ORGANISATION HYDROGRAPHIQUE INTERNATIONALE

MANUEL CONJOINT OHI/OMI/OMM

SUR LES RENSEIGNEMENTS SUR LA SECURITE MARITIME (RSM)

Publication spéciale No. 53
(Edition janvier 2016)

Publié par
le Bureau hydrographique international
4, Quai Antoine 1er
B.P. 445 – MC 98011 MONACO Cedex
Principauté de Monaco
Téléphone : +377 93 10 81 00
Téléfax : +377 93 10 81 40
E-mail : info@ihb.mc
Web : http://www.iho.int

ORGANISATION
MARITIME
INTERNATIONALE

F

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR
Téléphone : +44 (0)20 7735 7611 Télécopieur : +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1310/Rev.1
21 novembre 2014

MANUEL CONJOINT OMI/OHI/OMM RÉVISÉ SUR LES RENSEIGNEMENTS SUR LA SÉCURITÉ MARITIME

1 À sa quatre-vingt-quatorzième session (17-21 novembre 2014), le Comité de la sécurité maritime (MSC) a noté et approuvé le texte révisé du Manuel conjoint OMI/OHI/OMM sur les renseignements sur la sécurité maritime, tel qu'élaboré par l'OMM et l'OHI et arrêté 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 MSC 94 a noté que la section 7 contenait un grand nombre de directives et d'exemples relatifs à la structure et au texte qui devaient être utilisés pour les avertissements de navigation et que, par souci d'uniformisation, cette section devrait être reproduite en anglais dans un appendice qui serait joint aux circulaires et publications traduites en espagnol et en français.

3 Le Comité a estimé qu'il fallait encourager l'utilisation la plus vaste possible du manuel et a invité les Gouvernements Membres à porter le Manuel conjoint OMI/OHI/OMM ci-joint à l'attention des navigateurs et des responsables de la diffusion des avertissements de navigation et des prévisions et avertissements météorologiques.

4 La présente circulaire annule la circulaire MSC.1/Circ.1310.

5 Le Comité a décidé que les amendements entreraient en vigueur le 1er janvier 2016.

JOURNÉE MONDIALE DE LA MER 2015
ÉDUCATION ET FORMATION MARITIMES

Table des matières

Page

Avant-propos 3

1 Renseignements généraux 5

2 Diffusion de renseignements sur la sécurité maritime 5

3 Ressources et responsabilités des coordonnateurs nationaux de zone NAVAREA/de sous-zone 17

4 Avertissements de navigation dans le cadre du Service mondial d'avertissements de navigation 22

5 Structure des avertissements de navigation 25

6 Forme de l'avertissement de navigation 27

Partie 1 – Préambule 27

Partie 2 – Avertissement 29

Partie 3 - Post-scriptum 31

7 Directives et exemples relatifs aux avertissements de navigation par type de danger 32

8 Ressources et responsabilités des coordonnateurs de zones METAREA 92

9 Avertissements et prévisions météorologiques 93

10 Exemples d'avertissements et de prévisions météorologiques 102

11 Notification en matière de recherche et de sauvetage 107

12 Procédure d'amendement du Manuel conjoint OMI/OIT/OMM sur les RSM 107

Avant-propos

La règle IV/12.2 de la Convention SOLAS dispose "Tout navire à la mer doit rester à l'écoute radioélectrique des émissions de renseignements sur la sécurité maritime sur la fréquence ou les fréquences de diffusion de ces informations pour la zone où le navire se trouve".

À la demande du Sous-comité des radiocommunications, de l'Organisation hydrographique internationale (OHI) et de l'Organisation météorologique mondiale (OMM), un document conjoint sur la rédaction des renseignements diffusés sur la sécurité maritime avait été élaboré (le Manuel conjoint OMI/OHI/OMM sur les renseignements sur la sécurité maritime). Le document avait été communiqué aux États membres de l'OHI sous la cote IHB CL 10/1994 et diffusé sous couvert de la circulaire COMSAR/Circ.4 par le Sous-comité des radiocommunications et de la recherche et du sauvetage (Sous-comité COMSAR) après sa première session, tenue en février 1996, mesure qui avait été entérinée par le Comité de la sécurité maritime à sa soixante-sixième session, tenue en mai/juin 1996.

La publication contenait des sections de la résolution A.706(17) de l'OMI sur le Service mondial d'avertissements de navigation, telle que modifiée, ainsi que des sections pertinentes de la publication de l'OMM intitulée "Manuel de l'assistance météorologique aux activités maritimes" (OMM No 558).

À sa septième session, en septembre 2005, la Commission de l'OHI sur la diffusion des avertissements radio de navigation (CDARN[1]) avait chargé un groupe de travail de passer en revue toute la documentation relative au Service mondial d'avertissements de navigation (SMAN). Ce groupe de travail, qui comprenait notamment des membres de l'OMM, avait commencé par élaborer des textes révisés de la résolution A.705(17), intitulée "Diffusion de renseignements sur la sécurité maritime" et de la résolution A.706(17), intitulée "Service mondial d'avertissements de navigation", telles que modifiées. Le projet de texte révisé des résolutions a été communiqué aux États membres de l'OHI sous la cote IHB CL 104/2007, entériné par le Sous-comité COMSAR à sa douzième session, en avril 2008, et approuvé ensuite par le Comité de la sécurité maritime à sa quatre-vingt-cinquième session, en novembre/décembre 2008.

Le Groupe de travail de la Commission de l'OHI sur la diffusion des avertissements radio de navigation (CDARN) a alors élaboré le texte révisé du Manuel conjoint OMI/OHI/OMM sur les renseignements sur la sécurité maritime en y incorporant les renseignements révisés figurant dans les résolutions A.705(17) et A.706(17), telles que modifiées. Le texte révisé du Manuel conjoint OMI/OHI/OMM sur les renseignements sur la sécurité maritime a été communiqué aux États membres de l'OHI sous la cote IHB CL 70/2008, entériné par le Sous-comité COMSAR à sa treizième session, en janvier 2009, et approuvé ensuite par le Comité de la sécurité maritime à sa quatre-vingt-sixième session, en mai/juin 2009.

Le Conseil exécutif de l'OMM avait prié l'OMM, à sa soixante et unième session tenue en juin 2009, d'établir et de mettre au point, en collaboration avec l'OMI, un mandat pour l'élaboration d'un document d'orientation sur le Service mondial de renseignements et d'avis relatifs à la météorologie maritime et à l'océanographie (SMRAMM) de l'OMI/OMM, afin de compléter le document d'orientation existant sur le SMAN de l'OMI/OHI qui figurait dans la résolution A.706(17), telle que modifiée. Ce nouveau document d'orientation de l'OMI/OMM est censé fournir des directives précises sur la diffusion de renseignements, de prévisions et

[1] La CDARN a changé de nom le 1er janvier 2009 pour s'appeler le Sous-comité SMAN de l'OHI (SMAN).

d'avis météorologiques coordonnés à l'échelle internationale pour le SMDSM, lesquelles ne s'appliquent pas aux services purement nationaux.

Le Conseil exécutif de l'OMM avait adopté ce document d'orientation SMRAMM à sa soixante-deuxième session en juin 2010. Ce document avait été soumis à la fin de 2010 au Comité de la sécurité maritime de l'OMI, lequel avait prié le Sous-comité COMSAR de le passer en revue avant qu'il ne l'approuve à sa quatre-vingt-neuvième session en mai 2011. Ce document a été adopté officiellement par l'Assemblée de l'OMI à sa vingt-septième session en novembre 2011 et il est incorporé dans les publications réglementaires en tant que résolution A.1051(27) de l'OMI. Tous les amendements ultérieurs à ce document d'orientation seront examinés officiellement et approuvés à la fois par l'OMM et par l'OMI. Les propositions d'amendements doivent être évaluées par l'Équipe d'experts pour les services de sécurité maritime (ETMSS) de la Commission technique mixte OMM/COI[2] d'océanographie et de météorologie maritime (CMOM), qui inclut un représentant de droit du Secrétariat de l'OMI, avant que l'OMM et l'OMI ne les examinent de manière approfondie.

Le Comité ayant été d'avis qu'il faudrait promouvoir l'utilisation la plus généralisée possible du Manuel conjoint OMI/OHI/OMM, il a invité les Gouvernements Membres à le porter à l'attention des navigateurs et de ceux qui promulguent les avertissements de navigation et les bulletins et avertissements météorologiques.

Bien que le présent Manuel conjoint OMI/OHI/OMM soit une publication de l'OMI, il est prévu que les organisations responsables tiennent à jour leurs sections respectives.

[2] La COI est la Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO.

1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Le présent Manuel constitue un guide pratique pour toute personne concernée par la rédaction des avertissements de navigation ou par la diffusion de prévisions et d'avertissements météorologiques dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM). Les renseignements sur la sécurité maritime (RSM) sont diffusés conformément aux prescriptions de la résolution A.705(17) de l'OMI, telle que modifiée. Les avertissements de navigation sont diffusés dans le cadre du SMAN de l'OMI/OHI, conformément aux prescriptions de la résolution A.706(17) de l'OMI, telle que modifiée. Les prévisions et avertissements météorologiques sont diffusés sous les auspices de l'OMI/du SMAN de l'OMM conformément aux prescriptions de la résolution A.1051(27). Afin qu'ils présentent l'efficacité voulue pour le navigateur, il est indispensable de diffuser en temps utile des renseignements pertinents sous une forme cohérente qui soit claire, sans équivoque et brève. Le présent Manuel vise en particulier à indiquer la meilleure manière de formuler les avertissements de navigation et les prévisions et avertissements météorologiques de tous types, qui doivent être diffusés en langue anglaise[3]. Il a été pris note, selon qu'il convenait, des phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes (résolution A.918(22)).

Il n'est pas possible, dans le présent Manuel, de donner un exemple pour chaque type d'événement susceptible de se produire. Toutefois, les principes qui y sont démontrés peuvent être appliqués, d'une manière générale, à la rédaction des messages relatifs à toutes sortes d'avertissements de navigation et à tous les types de dangers, ainsi qu'à la diffusion des prévisions et avertissements météorologiques.

La résolution A.706(17), telle que modifiée, sur le Service mondial d'avertissements de navigation (MSC.1/Circ.1288/Rev.1) dispose à la section 5.3.1 que "Tous les avertissements de zone NAVAREA, tous les avertissements de sous-zone et tous les avertissements côtiers devraient être diffusés uniquement en anglais dans le cadre des services NAVTEX et SafetyNET internationaux". Aux termes du paragraphe 3.4.1 de la résolution A.1051(27), "Tous les avertissements de zones NAVAREA, tous les avertissements de sous-zones et tous les avertissements côtiers doivent être diffusés uniquement en anglais dans le cadre des services NAVTEX et SafetyNET internationaux". Lorsque le présent Manuel est publié dans des langues autres que l'anglais, les exemples de messages donnés à la section 7 sont également présentés en anglais.

2 DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS SUR LA SÉCURITÉ MARITIME

2.1 Introduction

2.1.1 Le service de renseignements sur la sécurité maritime du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) est le réseau, coordonné à l'échelle nationale et internationale des émissions contenant les renseignements nécessaires à la sécurité de la navigation, reçues à bord des navires par un matériel qui surveille automatiquement les émissions appropriées, affiche les renseignements intéressant le navire récepteur et offre la possibilité de les imprimer. Ce principe est illustré à la figure 1.

2.1.2 Les renseignements sur la sécurité maritime sont d'une importance primordiale pour tous les navires. Il est donc essentiel d'appliquer des normes communes à la collecte, à la mise en forme et à la diffusion de ces renseignements. Ce n'est qu'à cette condition que les

[3] Voir la publication de l'OMM intitulée "*Manuel de l'assistance météorologique aux activités maritimes (OMM-No 558)".*

gens de mer pourront être certains de recevoir les renseignements dont ils ont besoin, sous une forme qu'ils comprendront et ce, dans les plus brefs délais.

2.1.3 La résolution A.705(17) de l'OMI, telle que modifiée, intitulée "Diffusion de renseignements sur la sécurité maritime", vise à énoncer la structure, les normes et les méthodes qu'il faudrait adopter pour diffuser et recevoir les renseignements sur la sécurité maritime.

Figure 1 – *Service de renseignements sur la sécurité maritime du Système mondial de détresse et de sécurité en mer*

2.2 Définitions

2.2.1 Les définitions ci-après sont applicables aux fins du présent Manuel :

.1 *Station terrienne côtière (STC)* désigne une installation radioélectrique fixe de terre servant de passerelle entre les réseaux terrestres et les satellites Inmarsat du service mobile maritime par satellite. Elle peut être également dénommée station terrienne à terre ou station terrienne terrestre (STT).

.2 *Avertissement côtier* désigne un avertissement de navigation ou un bulletin en vigueur diffusé par un coordonnateur national en tant qu'élément d'une série numérotée. La diffusion devrait être effectuée dans le cadre du

service NAVTEX international à l'intention de zones de service NAVTEX définies et/ou dans le cadre du service SafetyNET international à l'intention de zones d'avertissements côtiers. (En outre, les Administrations peuvent diffuser des avertissements côtiers par d'autres moyens.).

.3 *Zone d'avertissement côtier* désigne une zone maritime unique, définie avec précision, située à l'intérieur d'une zone NAVAREA/METAREA ou d'une sous-zone établie par un État côtier dans le but de coordonner les émissions de renseignements sur la sécurité maritime au large des côtes dans le cadre du service SafetyNET.

.4 *Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)* désigne le service mondial de communications fondé sur des systèmes automatisés, tant satellitaires que terrestres, qui est destiné à émettre des alertes de détresse ainsi qu'à diffuser des renseignements sur la sécurité maritime à l'intention des navigateurs.

.5 *IDBE sur ondes décamétriques* désigne l'impression directe à bande étroite dans la bande des ondes décamétriques faisant appel à la radiotélégraphie, telle qu'elle est définie dans la Recommandation UIT-R M.688, telle que modifiée.

.6 *Bulletin en vigueur* désigne une liste des numéros d'ordre des avertissements de zone NAVAREA, des avertissements de sous-zone et des avertissements côtiers en vigueur, émis et diffusés par le coordonnateur de zone NAVAREA, le coordonnateur de sous-zone ou le coordonnateur national.

.7 *Service NAVTEX international* désigne le service d'émissions coordonnées et de réception automatique sur la fréquence 518 kHz de renseignements sur la sécurité maritime au moyen de la télégraphie à impression directe à bande étroite, en langue anglaise[4].

.8 *Service SafetyNET international* désigne le service d'émissions coordonnées et de réception automatique de renseignements sur la sécurité maritime assuré en langue anglaise dans le cadre du système d'appel de groupe amélioré (AGA) d'Inmarsat, conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.

.9 *Service de diffusion* désigne le service météorologique national qui s'est engagé, dans le cadre des prescriptions du SMDSM en matière de diffusion, à assurer la diffusion, dans une zone METAREA, et par l'intermédiaire des services SafetyNET et NAVTEX d'Inmarsat, des avertissements et prévisions météorologiques destinés à la navigation maritime.

.10 *Avertissement local* désigne un avertissement de navigation couvrant les eaux littorales qui sont souvent comprises dans les limites de la juridiction d'un port ou d'une autorité portuaire.

---

4 Tel que décrit dans le Manuel NAVTEX de l'OMI.

.11 *Principales routes de navigation* signifie les routes utilisées par le trafic maritime international.

.12 *Renseignements sur la sécurité maritime (RSM)*[5] désigne les avertissements de navigation et les avertissements météorologiques, les prévisions météorologiques et les autres messages urgents concernant la sécurité qui sont diffusés aux navires.

.13 *Service de renseignements sur la sécurité maritime* désigne le réseau, coordonné à l'échelle nationale et internationale, des émissions contenant les renseignements nécessaires à la sécurité de la navigation.

.14 *Zone METAREA* désigne une zone maritime géographique[6] établie pour coordonner la transmission de renseignements météorologiques destinés à la navigation. Le terme METAREA suivi d'un chiffre romain peut être utilisé pour identifier une zone maritime particulière. La délimitation de ces zones n'a aucun rapport avec la détermination de toutes limites entre États et n'en préjuge en aucune manière (voir la figure 3).

.15 *Coordonnateur de zone METAREA* désigne l'autorité chargée de coordonner la diffusion de renseignements de météorologie maritime par un ou plusieurs services météorologiques nationaux agissant en tant que services de préparation ou de diffusion au sein d'une zone METAREA.

.16 *Renseignements météorologiques* désigne les avertissements et bulletins météorologiques destinés à la navigation, conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.

.17 *Coordonnateur national* désigne l'autorité nationale chargée de recueillir et de diffuser des avertissements côtiers dans une zone nationale relevant de sa responsabilité.

.18 *Service NAVTEX national* désigne le service d'émission et de réception automatique de renseignements sur la sécurité maritime au moyen de la télégraphie à impression directe à bande étroite, sur des fréquences autres que 518 kHz et dans des langues choisies par l'Administration intéressée.

.19 *Service SafetyNET national* désigne le service d'émission et de réception automatique de renseignements sur la sécurité maritime par l'intermédiaire du système AGA d'Inmarsat, dans des langues choisies par l'Administration intéressée.

.20 *Zone NAVAREA* désigne une zone maritime géographique[5] établie pour coordonner la transmission des avertissements de navigation. Le terme NAVAREA suivi d'un chiffre romain peut être utilisé pour identifier une zone maritime particulière. La délimitation de ces zones n'a aucun rapport avec la démarcation des frontières entre les États et n'en préjuge en aucune manière (voir la figure 2).

---

5 Tels que définis à la règle IV/2 de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée.

6 Qui peut comprendre des mers, lacs et eaux de navigation intérieurs sur lesquels des navires océaniques peuvent naviguer.

.21 *Coordonnateur de zone NAVAREA* désigne l'autorité chargée de coordonner, de recueillir et d'émettre des avertissements de zone NAVAREA pour une zone NAVAREA déterminée.

.22 *Avertissement de zone NAVAREA* désigne un avertissement de navigation ou un bulletin en vigueur diffusé par un coordonnateur de zone NAVAREA en tant qu'élément d'une série numérotée.

.23 *Avertissement de navigation* désigne un message contenant des renseignements urgents relatifs à la sécurité de la navigation diffusé aux navires conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.

.24 *NAVTEX* désigne le système permettant de diffuser et de recevoir automatiquement des renseignements sur la sécurité maritime au moyen de la télégraphie à impression directe à bande étroite.

.25 *Zone de couverture NAVTEX* désigne une zone définie par un arc de cercle dont le centre coïncide avec l'emplacement de l'émetteur et dont on calcule le rayon en appliquant la méthode et les critères indiqués à l'annexe 4 de la résolution A.801(19) de l'OMI.

.26 *Zone de service NAVTEX* désigne une zone maritime unique, définie avec précision, qui se trouve entièrement à l'intérieur de la zone de couverture NAVTEX, pour laquelle des renseignements sur la sécurité maritime sont communiqués à partir d'un émetteur NAVTEX particulier. Elle est normalement définie par une ligne qui tient pleinement compte des conditions de propagation locales, ainsi que du caractère des renseignements, de leur volume, et du tableau général du trafic maritime dans la région, comme indiqué à l'annexe 4 de la résolution A.801(19) de l'OMI.

.27 *Coordonnateur NAVTEX* désigne l'autorité chargée d'exploiter et de gérer une ou plusieurs stations NAVTEX diffusant des renseignements sur la sécurité maritime dans le cadre du service NAVTEX international.

.28 *Autres renseignements urgents concernant la sécurité* désigne les renseignements sur la sécurité maritime qui sont diffusés aux navires et ne répondent pas à la définition donnée d'un avertissement de navigation ou des renseignements météorologiques. Ces renseignements peuvent porter notamment, sans toutefois s'y limiter, sur d'importants dysfonctionnements ou modifications des systèmes de communications maritimes, ainsi que sur les systèmes obligatoires de comptes rendus de navires nouveaux ou modifiés, ou sur les règlements maritimes qui concernent les navires en mer.

.29 *Service de préparation* désigne un service météorologique national qui s'est engagé à préparer des prévisions et des avis pour certaines parties, ou la totalité, d'une zone METAREA dans le cadre du système de l'OMM de diffusion de prévisions météorologiques et d'avis de navigation au titre du SMDSM et à les transmettre au service de diffusion auquel il est rattaché.

.30 *SafetyNET* désigne le service international de diffusion et de réception automatique de renseignements sur la sécurité maritime via le système AGA d'Inmarsat. Le récepteur d'émissions SafetyNET figure au nombre des appareils dont certains navires sont tenus de s'équiper, conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.

.31 *Renseignements SAR* désigne les relais d'appels de détresse et autres renseignements urgents concernant la recherche et le sauvetage qui sont diffusés aux navires (voir la section 11.1).

.32 *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[7] est disponible en permanence, telle qu'elle peut être définie par un Gouvernement contractant.

.33 *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.

.34 *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.

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

.36 *Sous-zone* désigne une subdivision d'une zone NAVAREA/METAREA dans laquelle un certain nombre de pays ont établi un système coordonné pour la diffusion de renseignements sur la sécurité maritime. La délimitation de ces zones n'a aucun rapport avec la détermination de toutes limites entre les États et n'en préjuge en aucune manière.

.37 *Coordonnateur de sous-zone* désigne l'autorité chargée de coordonner, de recueillir et d'émettre des avertissements de sous-zone pour une sous-zone déterminée.

.38 *Avertissement de sous-zone* désigne un avertissement de navigation ou un bulletin en vigueur diffusé par un coordonnateur de sous-zone en tant qu'élément d'une série numérotée. La diffusion devrait être effectuée dans le cadre du service NAVTEX international à l'intention de zones de service NAVTEX définies ou dans le cadre du service SafetyNET international (par l'intermédiaire du coordonnateur de zone NAVAREA compétent).

---

[7] Appel sélectif numérique (ASN) désigne une technique qui repose sur l'utilisation de codes numériques dont l'application permet à une station radioélectrique d'entrer en contact avec une autre station ou un groupe de stations et de leur transmettre des messages, et qui satisfait aux recommandations pertinentes du Comité consultatif international des radiocommunications (CCIR)) – "Bureau des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT)", à compter du 1er mars 1993).

.39 *Zone définie par l'utilisateur* désigne une zone géographique temporaire, soit circulaire, soit rectangulaire, à laquelle sont adressés des renseignements sur la sécurité maritime.

.40 *UTC* désigne le temps universel coordonné, soit l'équivalent de GMT (ou ZULU), exprimé en tant qu'heure légale à l'échelle internationale.

.41 *Service mondial d'avertissements de navigation (SMAN)*[8] désigne le service de diffusion d'avertissements de navigation coordonné à l'échelle nationale et internationale.

.42 *Service mondial de renseignements et d'avis de météorologie maritime (SMRAMM)*[9] désigne le service internationalement coordonné de diffusion de prévisions et d'avertissements météorologiques.

.43 Dans les procédures d'exploitation, le terme *coordination* indique que l'attribution de l'heure de diffusion des données est centralisée, que le format et les critères des transmissions de données sont conformes à la description donnée dans le Manuel conjoint OMI/OHI/OMM sur les renseignements sur la sécurité maritime, et que tous les services sont assurés de la manière décrite dans les résolutions A.705(17) et A.706 (17), telles que modifiées, et dans la résolution A.1051(27).

8 Tel qu'il est décrit dans la résolution A.706(17), telle que modifiée.

9 Tel qu'il est décrit dans la résolution A.1051(27).

2.2.2 Délimitation des zones NAVAREA

Figure 2 – *Zones NAVAREA aux fins de la coordination et de la diffusion des avertissements de navigation dans le cadre du Service mondial d'avertissements de navigation*

La délimitation de ces zones n'a aucun rapport avec la détermination
de toutes limites entre États et n'en préjuge en aucune manière.

2.2.3 Délimitation des zones METAREA

Figure 3 – *Zones METAREA aux fins de la coordination et de la diffusion des avertissements et prévisions météorologiques dans le cadre du SMDSM*

La délimitation de ces zones n'a aucun rapport avec la détermination de toutes limites entre États et n'en préjuge en aucune manière.

2.3 Méthodes de diffusion

2.3.1 Deux principales méthodes sont utilisées pour la diffusion des renseignements sur la sécurité maritime, conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, dans les zones auxquelles elles sont appliquées, comme suit :

.1 **NAVTEX** : émissions destinées aux eaux côtières; et

.2 **SafetyNET** : émissions dans toutes les zones maritimes du monde, à l'exception de la zone océanique A4, telle qu'elle est définie à l'annexe 3 de la résolution A.801(19) de l'OMI, telle que modifiée.

2.3.2 Les renseignements devraient être fournis à des zones maritimes uniques, définies avec précision, chaque zone n'étant desservie que par la méthode susmentionnée qui convient le mieux. Malgré un certain chevauchement, nécessaire lorsque les navires passent d'une méthode à une autre, les avertissements seront, en majorité, diffusés par NAVTEX ou par SafetyNET.

2.3.3 Les émissions NAVTEX devraient être conformes aux normes et procédures énoncées dans le Manuel NAVTEX.

2.3.4 Les émissions SafetyNET devraient être conformes aux normes et procédures énoncées dans le Manuel SafetyNET international.

2.3.5 L'impression directe à bande étroite (IDBE) sur ondes décamétriques peut servir à diffuser des renseignements sur la sécurité maritime dans les zones non couvertes par Inmarsat ou par NAVTEX (règle IV/7.1.5 de la Convention SOLAS).

2.3.6 En outre, les Administrations peuvent fournir des renseignements sur la sécurité maritime par d'autres moyens.

2.3.7 En cas de défaillance des moyens d'émission habituels, il faudrait avoir recours à un moyen d'émission de remplacement. Il faudrait, si possible, diffuser un avertissement de zone NAVAREA et un avertissement côtier, afin de donner des renseignements détaillés sur la défaillance, sa durée et, si elle est connue, la solution de remplacement pour acheminer les RSM.

2.4 Horaires

2.4.1 Méthodes automatiques (NAVTEX/SafetyNET)

2.4.1.1 Les avertissements de navigation devraient être diffusés dès que possible ou en fonction de la nature de l'événement et de l'heure à laquelle il s'est produit. Le message initial devrait normalement être diffusé comme suit :

.1 **pour NAVTEX**, lors de l'émission régulière suivante, à moins que les circonstances n'imposent l'utilisation des procédures applicables aux avertissements VITAUX ou IMPORTANTS; et

.2 **pour SafetyNET**, dans les 30 minutes qui suivent la réception des premiers renseignements ou lors de l'émission régulière suivante.

2.4.1.2 Les avertissements de navigation devraient être répétés lors des émissions régulières, conformément aux directives énoncées dans le Manuel NAVTEX et dans le Manuel SafetyNET international, selon le cas.

2.4.1.3 Au moins deux émissions régulières quotidiennes sont nécessaires pour assurer une diffusion suffisante des avertissements de zone NAVAREA. Lorsque les zones NAVAREA couvrent plus de six fuseaux horaires, il faudrait envisager plus de deux diffusions pour être certain que les avertissements pourront être reçus. Lorsque SafetyNET est utilisé à la place de NAVTEX pour les avertissements côtiers, les Administrations devront peut-être envisager d'effectuer un nombre d'émissions régulières quotidiennes supérieur à celui qui est prescrit pour les avertissements de zone NAVAREA.

2.4.1.4 Il est important d'indiquer le degré de risque, si celui-ci est connu, dans l'avertissement pertinent, par exemple exercices navals, lancements de missiles, missions spatiales, essais nucléaires, zones d'immersion de munitions, etc. Ces avertissements devraient être diffusés en premier lieu, chaque fois que possible, cinq jours au moins avant la date prévue pour l'opération et peuvent renvoyer aux publications nationales pertinentes.

2.4.2 Changements d'horaires

2.4.2.1 Les heures des émissions NAVTEX sont déterminées par le caractère B1, qui identifie l'émetteur de la station et est attribué par le Groupe de coordination des services NAVTEX de l'OMI.

2.4.2.2 Les heures des émissions régulières du service SafetyNET international sont coordonnées par le Groupe de coordination SafetyNET international.

2.5 Matériel de bord

2.5.1 Les navires doivent pouvoir recevoir les émissions de renseignements sur la sécurité maritime concernant la zone dans laquelle ils sont exploités, conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.

2.5.2 Le récepteur NAVTEX devrait fonctionner de la manière prescrite par les spécifications techniques énoncées dans la Recommandation UIT-R M.540, telle que modifiée. Aux termes de la résolution MSC.148(77), il est recommandé aux Gouvernements de s'assurer que le matériel de réception NAVTEX satisfait à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui sont énoncées dans l'annexe de cette résolution, s'il a été installé le 1er juillet 2005 ou après cette date, et satisfait à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui sont énoncées dans l'annexe de la résolution A.525(13) s'il a été installé avant le 1er juillet 2005.

2.5.3 Le récepteur SafetyNET devrait satisfaire à l'annexe B des Directives sur la conception et l'installation (DIG) de l'équipement à usage maritime (édition du 6 avril 2008) publiées par Inmarsat. Aux termes de la résolution MSC.306(87), il est recommandé aux Gouvernements de s'assurer que l'équipement AGA, s'il est installé le 1er juillet 2012 ou après cette date, répond à des normes de fonctionnement qui ne sont pas moins rigoureuses que celles qui sont spécifiées dans l'annexe à la résolution MSC.306(87) et, s'il est installé avant le 1er juillet 2012, qu'il répond à des normes de fonctionnement qui ne sont pas inférieures à celles qui sont spécifiées dans l'annexe à la résolution A.664(16).

2.5.4 Dans la zone océanique A4, hors de la couverture NAVTEX, lorsque les RSM sont reçus au moyen de l'IDBE sur ondes décamétriques, le récepteur IDBE à ondes décamétriques devrait fonctionner de la manière prescrite par les spécifications techniques énoncées dans la Recommandation UIT-R M.688, telle que modifiée, et satisfaire aux normes de fonctionnement adoptées par la résolution A.700(17) de l'OMI, telle que modifiée.

2.6 Fourniture des renseignements

2.6.1 Les avertissements de navigation devraient être communiqués conformément aux normes, à l'organisation et aux procédures du Service mondial d'avertissements de navigation, ainsi qu'aux conseils fonctionnels donnés par l'OHI par l'intermédiaire de son Sous-comité sur le SMAN. Les renseignements concernant les coordonnateurs de zone NAVAREA figurent sur le site Web de l'OHI (www.iho.int>committees>) et sont aussi diffusés sous couvert d'une circulaire du Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (Sous-comité NCSR) de l'OMI.

2.6.2 Les renseignements météorologiques devraient être communiqués conformément aux règles, et recommandations et procédures techniques de l'OMM et procédures techniques de l'OMM définies pour le Service mondial de renseignements et d'avis relatifs à la météorologie maritime et à l'océanographie (SMRAMM), qui sont maintenues à l'étude et revues par l'Équipe d'experts pour les services de sécurité maritime (ETMSS) de la Commission technique mixte OMM/COI[10] d'océanographie et de météorologie maritime (CMOM).

2.6.3 Les autres renseignements urgents concernant la sécurité devraient être fournis par l'autorité nationale ou internationale compétente responsable de la gestion du système ou programme.

2.6.4 Les renseignements SAR, qui ne sont jamais des RSM, devraient être communiqués par les diverses autorités responsables de la coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer, conformément aux normes et aux procédures établies par l'OMI.

2.6.5 Les autorités nationales ou internationales compétentes devraient tenir compte de la nécessité de disposer d'un plan d'intervention d'urgence.

2.7 Procédures de coordination

2.7.1 Une étroite coordination est indispensable pour l'utilisation optimale des moyens de réception automatique et pour garantir que les gens de mer reçoivent au moins les renseignements minimaux nécessaires à la sécurité de la navigation.

2.7.2 De façon générale, les procédures d'exploitation normalisées de l'OMI, de l'OHI, de l'OMM, de l'Union internationale des télécommunications (UIT) et de l'Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites (IMSO) permettront d'obtenir le degré de coordination requis. Les difficultés rencontrées devraient être signalées, en premier lieu, à l'organe de tutelle le plus approprié.

2.7.3 Les Administrations qui diffusent des renseignements sur la sécurité maritime devraient fournir des renseignements détaillés sur ces services à l'OMI, qui les mettra à jour et les publiera en tant qu'élément du Plan-cadre SMDSM.

---

10 La COI est la Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO.

2.7.4 La coordination des modifications apportées aux services NAVTEX opérationnels et de la mise en place de nouvelles stations est assurée par le Groupe de coordination NAVTEX de l'OMI pour le compte du Comité de la sécurité maritime.

2.7.5 La coordination des modifications apportées aux services SafetyNET opérationnels ainsi que de l'agrément et de l'inscription des pourvoyeurs de renseignements est assurée par le Groupe de coordination SafetyNET international pour le compte du Comité de la sécurité maritime.

2.7.6 Les Administrations devraient adapter leurs émissions aux zones de service particulières[11]. La détermination des zones de service est un élément important de la coordination; en effet, il s'agit de permettre aux navires d'obtenir d'une source unique tous les renseignements afférents à une zone donnée. Le Comité de la sécurité maritime approuve les zones NAVAREA/METAREA et les zones dans lesquelles sont assurés les services NAVTEX et SafetyNET internationaux, conformément à l'avis de l'OHI et de l'OMM.

3 RESSOURCES ET RESPONSABILITÉS DES COORDONNATEURS NATIONAUX DE ZONE NAVAREA/DE SOUS-ZONE

3.1 Ressources du coordonnateur de zone NAVAREA

3.1.1 Le coordonnateur de zone NAVAREA doit disposer :

.1 des connaissances spécialisées et des sources d'information d'un service hydrographique national bien établi;

.2 de moyens de communication efficaces (par exemple, téléphone, courrier électronique, télécopie, internet, télex, etc.) avec les coordonnateurs de sous-zones et avec les coordonnateurs nationaux de la zone NAVAREA, avec d'autres coordonnateurs de zone NAVAREA et avec d'autres fournisseurs de données; et

.3 d'un accès à des systèmes de diffusion pour la transmission dans les eaux navigables de la zone NAVAREA. Ces systèmes devraient comprendre au minimum ceux qui sont décrits au paragraphe 2.3.1. La réception devrait normalement être possible au moins à 300 milles marins au-delà de la limite de la zone NAVAREA.

3.2 Responsabilités du coordonnateur de zone NAVAREA

3.2.1 Le coordonnateur de zone NAVAREA doit :

.1 s'efforcer de se tenir au courant de tous les événements susceptibles d'avoir une incidence importante sur la sécurité de la navigation à l'intérieur de la zone NAVAREA;

.2 évaluer tous les renseignements, dès leur réception, et déterminer s'ils présentent un intérêt pour la navigation dans la zone NAVAREA;

.3 choisir les renseignements à diffuser en fonction des directives données au paragraphe 4.2;

[11] Dans l'Arctique, les prestataires de services RSM intéressés devraient coordonner les émissions par IDBE par ondes décamétriques.

.4 rédiger les messages d'avertissements de zone NAVAREA de la manière indiquée dans le Manuel conjoint OMI/OHI/OMM sur les renseignements sur la sécurité maritime;

.5 diriger et gérer la diffusion des messages d'avertissements de zone NAVAREA conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée;

.6 transmettre les avertissements de zone NAVAREA et les renseignements connexes pertinents qui pourraient devoir faire l'objet d'une plus large diffusion directement aux coordonnateurs de zones NAVAREA adjacentes et/ou à d'autres, selon qu'il convient, en utilisant le moyen le plus rapide;

.7 s'assurer que les avertissements de zone NAVAREA qui demeurent en vigueur pendant plus de six semaines sont communiqués immédiatement aux coordonnateurs de zone NAVAREA, à d'autres autorités et aux gens de mer d'une manière générale, selon qu'il convient;

.8 s'assurer que les renseignements concernant toutes les questions répertoriées au paragraphe 4.2.3 qu'il ne serait pas nécessaire de diffuser dans un avertissement de zone NAVAREA à l'intérieur de sa propre zone NAVAREA sont transmis immédiatement aux coordonnateurs nationaux et aux coordonnateurs de zone NAVAREA compétents qui sont affectés par l'événement;

.9 diffuser les bulletins en vigueur au moins une fois par semaine à la même heure;

.10 annoncer l'annulation des avertissements de zone NAVAREA contenant des renseignements qui ne sont plus valables;

.11 faire office de point de contact central pour les questions se rapportant aux avertissements de navigation à l'intérieur de la zone NAVAREA;

.12 encourager et contrôler l'application des normes et pratiques internationales établies pour la diffusion des avertissements de navigation dans toute la zone NAVAREA;

.13 lorsqu'il est averti par l'autorité chargée d'intervenir à la suite d'actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre de navires qui lui sont signalés, faire en sorte qu'un avertissement de zone NAVAREA approprié soit diffusé. En outre, tenir le centre national ou régional de lutte contre la piraterie informé de la ou des mesures à long terme concernant la diffusion de cet avertissement;

.14 lorsqu'il est averti par les autorités compétentes, faire en sorte que soient diffusés des avertissements de zone NAVAREA adéquats qui indiquent les recommandations sanitaires de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et donnent des avertissements et autres renseignements relatifs aux tsunamis qui sont nécessaires pour garantir la sécurité de la navigation;

.15 surveiller les émissions qu'il effectue pour s'assurer que les avertissements ont été diffusés correctement;

.16 tenir des registres des données de base concernant les avertissements NAVAREA conformément aux exigences de l'Administration nationale du coordonnateur de la zone NAVAREA;

.17 coordonner les entretiens préliminaires entre États Membres voisins qui cherchent à mettre en place des services NAVTEX ou à y apporter des modifications, et avec d'autres Administrations de pays adjacents, avant la soumission d'une demande officielle;

.18 contribuer à l'élaboration de normes et de pratiques internationales en assistant et en participant aux réunions du Sous-comité sur le Service mondial d'avertissements de navigation de l'OHI et participer également aux réunions des organes compétents de l'OMI, de l'OHI et de l'OMM, selon qu'il convient; et

.19 tenir compte de la nécessité de disposer d'un plan d'intervention d'urgence.

3.3 Ressources du coordonnateur de sous-zone

3.3.1 Le coordonnateur de sous-zone doit disposer des ressources suivantes ou y avoir accès :

.1 connaissances spécialisées et sources d'information d'un service hydrographique national bien établi;

.2 moyens de communication efficaces (par exemple, téléphone, courrier électronique, télécopie, internet, télex, etc.) avec les coordonnateurs nationaux de la sous-zone, avec le coordonnateur de la zone NAVAREA et avec d'autres fournisseurs de données; et

.3 systèmes de diffusion pour la transmission dans toute la sous-zone.

3.4 Responsabilités du coordonnateur de sous-zone

3.4.1 Le coordonnateur de sous-zone doit :

.1 s'efforcer de se tenir au courant de tous les événements susceptibles d'avoir une incidence importante sur la sécurité de la navigation à l'intérieur de la sous-zone;

.2 évaluer tous les renseignements, dès leur réception, et déterminer s'ils présentent un intérêt pour la navigation dans la sous-zone;

.3 choisir les renseignements à diffuser en fonction des directives données au paragraphe 4.2;

.4 rédiger les messages d'avertissements de sous-zone de la manière indiquée dans le Manuel conjoint OMI/OHI/OMM sur les renseignements sur la sécurité maritime;

.5 diriger et gérer la diffusion des messages d'avertissements de sous-zone conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée;

.6 transmettre les avertissements de sous-zone et les renseignements connexes pertinents qui pourraient devoir faire l'objet d'une plus large diffusion directement au coordonnateur de sa propre zone NAVAREA, en utilisant le moyen le plus rapide;

.7 diffuser les bulletins en vigueur au moins une fois par semaine à la même heure;

.8 annoncer l'annulation des avertissements de sous-zone contenant des renseignements qui ne sont plus valables;

.9 faire office de point de contact central pour les questions se rapportant aux avertissements de navigation à l'intérieur de la sous-zone;

.10 encourager l'application des normes et pratiques internationales établies pour la diffusion des avertissements de navigation à l'intérieur de la sous-zone;

.11 surveiller les émissions qu'il effectue pour s'assurer que les avertissements ont été diffusés correctement;

.12 tenir des registres des données de base concernant les avertissements de sous-zone conformément aux exigences de l'Administration nationale du coordonnateur de la sous-zone;

.13 contribuer à l'élaboration de normes et de pratiques internationales en assistant et en participant aux réunions du Sous-comité sur le Service mondial d'avertissements de navigation de l'OHI et aux réunions des organes compétents de l'OMI, de l'OHI et de l'OMM, selon qu'il convient; et

.14 tenir compte de la nécessité de disposer d'un plan d'intervention d'urgence.

3.5 Ressources du coordonnateur national

3.5.1 Le coordonnateur national doit disposer :

.1 de sources d'information établies sur la sécurité de la navigation dans les eaux nationales;

.2 de moyens de communication efficaces (par exemple, téléphone, courrier électronique, télécopie, internet, télex, etc.) avec le coordonnateur de la zone NAVAREA/sous-zone et les coordonnateurs nationaux des zones adjacentes; et

.3 d'un accès à des systèmes de diffusion pour la transmission dans la zone nationale relevant de sa responsabilité.

3.6 Responsabilités du coordonnateur national

3.6.1 Le coordonnateur national doit :

.1 s'efforcer de se tenir au courant de tous les événements susceptibles d'avoir une incidence importante sur la sécurité de la navigation à l'intérieur de la zone nationale relevant de sa responsabilité;

.2 évaluer tous les renseignements, dès leur réception, et déterminer s'ils présentent un intérêt pour la navigation dans la zone nationale relevant de sa responsabilité;

.3 choisir les renseignements à diffuser en fonction des directives données au paragraphe 4.2;

.4 rédiger les avertissements côtiers de la manière indiquée dans le Manuel conjoint OMI/OHI/OMM sur les renseignements sur la sécurité maritime;

.5 diriger et gérer la diffusion d'avertissements côtiers conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée;

.6 transmettre les avertissements côtiers et les renseignements connexes pertinents qui pourraient devoir faire l'objet d'une plus large diffusion directement au coordonnateur de sa zone NAVAREA/sous-zone et/ou aux coordonnateurs nationaux de zones adjacentes, selon qu'il convient, en utilisant le moyen le plus rapide;

.7 diffuser les bulletins en vigueur au moins une fois par semaine à la même heure;

.8 annoncer l'annulation des avertissements côtiers contenant des renseignements qui ne sont plus valables;

.9 faire office de point de contact central pour les questions se rapportant aux avertissements de navigation à l'intérieur de la zone nationale relevant de sa responsabilité;

.10 encourager l'application des normes et pratiques internationales établies pour la diffusion des avertissements de navigation à l'intérieur de la zone nationale relevant de sa responsabilité;

.11 surveiller les émissions qu'il effectue pour s'assurer que les avertissements ont été diffusés correctement;

.12 tenir des registres des données de base concernant les avertissements côtiers, conformément aux exigences de l'Administration nationale du coordonnateur national; et

.13 tenir compte de la nécessité de disposer d'un plan d'intervention d'urgence.

4 AVERTISSEMENTS DE NAVIGATION DANS LE CADRE DU SERVICE MONDIAL D'AVERTISSEMENTS DE NAVIGATION

4.1 Généralités

4.1.1 Des avertissements de navigation sont diffusés pour satisfaire aux prescriptions de la règle V/4 de la Convention SOLAS; les renseignements qu'ils contiennent peuvent avoir une incidence directe sur la sauvegarde de la vie humaine en mer. De par leur nature même, ces avertissements sont souvent établis à partir de renseignements incomplets ou non confirmés. Les gens de mer devront donc en tenir compte lorsqu'ils décideront de la confiance à accorder aux renseignements qu'ils contiennent.

4.1.2 Afin de produire l'effet voulu sur le navigateur, il est indispensable de présenter des renseignements utiles et pertinents sous une forme homogène qui soit CLAIRE, SANS ÉQUIVOQUE et BRÈVE. Pour ce faire, l'on peut se servir de messages structurés, qui présentent le texte sous une forme normalisée, comme indiqué aux sections 6 et 7 du présent Manuel.

4.1.3 Les ressources dont disposent les Administrations et le navigateur sont extrêmement limitées. Seuls devraient donc être transmis les renseignements qui sont d'une importance vitale pour la sécurité de la conduite des navires. D'autres moyens existent, dont les avis aux navigateurs, pour communiquer aux navires des informations moins urgentes après leur arrivée au port. Les renseignements de caractère purement administratif ne devraient jamais être diffusés aux heures auxquelles le sont normalement les avertissements de navigation internationaux.

4.1.4 Il existe quatre types d'avertissements de navigation : les avertissements de zone NAVAREA, les avertissements de sous-zone, les avertissements côtiers et les avertissements locaux. Seuls les trois premiers font l'objet de directives et d'une coordination dans le cadre du Service mondial d'avertissements de navigation :

.1 les avertissements de zone NAVAREA,

.2 les avertissements de sous-zone, et

.3 les avertissements côtiers.

4.1.5 Les avertissements de navigation devraient demeurer en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient annulés par le coordonnateur dont ils émanent. Ils devraient être diffusés tant que les renseignements sont valables; toutefois, si les gens de mer peuvent les obtenir aisément par d'autres moyens officiels, par exemple dans des avis aux navigateurs, leur diffusion peut cesser à l'issue d'une période de six semaines.

4.1.6 Les renseignements minimaux qu'un avertissement de navigation doit fournir au navigateur concernent le "danger" et la "position". Il est toutefois d'usage de fournir également des détails supplémentaires suffisants pour permettre une certaine liberté d'action au voisinage du danger. Autrement dit, le message devrait fournir au navigateur suffisamment de données supplémentaires pour lui permettre de reconnaître le danger et d'en mesurer les conséquences sur sa conduite du navire.

4.1.7 Si elle est connue, la durée de l'événement ayant donné lieu à un avertissement de navigation devrait être indiquée dans le texte de l'avertissement.

4.1.8 Certaines des questions répertoriées au paragraphe 4.2.3, qui peuvent faire l'objet d'avertissements de navigation (par exemple, glaces dérivantes et tsunamis), peuvent aussi être utilement incluses dans les prévisions ou avertissements METAREA. En pareil cas, une coordination satisfaisante doit être assurée entre les coordonnateurs NAVAREA et METAREA compétents.

4.2 Avertissements de zone NAVAREA

4.2.1 Les avertissements de zone NAVAREA traitent des renseignements indiqués ci-après, dont les navigateurs au long cours ont besoin pour naviguer en toute sécurité. Ceux-ci concernent en particulier les nouveaux dangers pour la navigation et les avaries des aides à la navigation importantes, ainsi que les événements qui sont susceptibles d'imposer de modifier les routes prévues pour la navigation.

4.2.2 Les avertissements côtiers sont diffusés dans le cadre du service NAVTEX international ou du service SafetyNET international, si celui-ci est assuré à la place de NAVTEX. Ils ne sont pas normalement rediffusés sous forme d'avertissements de zone NAVAREA, à moins qu'ils ne soient considérés comme revêtant une telle importance que les gens de mer devraient en être conscients avant d'entrer dans une zone de service NAVTEX. Le coordonnateur national évaluera l'importance de l'information en vue de déterminer si elle mérite de faire l'objet d'un avertissement de zone NAVAREA, la décision finale revenant au coordonnateur de zone NAVAREA.

4.2.3 Les questions énumérées ci-après sont considérées comme pouvant faire l'objet d'avertissements de zone NAVAREA. Cette liste, qui n'est pas exhaustive, est destinée uniquement à servir de guide. En outre, elle présuppose que des renseignements pertinents suffisamment précis n'ont pas été publiés auparavant dans un avis aux navigateurs. Les avertissements concernant des opérations programmées, en particulier celles qui sont visées au paragraphe 4.2.3.13, devraient être diffusés, chaque fois que possible, cinq jours au moins avant la date à laquelle l'opération doit avoir lieu et peuvent renvoyer aux publications nationales pertinentes :

.1 avaries de feux, de signaux de brume, de bouées et d'autres aides à la navigation affectant les principales routes de navigation;

.2 présence d'épaves dangereuses sur les principales routes de navigation ou à proximité et, le cas échéant, leur marquage;

.3 mise en place de nouvelles aides à la navigation importantes ou changements importants apportés aux aides existantes lorsque ces mises en place ou changements pourraient induire les navigateurs en erreur;

.4 présence de grands convois remorqués non manœuvrant dans des eaux encombrées;

.5 objets dangereux à la dérive (y compris épaves, glaces, mines, conteneurs, autres gros objets de plus de 6 mètres de long, etc.);

.6 zones où des opérations de recherche et de sauvetage (SAR) et des opérations antipollution sont en cours (afin que les navigateurs évitent ces zones);

.7 présence de roches, de hauts-fonds, de récifs et d'épaves nouvellement découverts et susceptibles de constituer un danger pour la navigation et, le cas échéant, leur marquage;

.8 modification ou suspension imprévues de routes réglementées;

.9 opérations de pose de câbles ou de pipe-lines, levés sismiques, remorquage d'importants engins immergés aux fins de recherche ou d'exploration, emploi de submersibles pilotés ou non pilotés, ou autres opérations sous-marines qui pourraient constituer un danger sur les routes de navigation ou à proximité;

.10 mise en place d'instruments de recherche ou d'instruments scientifiques sur les routes de navigation ou à proximité;

.11 mise en place d'installations au large sur les routes de navigation ou à proximité;

.12 mauvais fonctionnement notable des services de radionavigation et des services de renseignements sur la sécurité maritime basés à terre et assurés par radio ou par satellite;

.13 renseignements concernant des opérations qui peuvent affecter la sécurité de la navigation, parfois sur de vastes zones, par exemple exercices navals, lancements de missiles, missions spatiales, essais nucléaires, zones d'immersion de munitions, etc.;

.14 anomalies de fonctionnement décelées dans les ECDIS, y compris problèmes que posent les cartes électroniques de navigation (ENC);

.15 actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre de navires;

.16 tsunamis et autres phénomènes naturels, tels que des changements anormaux du niveau de la mer;

.17 recommandations sanitaires de l'OMS; et

.18 prescriptions relatives à la sûreté[12].

4.3 Avertissements de sous-zone

4.3.1 Les avertissements de sous-zone permettent de diffuser les renseignements qui sont nécessaires à la sécurité de la navigation à l'intérieur d'une sous-zone. Ils portent normalement sur toutes les questions qui sont répertoriées au paragraphe 4.2.3 ci-dessus, mais ne concernent généralement que la sous-zone.

[12] Uniquement en vertu des prescriptions du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS).

4.4 Avertissements côtiers

4.4.1 Les avertissements côtiers permettent de diffuser les renseignements qui sont nécessaires à la sécurité de la navigation à l'intérieur de zones situées au-delà de la bouée de chenal ou de la station de pilotage et ne devraient pas être limités aux principales routes de navigation. Lorsque la zone est desservie par NAVTEX, des avertissements de navigation devraient être diffusés dans toute la zone de service NAVTEX. Lorsque la zone n'est pas desservie par NAVTEX, il faut inclure dans les émissions du service SafetyNET international tous les avertissements concernant les eaux côtières jusqu'à 250 milles de la côte.

4.4.2 Les avertissements côtiers devraient porter au moins sur les questions répertoriées au paragraphe 4.2.3.

4.5 Avertissements locaux

4.5.1 Les avertissements locaux permettent de diffuser des renseignements couvrant les eaux littorales qui sont souvent comprises dans les limites de la juridiction d'un port ou d'une autorité portuaire. Ils sont diffusés par des moyens autres que NAVTEX ou SafetyNET et complètent les avertissements côtiers en donnant des renseignements détaillés dans les eaux littorales.

5 STRUCTURE DES AVERTISSEMENTS DE NAVIGATION

5.1 Numérotation

5.1.1 Les avertissements de navigation de chaque série devraient être numérotés par ordre chronologique tout au long de l'année civile, à partir de 1/AA à 00 h 00 UTC, le 1er janvier.

5.1.2 Il faudrait transmettre les avertissements de navigation en inversant l'ordre numérique, pendant les émissions régulières.

5.2 Langue à utiliser

5.2.1 Tous les avertissements de zone NAVAREA, tous les avertissements de sous-zone et tous les avertissements côtiers devraient être diffusés uniquement en anglais dans le cadre des services NAVTEX et SafetyNET internationaux, conformément aux dispositions de la résolution A.706(17) de l'OMI, telle que modifiée.

5.2.2 En plus des émissions requises en langue anglaise, les avertissements de zone NAVAREA, les avertissements de sous-zone et les avertissements côtiers peuvent être diffusés dans une langue nationale dans le cadre des services NAVTEX et SafetyNET nationaux et/ou par d'autres moyens.

5.2.3 Les avertissements locaux peuvent être diffusés dans la langue nationale et/ou en anglais.

5.3 Message signalant l'absence d'avertissements

5.3.1 Lorsqu'il n'y a pas d'avertissements de navigation à diffuser à une heure d'émission régulière, il faudrait transmettre un bref message non numéroté pour identifier l'émission et informer le navigateur qu'il n'y a pas de trafic d'avertissements de navigation à écouler.

5.4 Éléments types d'un message

5.4.1 Les renseignements minimaux dont un navigateur a besoin pour éviter un danger sont les suivants :

DANGER + EMPLACEMENT

Toutefois, l'usage courant consiste à y inclure des observations afin de donner suffisamment de détails supplémentaires pour cerner clairement l'importance du danger et pour permettre au navigateur de le reconnaître et d'en évaluer les conséquences pour la conduite du navire. Il faudrait indiquer l'heure, la date et la durée de l'événement si ces renseignements sont connus.

5.4.2 Un message peut comprendre jusqu'à trois parties : le préambule, l'avertissement et le post-scriptum. Les sections 6 et 7 du manuel donnent des consignes sur la manière correcte de rédiger chaque partie de l'avertissement pour produire un effet maximal tout en limitant la durée d'émission au minimum.

5.4.3 Le texte d'un avertissement de navigation devrait contenir des éléments particuliers, identifiés et classés au moyen des numéros de référence indiqués à la figure 4 et décrits de manière plus approfondie à la section 6. S'agissant de la forme et de la structure d'un message, chacun de ses éléments devrait commencer sur une nouvelle ligne.

5.4.4 Au début du texte de chaque message d'avertissement devrait toujours figurer l'identificateur de la série de messages, suivi du numéro consécutif; ces données peuvent être précédées de l'heure initiale du message, indiquée sur une ligne séparée.

5.5 Tableau des éléments d'un message

ÉLÉMENT DE MESSAGES TABLE		
Partie	**No de référence.**[13]	**Élément de messages**
Préambule	1	Identificateur de la série de messages
	2	Région
	3	Localité
	4	Numéro de la carte
Avertissement	5	Objet de l'avertissement
	6	Emplacement géographique
	7	Observations supplémentaires
Post-scriptum	8	Détails de l'annulation

Figure 4 – *Tableau des éléments d'un message indiquant les éléments types de chaque partie d'un message*

[13] NE PAS inclure le numéro de référence dans le texte du message.

6 FORME DE L'AVERTISSEMENT DE NAVIGATION

Partie 1 - PRÉAMBULE

Élément type No 1 du message – IDENTIFICATEUR DE LA SÉRIE DE MESSAGES
Au début du texte de chaque message d'avertissement devraient toujours figurer l'identificateur de la série de messages, suivi du numéro consécutif (N/AA). **AVERTISSEMENT DE ZONE NAVAREA :** NAVAREA III 496/14; NAVAREA VII 42/14 **AVERTISSEMENT DE SOUS-ZONE :** BALTIC SEA NAV WARN 009/14 **AVERTISSEMENT CÔTIER :** AVURNAV TOULON 1015/14; WZ 345/14 *Notes :* i) Au début de chaque année civile, le numéro consécutif commence par 1/AA (les zéros non significatifs sont facultatifs). ii) Pour les avertissements côtiers, le numéro consécutif n'est pas le même que le numéro NAVTEX B_3B_4.

Élément type No 2 du message – RÉGION
La région devrait être suffisante pour permettre de déterminer *grosso modo* quelle zone géographique est concernée par le message. Le nom géographique retenu pour la région devrait figurer sur les cartes et dans les publications nautiques. **AVERTISSEMENT DE ZONE NAVAREA :** Il serait correct d'indiquer "NORTH SEA" ou "MALACCA STRAIT"; la mention "NORTH AMERICA, EAST COAST" est trop générale. **AVERTISSEMENT DE SOUS-ZONE :** GULF OF FINLAND **AVERTISSEMENT CÔTIER :** BAY OF BISCAY; CANTABRICO *Notes* : i) S'il y a lieu, il est possible d'employer les zones de prévisions météorologiques qui sont définies dans le volume D de la publication No 9 de l'OMM et qui figurent aussi dans diverses publications nautiques. ii) Dans le cas d'un événement qui surviendrait à l'échelle de la zone NAVAREA, par exemple un dysfonctionnement des systèmes de positionnement terrestres ou par satellite, il faudrait employer un sigle d'identification d'aide à la navigation, comme "GPS", "LORAN", etc., plutôt qu'une région.

Élément type No 3 du message – LOCALITÉ
Il faudrait indiquer la localité de manière à permettre aux navigateurs d'identifier les avertissements qui ont une incidence sur leur voyage sans devoir procéder à un pointage. L'indication de la localité ne s'impose que s'il est jugé nécessaire de préciser quelle partie de la région est concernée. Le nom géographique retenu pour la localité devrait figurer sur les cartes et dans les publications nautiques. **AVERTISSEMENT DE ZONE NAVAREA :** NORTHERN GRAND BANKS; PINANG APPROACH **AVERTISSEMENT DE SOUS-ZONE :** STORA MIDDELGRUND **AVERTISSEMENT CÔTIER :** BARRA DE PARANAGUA – CANAL DA GALHETA *Note* : i) S'il y a lieu, il est possible d'employer les zones de prévisions météorologiques qui sont définies dans le volume D de la publication No 9 de l'OMM et qui figurent aussi dans diverses publications nautiques.

Élément type No 4 du message – NUMÉRO DE LA CARTE
S'agissant des détails cartographiques, il faudrait renvoyer à une carte nationale (pas nécessairement une carte qui soit à la plus grande échelle) identifiée par le sigle de l'État et par un numéro. Il faudrait aussi renvoyer à un numéro de carte internationale si une telle carte existe. Pour les opérations maritimes, les dangers mobiles ou les opérations qui affectent une plus grande zone maritime, il ne peut être exigé aucun numéro de carte. Si aucun numéro de carte n'est utilisé, il faudrait prendre soin de définir la région et la localité. **AVERTISSEMENT DE ZONE NAVAREA :** Chart INDIA 32 (INT 754) *Notes* : i) Les avertissements peuvent renvoyer à une carte électronique de navigation (ENC). Dans ce cas, il est possible d'indiquer les numéros des cellules ENC, comme ENC : US3AK7RM. ii) Il n'est pas obligatoire d'indiquer les numéros des cartes ou des cellules ENC s'il s'agit d'avertissements côtiers diffusés seulement au voisinage du danger.

Partie 2 - AVERTISSEMENT

Élément type No 5 du message – **OBJET DE L'AVERTISSEMENT**
Les questions mentionnées au paragraphe 4.2.3 sont considérées comme pouvant faire l'objet d'avertissements de zone NAVAREA, d'avertissements de SOUS-ZONE ou d'avertissements CÔTIERS. Se reporter aux exemples à la section 7.

Élément type No 6 du message – **EMPLACEMENT GÉOGRAPHIQUE**
L'emplacement géographique devrait toujours être exprimé en degrés et en minutes ou en degrés, minutes et fractions décimales de minutes, sous la forme suivante : Latitude : JJ-MMN ou JJ-MMS Longitude : JJJ-MME ou JJJ-MMW ou Latitude : JJ-MM.mmN ou JJ-MM.mmS Longitude : JJJ-MM.mmE ou JJJ-MM.mmW Par exemple 07-08N 039-17W 32-18.65S 165-02.81E On notera qu'il faudrait toujours inclure les zéros non significatifs. Trois chiffres sont utilisés pour représenter les degrés de longitude. Les coordonnées géographiques devraient normalement être conformes au système géodésique mondial (WGS 84), sinon il faudrait indiquer dans l'avertissement le système géodésique utilisé (par exemple si la carte citée dans l'avertissement est établie selon un autre système). Pour les avertissements indiquant la présence d'épaves dangereuses ou de roches, de hauts-fonds et de récifs nouvellement découverts (réf. : 4.2.3.2 et 4.2.3.7), il ne faudrait employer le terme LOCATED que lorsque l'emplacement du danger a été confirmé au moyen d'un levé hydrographique. Dans tout autre cas, il faudrait employer le terme REPORTED. Il faudrait indiquer les positions avec la précision requise, celle-ci étant, dans bien des cas, inférieure à la précision connue. Il est souvent suffisant, par exemple, d'arrondir la position à la minute entière de latitude et de longitude la plus proche lorsqu'on indique l'emplacement d'un détail cartographique. Lorsqu'elle est diffusée, la position de nouveaux dangers devrait être aussi précise que possible (au maximum à 0,01 minute près). La latitude et la longitude devraient toujours être indiquées avec le même degré de précision. Lorsqu'il s'agit de définir les limites d'un polygone, il faudrait en énumérer les positions dans le sens des aiguilles d'une montre, en commençant par le coin nord-ouest. Il faudrait définir les zones circulaires au moyen d'un rayon exprimé en milles marins à partir d'un point unique. Il est inutile d'employer le terme "POSITION" ou "POS".

Élément type No 7 du message - OBSERVATIONS SUPPLÉMENTAIRES
Des observations supplémentaires peuvent être incluses afin de donner suffisamment de renseignements additionnels pour cerner clairement l'importance du danger et permettre aux navigateurs de le RECONNAÎTRE et d'en ÉVALUER les conséquences pour la conduite du navire. Il faudrait indiquer les distances en milles marins et en fractions décimales de milles. Il faudrait indiquer l'heure, la date et la durée de l'événement si ces renseignements sont connus. L'étalon de temps employé pour les avertissements de navigation devrait être systématiquement UTC (réf. : 2.2.1.40). Dans le texte du message, le groupe date/heure (DTG) se présente sous la forme suivante : JJHHMM UTC MoMoMo YY; par exemple 231642 UTC JUN 14

Partie 3 – POST-SCRIPTUM

Élément type No 8 du message – DÉTAILS DE L'ANNULATION	
Les détails de l'annulation devraient être indiqués dans un message assorti d'un délai bien défini; l'annulation devrait prendre effet une heure après la fin de l'événement ayant donné lieu à l'avertissement ou le lendemain si l'heure exacte n'est pas connue. La raison de l'annulation ne devrait être indiquée que si elle présente un intérêt pour le navigateur et peut être exprimée brièvement. Les messages d'annulation peuvent être "autonomes" et concerner seulement l'annulation d'un message précédent, comme dans les exemples A et B ci-après. Lorsque des renseignements sur l'annulation concernant l'objet du message sont inclus, il est recommandé d'avoir recours à des numéros de paragraphe pour établir une distinction claire entre l'objet du message et les détails de l'annulation, comme dans l'exemple C ci-après. Quand un message s'annule de lui-même immédiatement, c'est à dire un message signalant l'absence d'avertissements, il faudrait insérer "AUTO ANNULATION" juste avant le texte, comme dans l'exemple D ci-après. Il est possible de remplacer le terme "MESSAGE" par l'abréviation MSG.	
Exemples	**Observations**
A. CANCEL NAVAREA IV 123/14 AND THIS MSG.	
B. CANCEL ESTONIAN NAV WARN 87/14. ESTONIAN NOTICES TO MARINERS 520/14 REFERS.	
C. 1. MESSAGE TEXT – EVENT OF KNOWN DURATION. 2. CANCEL THIS MSG JJHHMM UTC MoMoMo YY.	Pour les messages qui s'annulent d'eux-mêmes (exemple C), l'annulation prend effet une heure après la fin de l'événement ayant donné lieu à l'avertissement ou le lendemain si l'heure exacte n'est pas connue.
D. AUTO ANNULATION. AUCUN AVERTISSEMENT NAVAREA À DIFFUSER AU DTG.	

7 DIRECTIVES ET EXEMPLES RELATIFS AUX AVERTISSEMENTS DE NAVIGATION PAR TYPE DE DANGER (TELS QU'ÉNUMÉRÉS AU PARAGRAPHE 4.2.3)

Note : Tous les avertissements de zone NAVAREA, tous les avertissements de sous-zone et tous les avertissements côtiers devraient être diffusés uniquement en anglais dans le cadre des services NAVTEX et SafetyNET internationaux, conformément à la résolution A.706(17), telle que modifiée.

1. Avaries de feux, de signaux de brume, de bouées et d'autres aides à la navigation affectant les principales routes de navigation

Le texte d'un avertissement de navigation appartenant à cette catégorie devrait contenir les éléments de message **1, 2, 3, 4, 5, 6** et **7**, identifiés et classés, comme il est indiqué à la **figure 4** – Tableau des éléments d'un message.

PHARES, BALISES, BATEAUX-FEUX	
Remarques types	**Observations**
UNLIT	*Utiliser* UNLIT *à la place des termes suivants* : Out, Extinguished, Not Burning, Not Working.
LIGHT UNRELIABLE	*Utiliser* LIGHT UNRELIABLE *à la place des termes suivants* : Weak, Dim, Low Power, Fixed, Flashing Incorrectly, Out of Character, Incorrect colour of light, Sector limits unreliable. Voir la note iv.
DAMAGED	Utiliser uniquement en cas d'avarie grave, par exemple la perte de fonctions importantes. Voir la note vi.
DESTROYED	Ne pas utiliser l'expression : Temporarily destroyed.
RACON INOPERATIVE	
CHANGED TO FLASH THREE 20 SECONDS 14 METRES 16 MILES	Modification PERMANENTE du caractère. Voir les notes v et viii.
TEMPORARILY CHANGED TO QUICK YELLOW 12 MILES	Modification TEMPORAIRE. Ne pas utiliser pour un feu de réserve répertorié dans le Livre des feux. Voir la note ix.
MOVED 0.3 MILES NORTH TO 63-14.8N 022-15.6E	Utiliser uniquement pour les légers changements de position établis. Ne pas indiquer l'ancienne position géographique. S'y référer en donnant la direction et distance approximatives. Voir la note x.
RE-ESTABLISHED	Pour ceux dont il est précisé qu'ils sont détruits (DESTROYED) ou enlevés temporairement (TEMPORARILY REMOVED) sur la carte ou dans le Livre des feux. Voir la note xi.
PERMANENTLY DISCONTINUED	Utiliser pour les feux enlevés.
TEMPORARILY REMOVED	Utiliser lorsqu'une aide est enlevée temporairement (par exemple, à des fins d'entretien).

Notes **:**

i) Indiquer les noms qui figurent SUR LES CARTES et non ceux qui sont répertoriés dans le LIVRE DES FEUX.

ii) Il n'y a pas lieu d'indiquer le numéro du LIVRE DES FEUX dans lequel apparaît le FEU.

iii) La POSITION est généralement arrondie à la minute entière la plus proche pour les feux existants.

iv) Du fait de la nature même des avertissements de navigation, qui sont souvent fondés sur des renseignements incomplets ou non confirmés, l'utilisation du mot "REPORTED" n'est pas nécessaire en cas d'avarie de feux. Si l'avarie signalée n'est pas confirmée, indiquer : LIGHT UNRELIABLE.

v) Indiquer, dans chaque cas, TOUTES LES CARACTÉRISTIQUES DU FEU pour éviter toute confusion quant à la modification apportée.

vi) L'avarie d'une MARQUE DE JOUR ne justifie pas, d'ordinaire, la diffusion d'un avertissement de navigation.

vii) Ne pas déclencher un avertissement de navigation pour demander des renseignements sur l'état d'un feu non gardé.

viii) Utiliser les descriptions des feux figurant dans le tableau FEUX - GLOSSAIRE DE TERMES ET EXPRESSIONS.

ix) Il faut s'attendre à ce qu'un feu de réserve répertorié dans le Livre des feux soit utilisé temporairement. Un avertissement serait uniquement requis en cas de changement de caractère, en l'occurrence une modification de la portée.

x) Les distances devraient être indiquées en milles marins et en fractions décimales de milles.

xi) RE-ESTABLISHED convient uniquement aux feux mentionnés sur les CARTES ou dans le LIVRE DES FEUX comme étant détruits (DESTROYED) ou enlevés temporairement (TEMPORARILY REMOVED). Les avertissements de navigation concernant ces feux sont simplement annulés lorsque le feu est rétabli. Un nouvel avertissement de navigation n'est nécessaire que si le caractère ou la position sont modifiés.

xii) Les abréviations INT 1 représentant les caractères des feux sur les cartes conviennent ***uniquement*** aux émissions NAVTEX ou SafetyNET. Pour les émissions vocales, il faudrait utiliser pour les feux les termes figurant dans le tableau FEUX – GLOSSAIRE DE TERMES ET EXPRESSIONS.

FEUX - Glossaire de termes et expressions		
CATÉGORIE DE FEU	**Description pour la diffusion de messages TEXTE**	**Description pour la diffusion de messages VOCAUX**
Fixe (feu continu)	F	Fixed
À occultations (la durée totale de la lumière est plus longue que celle de l'obscurité) À occultations simples À occultations groupées À occultations diversement groupées	 Oc Oc(2) Oc(2+3)	 Occulting Occulting Two Occulting two plus three
Isophase (alternances de lumière et d'obscurité d'égale durée)	ISO	ISO
À éclats (la durée totale de la lumière est plus courte que celle de l'obscurité) À éclats brefs À éclats longs À éclats groupés À éclats diversement groupés	 Fl LFl Fl(3) Fl(2+1)	 Flash Long Flash Flash Three Flash two plus one
Scintillant (de 50 à 79 éclats - 50 ou 60 en général, par minute) Scintillant continu À scintillements groupés Scintillant discontinu (interrompu)	 Q Q(3) IQ	 Quick Flash Quick Flash Three Interrupted Quick Flash
Scintillant rapide (de 80 à 159 éclats - 100 ou 120 en général, par minute) Scintillant rapide continu À scintillements rapides groupés Scintillant rapide discontinu (interrompu)	 VQ VQ(3) IVQ	 Very Quick Flash Very Quick Three Interrupted Very Quick Flash
Scintillant ultra-rapide (160 éclats ou plus - 240 ou 300 en général, par minute) Scintillant ultrarapide continu Scintillant ultrarapide discontinu (interrompu)	 UQ IUQ	 Ultra Quick Flash Interrupted Ultra Quick Flash

À signes Morse	Mo(K)	Morse Kilo
Fixe et à éclats	FFL	Fixed and Flashing
Alternatif	ALWR	Alternating

ÉLÉVATION en MÈTRES ou PIEDS, exemple : 14 MÈTRES ou 21 PIEDS

PÉRIODE en SECONDES, exemple : 15 SECONDES ou 15 SEC (et non pas S)

PORTÉE en milles marins		**Abréviations internationales**	**PORTÉE d'émission**
Portée unique	ex.	15M	15 MILLES
2 portées	ex.	14/12M	14 ET 12 MILLES
3 portées ou plus	ex.	22-18M	22 À 18 MILLES
			(La portée la plus courte est souvent suffisante)

BOUÉES, GROSSES BOUÉES DE NAVIGATION, BOUÉES GÉANTES	
Remarques types	**Observations**
UNLIT	*Utiliser* UNLIT *à la place des termes suivants* : Out, Extinguished, Not Burning, Not Working. Voir la note iv.
LIGHT UNRELIABLE	*Utiliser* LIGHT UNRELIABLE *à la place des termes suivants* : Weak, Dim, Low Power, Fixed, Out of Character, Irregular, Reduced Power.
DAMAGED	Ne rien faire dans le cas de voyants ou de réflecteurs radar. N'utiliser que pour les dommages sérieux, par exemple, perte de fonctions importantes.
OFF STATION	N'occupent pas la position indiquée sur la carte, mais sont encore à proximité de l'emplacement initial. La position réelle peut être indiquée, si elle est connue.
MISSING	N'occupe pas la position indiquée et a disparu.
TEMPORARILY CHANGED	
MOVED 0.3 MILES NORTH TO 63-14.8N 022-15.6E	Utiliser uniquement pour les légers changements de position établis. Ne pas indiquer l'ancienne position géographique. S'y référer en donnant les directions et distances approximatives. Voir la note viii.
PERMANENTLY DISCONTINUED	Utiliser pour les bouées enlevées.
TEMPORARILY REMOVED	Utiliser lorsqu'une aide est enlevée temporairement (par exemple, à des fins d'entretien).

RE-ESTABLISHED	Pour celles dont il est précisé qu'elles sont détruites (DESTROYED) ou enlevées temporairement (TEMPORARILY REMOVED) sur la carte ou dans le Livre des feux. Voir la note viii.

Notes :

i) La POSITION est généralement arrondie à la minute entière la plus proche pour les bouées, grosses bouées de navigation et bouées géantes existantes.

ii) Utiliser les descriptions des feux figurant dans le tableau FEUX – GLOSSAIRE DE TERMES ET EXPRESSIONS.

iii) Ne décrire le type de bouée, exemple : North Cardinal buoy (Cardinale nord), Port Hand buoy (bouée bâbord) QUE si la bouée n'a pas de nom.

iv) "UNLIT" peut être ajouté à "DAMAGED" pour plus de précision. Exemple : "DAMAGED and UNLIT".

v) "LANBY" (Large Automated Navigational Buoy) ou "SUPERBUOY" peuvent être utilisés à la place de "BUOY", lorsqu'il y a lieu.

vi) Les abréviations INT 1 représentant les caractères des feux sur les cartes conviennent ***uniquement*** aux émissions NAVTEX ou SafetyNET. Pour les émissions vocales, il faudrait utiliser pour les feux les termes figurant dans le tableau FEUX – GLOSSAIRE DE TERMES ET EXPRESSIONS.

vii) Le terme "REPORTED" peut être utilisé dans les cas où l'avarie de bouée n'est pas confirmée.

viii) Les distances devraient être données en milles marins, avec décimales.

ix) RE-ESTABLISHED convient uniquement aux bouées mentionnées sur les CARTES ou dans le LIVRE DES FEUX comme étant détruites (DESTROYED) ou enlevées temporairement (TEMPORARILY REMOVED). Les avertissements de navigation concernant ces bouées sont annulés lorsque la bouée est rétablie. Un nouvel avertissement de navigation n'est nécessaire que si les caractéristiques ou la position sont modifiées.

<table>
<tr><th colspan="3">GLOSSAIRE DE TERMES ET EXPRESSIONS DE BALISAGE</th></tr>
<tr><th colspan="2">BALISAGE DE L'AISM</th><th>Observations</th></tr>
<tr><td colspan="2">PORT HAND BUOY (bouée bâbord)
STARBOARD HAND BUOY (bouée tribord)
NORTH CARDINAL BUOY (bouée cardinal nord)
EAST CARDINAL BUOY (bouée cardinal est)
SOUTH CARDINAL BUOY (bouée cardinal sud)
WEST CARDINAL BUOY (bouée cardinal ouest)
ISOLATED DANGER BUOY (bouée de danger isolé)
SAFE WATER BUOY (bouée d'eaux saines)
SPECIAL BUOY (bouée spéciale)
EMERGENCY WRECK MARKING BUOY</td><td>Il n'est pas nécessaire de fournir une description complète du feu et de la couleur des bouées répondant aux normes de l'AISM.

Le terme "Lightbuoy" peut être utilisé pour indiquer que la bouée est allumée.</td></tr>
<tr><th colspan="3">OTHER BUOYS (autres bouées)</th></tr>
<tr><td>COLOURS
(couleurs)</td><td>PATTERN
(configuration)</td><td>SHAPE/TYPE
(forme/type)</td></tr>
<tr><td>RED (rouge)
BLACK (noir)
WHITE (blanc)
GREEN (vert)
YELLOW (jaune)
BLUE (bleu)</td><td>CHEQUERED (en damier)
HORIZONTALLY STRIPED (bandes horizontales)
VERTICALLY STRIPED (bandes verticales)</td><td>CAN (cylindrique)
CONICAL (conique) (ne pas utiliser les termes OGIVAL ou NUN)
PILLAR (charpente)
SPAR (espar)
SPHERICAL (sphérique)
WRECK (épave)
CABLE (câble) (ne pas utiliser le mot TELEGRAPH)
MOORING (mouillage)
DANGER ZONE (zone dangereuse)
ODAS (SADO)
SPM (amarrage sur un seul point)
DART (flèche)</td></tr>
</table>

EXEMPLES D'AVERTISSEMENTS DE LA SECTION 4.2.3.1

Élément de message	Exemple 1
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XIII 145/14 SEA OF OKHOTSK. WESTERN PART. CHART (INT). ISOLATED DANGER BUOY 54-49.9N 142-04.1E MISSING.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 2
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA X 346/14 AUSTRALIA NORTH EAST COAST. ARCHER POINT. CHART (INT). LIGHT 15-35.6S 145-19.7E UNRELIABLE.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 3
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA I 23/14 SOUTHERN NORTH SEA. VICTOR GAS FIELD. CHART (INT). PLATFORM 49/22-JD 53-19.6N 002-21.8E FOG SIGNAL INOPERATIVE.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	

Élément de message	Exemple 3
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 4
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA VII 345/14 MOZAMBIQUE CHANNEL. PORT OF MAPUTO. CHART (INT). BAIXO RIBEIRO LIGHT 25-54.6S 032-48.1E UNLIT.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 5
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA IX 12/14 RED SEA, EGYPT. GULF OF AQABA, STRAIT OF TIRAN. CHART (INT). WEST CARDINAL BUOY 27-59.4N 034-29.1E RACON INOPERATIVE.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

2. Présence d'épaves dangereuses sur les principales routes de navigation ou à proximité et, le cas échéant, leur signalisation

Le texte d'un avertissement de navigation appartenant à cette catégorie devrait contenir les éléments de message **1, 2, 3, 4, 5** et **6,** identifiés et classés, comme il est indiqué à la **figure 4** – Tableau des éléments d'un message.

Remarques types	Observations
DANGEROUS WRECK REPORTED	Position signalée non confirmée. Voir la note i.
DANGEROUS WRECK LOCATED	Position confirmée, normalement par un levé.

Notes :

i) Ne pas utiliser l'expression "Position Approximate" (PA) car tous les dangers "signalés" seront, par définition, de cette nature.

ii) On peut compléter ces remarques en ajoutant par exemple : "… MARKED BY SOUTH CARDINAL BUOY 0.2 MILES SOUTHWARD" ou "GUARD SHIP VALIENT STATIONED CLOSE SOUTH EXHIBITING RACON MO(D)".

iii) Les mesures appropriées à prendre dès réception des renseignements sur l'épave seront fonction de son emplacement ainsi que de sa profondeur (et par conséquent du danger relatif qu'elle présente pour la navigation). En règle générale, toute épave située à une profondeur minimale inférieure ou égale à 30 mètres devra faire l'objet d'un avertissement de navigation.

iv) N'indiquer la position et la profondeur qu'à un degré de précision dont vous pouvez être sûr. À titre d'exemple, la position d'une épave qui a fait l'objet d'un levé complet peut être indiquée à deux fractions décimales près et à une profondeur allant jusqu'à 0,1 m. En revanche, lorsqu'il est signalé qu'un navire a été abandonné (à une position connue) et a coulé quelques heures plus tard, la position et la profondeur de l'eau peuvent être imprécises.

v) Il n'est pas nécessaire d'indiquer le nom de l'épave; toutefois, des détails sur le type de navire peuvent être ajoutés aux observations supplémentaires si cela est jugé pertinent, par exemple superpétrolier ou navire de pêche avec des filets, etc.

EXEMPLES D'AVERTISSEMENTS DE LA SECTION 4.2.3.2

Élément de message	Exemple 1
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA III 45/14 TUNISIA, EAST COAST. RADE DE SFAX. CHART (INT). WRECK REPORTED IN VICINITY 34-41.5N 010-54.0E.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	

7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 2**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA I 110/14 SOUTHERN NORTH SEA. SWARTE BANK. CHART (INT _). WRECK LOCATED 53-26.02N 002-08.40E MARKED BY NORTH, SOUTH, EAST AND TWO WEST CARDINAL LIGHTBUOYS, THE MOST WESTERLY ONE FITTED WITH RACON MO(D).
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 3**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XVI 95/14 PERU. PAITA. CHART (INT). WRECK LOCATED 05-04.8N 081-06.7W. EMERGENCY WRECK MARKING BUOY ESTABLISHED 0.25 MILES SOUTH, ALTERNATING OCCULTING BLUE AND YELLOW THREE SECONDS.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 4
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA V 56/14 BRAZIL, SOUTH COAST. APPROACHES TO BAIA DE GUANABARA. CHART (INT). TUG ANGLIAN MONARCH STANDING BY WRECK 23-01.8S 043-08.3W. TUG IS EXHIBITING FLASHING BLUE LIGHT.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 5
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA VI 16/14 ARGENTINA, EAST COAST. VALDES PENINSULA. CHART (INT). WRECK OF FISHING VESSEL REPORTED 42-05.75S 063-22.00W.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

3. Mise en place de nouvelles aides à la navigation importantes ou changements importants apportés aux aides existantes lorsque ces mises en place ou changements pourraient induire les navigateurs en erreur

Le texte d'un avertissement de navigation appartenant à cette catégorie devrait contenir les éléments de message **1, 2, 3, 4, 5** et **6,** identifiés et classés, comme il est indiqué à la **figure 4** – Tableau des éléments d'un message.

Remarques types	Observations
ESTABLISHED	L'utilisation du mot ESTABLISHED suppose que la position et le fonctionnement de l'aide nouvelle ou modifiée ont été confirmés avec précision par l'autorité compétente appropriée.
RE-ESTABLISHED	Pour celles dont il est précisé qu'elles sont détruites (DESTROYED) ou enlevées temporairement (TEMPORARILY REMOVED) sur la carte ou dans le Livre des feux. Voir la note ix.

Notes :

i) Indiquer les noms qui figurent SUR LES CARTES et non ceux qui sont répertoriés dans le LIVRE DES FEUX.
ii) Il n'y a pas lieu d'indiquer le numéro du LIVRE DES FEUX dans lequel apparaît le FEU.
iii) La POSITION est généralement arrondie à la minute entière la plus proche pour les feux existants.
iv) Pour les feux nouveaux ou les positions modifiées, indiquer la position précise sur la CARTE, en degrés, minutes et fractions décimales de minute (deux chiffres après la virgule au maximum).
v) Indiquer, dans chaque cas, TOUTES LES CARACTÉRISTIQUES DU FEU pour éviter toute confusion quant à la modification apportée.
vi) L'avarie d'une MARQUE DE JOUR ne justifie pas, d'ordinaire, la diffusion d'un avertissement de navigation.
vii) Utiliser les descriptions des feux figurant dans le tableau FEUX - GLOSSAIRE DE TERMES ET EXPRESSIONS.
viii) Les distances devraient être indiquées en milles marins et en fractions décimales de milles.
ix) RE-ESTABLISHED convient uniquement aux aides mentionnées sur les CARTES ou dans le LIVRE DES FEUX comme étant détruites (DESTROYED) ou enlevées temporairement (TEMPORARILY REMOVED). Les avertissements de navigation concernant ces aides sont annulés lorsque l'aide est rétablie. Un nouvel avertissement de navigation n'est nécessaire que si les caractéristiques ou la position sont modifiées.
x) Pour les bouées, grosses bouées de navigation, bouées géantes nouvelles ou pour les positions modifiées, indiquer la position précise sur la CARTE, en degrés, minutes et fractions décimales de minute (deux chiffres après la virgule au maximum).
xi) Les abréviations INT 1 représentant les caractères des feux sur les cartes conviennent ***uniquement*** aux émissions NAVTEX ou SafetyNET. Pour les émissions vocales, il faudrait utiliser pour les feux les termes figurant dans le tableau FEUX – GLOSSAIRE DE TERMES ET EXPRESSIONS.

EXEMPLES D'AVERTISSEMENTS DE LA SECTION 4.2.3.3

Élément de message	Exemple 1
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA IV 210/14 JAMAICA, SOUTHWARDS. PEDRO BANK. CHART 26050 SOUTHWEST ROCK LIGHT, FL (3) 10 SECONDS 7 METRES 5M ESTABLISHED 16-47.55N 078-11.48W.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 2
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA V 23/14 BRAZIL, SOUTH COAST. ILHA RASA SOUTHEASTWARD. CHART (INT). 1. EIGHT UNLIT LARGE SPHERICAL ORANGE BUOYS ESTABLISHED WITHIN 1 MILE RADIUS OF 24-17.8S 042-39.8W. EXPLORATION IN PROGRESS WITHIN THIS AREA 15 APR TO 15 MAY 14. 2. CANCEL THIS MSG 160300 UTC MAY 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 3
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA X 15/14 AUSTRALIA - NORTH WEST COAST. PORT HEDLAND, NORTHWARDS. CHART (INT). E2 SOUTH CARDINAL LIGHTBUOY ESTABLISHED
2. Région	

3. Localité	20-03.08S 118-32.82E.
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 4**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA I 245/14 ENGLAND - WEST COAST. LIVERPOOL APPROACH. CHART (INT). LIGHTBUOYS ESTABLISHED MARKING BURBO WINDFARM CONSTRUCTION AREA. A. WEST CARDINAL 53-30.21N 003-13.56W. B. WEST CARDINAL 53-29.70N 003-13.79W. C. SOUTH CARDINAL 53-28.22N 003-11.10W.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 5**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA I 222/14 SCOTLAND, EAST COAST CHART (INT). FIFE NESS LIGHT, 56-16.7N 002-35.2W, CHANGED TO FL(3) 20 SEC 14 METRES 16 MILES
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	

Élément de message	Exemple 5
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 6 – AIS (Physical)
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA I 12/14 SCOTLAND, NORTH-EAST COAST. APPROACHES TO INVERNESS. CHART (INT). AIS AID TO NAVIGATION MMSI 992351072 ESTABLISHED AT RIFF BANK EAST LIGHT-BUOY 57-38.38N 003-58.15W.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 7 – AIS (Virtual)
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA X 12/14 TORRES STRAITCAPE YORK NORTHWESTWARD. CHART (INT). HERALD PATCHES BUOY 10-30.16S 142-21.50E TEMPORARILY REMOVED. VIRTUAL AIS AID TO NAVIGATION STARBOARD HAND MARK MMSI 995036022 ESTABLISHED AT THE SAME POSITION.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

4. Présence de grands convois remorqués non manœuvrant dans des eaux encombrées

Le texte d'un avertissement de navigation appartenant à cette catégorie devrait contenir les éléments de message **1, 2, 3, 5, 6** et **7,** identifiés et classés, comme il est indiqué à la **figure 4** – Tableau des éléments d'un message. L'élément 4 (numéro de la carte) est facultatif.

Remarques types	**Observations**
LENGTH OF TOW	

Notes :

i) Il faudrait établir des communications régulières avec les opérateurs du convoi afin de s'assurer que le message est annulé rapidement dès que l'opération est terminée. Il faudrait faire particulièrement attention si l'on envisage d'inclure dans un message de cette catégorie une heure ou une date d'annulation, en raison des multiples facteurs qui pourraient avoir une incidence sur l'exécution de l'opération.

ii) Le nom ou le type du navire remorquant et/ou de l'objet remorqué devraient être indiqués lorsqu'ils sont connus.

iii) Des observations supplémentaires concernant la longueur et la vitesse du convoi ne doivent être ajoutées que si elles sont pertinentes ou importantes.

iv) Des observations supplémentaires concernant la nécessité d'un large tour "WIDE BERTH" ne devraient être ajoutées que si elles sont expressément demandées par l'opérateur, étant donné qu'en l'occurrence, la capacité de manœuvre du navire remorquant et de l'objet remorqué sera toujours limitée.

EXEMPLES D'AVERTISSEMENTS DE LA SECTION 4.2.3.4

Élément de message	**Exemple 1**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA VII 58/14 SOUTH ATLANTIC OCEAN. CHART (INT). TUG RIG DELIVERER WILL TOW VESSEL AGATE ISLAND FROM RECIFE, BRAZIL TO CAPE TOWN, COMMENCING 09 JUN 14, ETA CAPE TOWN 09 JUL 14. LENGTH OF TOW 550 METRES WIDE BERTH REQUESTED.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 2
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XI 76/14 KYUSHU - WEST COAST TO EASTERN CHINA SEA. CHART (INT). TUG TOWING DRILLING RIG KURYU NR 3. DEPARTS NAGASAKI KO ETD 010100 UTC JUL 14 TO EASTERN CHINA SEA, 29-37.5N 125-49.8E, VIA 31-45N 128-51E. SPEED 5 KNOTS. ETA 060300 UTC JUL 14. LENGTH OF TOW 1000 METRES.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 3
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XIII 34/14 SEA OF JAPAN. PROLIV LAPERUZA AND SAKHALIN NORTH EAST COAST. CHART (INT). TUG TOWING DRILLING RIG PA-B 04,18 JUN 14 FROM 34-58.1N 128-48.3E TO 52-55.9N 143-29.9E, VIA 45-43.0N 141-58.0E, 45-45.0N 142-30.0E, 45-49.0N 143-19.0E, 45-55.0N 143-40.0E, 52-52.0N 143-39.5E, LENGTH OF TOW 1000 METRES SPEED 4.2 KNOTS. ONE MILE BERTH REQUESTED.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 4
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA III 65/14 BLACK SEA. ROMANIA. CHART (INT). GSP KING TOWING PLATFORM JUPITER 060030 UTC AUG
2. Région	

Élément de message	Exemple 4
3. Localité	14 FROM 44-31.9N 029-28.0E TO 44-35.9N 029-21.5E.
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 5
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA I 145/14 SCOTLAND - EAST COAST. NOSS HEAD SOUTH-EASTWARDS TO KITTIWAKE OIL FIELD CHART (INT). TOW OF SEMI-SUBMERGED PIPELINE BUNDLE IN PROGRESS IN VICINITY OF LINE JOINING: 58-30N 003-08W, 58-28N 001-51W, 58-16N 000-48W, 58-05N 000-28W, 57-43N 000-11W AND 57-32N 000-10E.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

5. Objets dangereux à la dérive (y compris épaves, glaces, mines, conteneurs, autres grands objets, etc.)

Le texte d'un avertissement de navigation appartenant à cette catégorie devrait contenir les éléments de message **1, 2, 3, 5, 6, 7** et **8,** identifiés et classés, comme il est indiqué à la **figure 4** – Tableau des éléments d'un message. L'élément 4 (numéro de la carte) est facultatif.

Remarques types	Observations
REPORTED	L'heure du dernier compte rendu de position devrait TOUJOURS être indiquée.
ADRIFT	
ADRIFT IN VICINITY	

Notes :

i) Il est recommandé que les avertissements concernant des objets dangereux à la dérive s'annulent d'eux-mêmes dans les 72 heures.

ii) Les objets à la dérive (à l'exception des mines) d'une longueur inférieure à 6 mètres ne sont normalement pas considérés comme étant des dangers pour la navigation et ne devraient donc pas faire l'objet d'un message.

EXEMPLES D'AVERTISSEMENTS DE LA SECTION 4.2.3.5

Élément de message	Exemple 1
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA VIII 35/14 INDIA WEST COAST. OFF MURUD JANJIRA. CHART (INT). 1. LARGE RECTANGULAR PARTIALLY SUBMERGED METALLIC OBJECT ADRIFT IN VICINITY 18-16N 072-24E AT 150830 UTC JUN 14. 2. CANCEL THIS MSG 180830 UTC JUN 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 2
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA II 78/14 PAZENN. CHART (INT). 1. SIX CONTAINERS ADRIFT IN VICINITY 47-37N 006-26W AT 262200 UTC JUL 14. 2. CANCEL THIS MSG 292200 UTC JUL 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 3
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA I 112/14 CELTIC SEA. CELTIC DEEP. CHART (INT). 1. DERELICT FISHING VESSEL REPORTED ADRIFT 51-25.5N 006-21.9W AT 132210 UTC NOV 14. 2. CANCEL THIS MSG 162210 UTC NOV 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 4
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA IV 75/14 MEXICO. PLAYA DEL CARMEN APPROACH. CHART (INT). 1. DRIFTING MINE REPORTED
2. Région	

Élément de message	Exemple 4
3. Localité	20-37.3N 087-03.1W AT 060850 UTC AUG 14. 2 CANCEL THIS MSG 090850 UTC AUG 14.
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 5
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA VI 99/14 SOUTH ATLANTIC. WEST SCOTIA RIDGE, RHINE BANK CHART (INT). 1. ICEBERGS REPORTED AT 250130 UTC JUL 14: A. 55-27.9S 053-35.6W. B. 55-26.2S 053-18.3W. 2. CANCEL THIS MSG 280130 UTC JUL 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 6
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA IV 55/14 WEST INDIES. MARTINIQUE, SOUTH. CHART (INT). 1. LARGE TRUNK, ELEVEN METRES IN LENGTH, REPORTED IN VICINITY 14-14N 060–52W AT 272115 UTC AUG 14. 2. CANCEL THIS MSG 302115 UTC AUG 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	

Élément de message	**Exemple 6**
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

6. Zones où des opérations de recherche et de sauvetage (SAR) et des opérations antipollution sont en cours (afin que les navigateurs évitent ces zones)

Le texte d'un avertissement de navigation appartenant à cette catégorie devrait contenir les éléments de message **1, 2, 3, 5, 6** et **7,** identifiés et classés, comme il est indiqué à la **figure 4** – Tableau des éléments d'un message. L'élément 4 (numéro de la carte) est facultatif.

Remarques types	Observations
SAR OPERATION	
ANTIPOLLUTION OPERATIONS	

EXEMPLES D'AVERTISSEMENTS DE LA SECTION 4.2.3.6

Élément de message	Exemple 1
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XIV 67/14 NEW ZEALAND. COOK STRAIT. CHART (INT). SAR OPERATION IN PROGRESS CENTRED ON 40-24.5S 173-57.6E. ALL VESSELS NOT UNDER INSTRUCTION OF THE SAR MISSION CONTROLLER RCCNZ ARE REQUESTED TO KEEP A WIDE BERTH.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 2
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA I 25/14 ENGLAND SOUTH COAST. LYME BAY, BEER HEAD WESTWARDS. CHART (INT). ANTIPOLLUTION OPERATIONS IN PROGRESS 50-40.0N 003-10.0W. A TEMPORARY EXCLUSION ZONE RADIUS TWO MILES HAS BEEN ESTABLISHED CENTRED ON THIS POSITION. SHIPS ARE PROHIBITED FROM ENTERING OR REMAINING WITHIN THIS ZONE.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	

Élément de message	**Exemple 2**
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 3**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA IV 6/14 GULF OF MEXICO. LOUISIANA. CHART (INT). NAVIGATION PROHIBITED ON LOWER MISSISSIPPI RIVER, SOUTHWEST PASS BUOY TO MILE MARKER 98, DUE TO OIL SPILL RESPONSE OPERATIONS. CONTACT CAPTAIN OF THE PORT OF NEW ORLEANS FOR PERMISSION TO ENTER PROHIBITED AREA AND FOR UPDATED INFORMATION.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

7. Présence de roches, de hauts-fonds, de récifs et d'épaves nouvellement découverts et susceptibles de constituer un danger pour la navigation et, le cas échéant, leur marquage

Le texte d'un avertissement de navigation immergé à cette catégorie devrait contenir les éléments de message **1, 2, 3, 4, 5** et **6,** identifiés et classés, comme il est indiqué à la **figure 4** – Tableau des éléments d'un message.

Remarques types	Observations
LOCATED	Le mot LOCATED ne devrait être utilisé que lorsque la position a été confirmée par un levé hydrographique. Dans tous les autres cas, le mot REPORTED devrait être utilisé.
REPORTED	
LESS WATER REPORTED	
SIGNIFICANTLY LESS WATER THAN CHARTED REPORTED	

Note :

i) En cas de danger pour la navigation immergé qui vient d'être découvert, il faudrait être prudent avant d'indiquer une profondeur précise. Les expressions "LESS WATER REPORTED" ou "SIGNIFICANTLY LESS WATER THAN CHARTED REPORTED" pourraient être utilisées en attendant que le compte rendu du levé de la zone soit disponible.

EXEMPLES D'AVERTISSEMENTS DE LA SECTION 4.2.3.7

Élément de message	**Exemple 1**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XII 222/14 COSTA RICA. SOUTHWEST COAST. CHART (INT). SHOALS LOCATED: A. 28 METRES 08-17.1N 083-53.1W. B. 13.5 METRES 08-19.2N 083-54.2W. C. 27 METRES 08-21.8N 083-56.1W.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 2**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA IV 231/14 NORTH PACIFIC OCEAN. JASPER SEAMOUNT. CHART (INT). DISCOLOURED WATER WITH SUBMARINE VOLCANIC ACTIVITY REPORTED VICINITY 30-27N 122-40W AT 190110 UTC FEB 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 3**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA VII 48/14 ANGOLA. PORT OF LUANDA. CHART (INT). WRECK LOCATED 08-16.50S 013–16.07E. LEAST DEPTH EIGHT METRES.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 4**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA I 432/14 ORKNEY ISLANDS. WESTRAY FIRTH. CHART (INT). SHOAL DEPTH 10.9 METRES LOCATED 59-12.97N 002-54.96W.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 5**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XVI 98/14 PERU. BAHIA DEL CALLAO. CHART (INT). SIGNIFICANTLY LESS WATER THAN CHARTED REPORTED 11-59.89S 077-17.50W.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

8. Modification ou suspension imprévues de routes réglementées

Le texte d'un avertissement de navigation appartenant à cette catégorie devrait contenir les éléments de message **1, 2, 3, 4, 5, 6** et **7,** identifiés et classés, comme il est indiqué à la **figure 4** – Tableau des éléments d'un message.

EXEMPLES D'AVERTISSEMENTS DE LA SECTION 4.2.3.8

Élément de message	**Exemple 1**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA I 67/14 ENGLAND - EAST COAST. THAMES ESTUARY NORTHERN APPROACHES. CHART (INT). WITH EFFECT FROM 010001 UTC JUL 14 EXTENSIVE CHANGES TO ROUTEING AND BUOYAGE WILL BE IMPLEMENTED TO SEAWARD OF AND IN THE SUNK AREA 51-50N 001-46E. FOR FULL DETAILS REFER TO ADMIRALTY NOTICE TO MARINERS 534(P)/14 AND RELEVANT NEW EDITIONS OF ADMIRALTY CHARTS PUBLISHED IN MAY AND JUNE 14. THE CURRENT SUNK VTS IS CANCELLED AT 010001 UTC JULY 14 UNTIL FURTHER NOTICE. SHIPS REQUIRING A PILOT SHOULD CONTACT SUNK PILOTAGE SERVICE VHF CHANNEL 9.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 2**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA X 234/14 AUSTRALIA NORTH COAST. TORRES STRAIT. CHART (INT). COMPULSORY TORRES STRAIT PILOTAGE 10-32S 143-01E. MASTERS OF SHIPS 70 METRES IN LENGTH OVERALL OR GREATER, AND ALL LOADED OIL, CHEMICAL TANKERS OR LIQUEFIED GAS CARRIERS ARE ADVISED THAT AUSTRALIAN LAW HAS BEEN AMENDED TO REQUIRE A LICENSED PILOT TO BE ENGAGED WHEN NAVIGATING THE TORRES STRAIT. ALL SHIPS WILL BE AUTOMATICALLY CHECKED FOR COMPLIANCE AND THE FAILURE TO EMBARK A LICENSED PILOT MAY RESULT IN PROSECUTION. MASTERS OF SHIPS SHOULD ENSURE CONTACT IS MADE IN A TIMELY MANNER WITH A PILOTAGE PROVIDER TO GUARANTEE A LICENSED PILOT IS BOOKED. THE FOLLOWING ARE THE CONTACT DETAILS OF THE TWO COMPANIES THAT CAN PROVIDE LICENSED PILOTS: AUSTRALIAN REEF PILOTS PTY LTD. – OPERATIONS@REEFPILOTS.COM.AU.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 2
	TORRES PILOTS PTY LTD - OPERATIONS@TORRESPILOTS.COM.AU.

Élément de message	Exemple 3
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XI 07/14 MALAYSIA SOUTH COAST. SINGAPORE. CHART (INT). WEST JURONG CHANNEL WILL BE CLOSED FROM 0100 TO 0600 UTC DAILY 02 THRU 20 JAN 14 WHILE REPLACING ALL CHANNEL BUOYS. MASTERS OF SHIPS SHOULD CONTACT SINGAPORE PORT OPERATIONS AT LEAST 48 HOURS IN ADVANCE PRIOR TO ENTERING OR LEAVING THE WEST JURONG CHANNEL TO ENSURE PILOTS ARE ENGAGED IN A TIMELY MANNER. CONTACT INFORMATION IS AS FOLLOWS. PHONE: 65-62265539, FAX: 65-62279971.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 4
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA V 206/14 BRAZIL - SOUTH COAST. CHART (INT). 1. NAVAL CONTROL EXERCISE 091900 UTC TO 130300 UTC NOV 14 IN AREA BOUNDED BY: 31-33.00S 051-14.50W, 32-17.50S 050-07.00W, 33-51.00S 051-33.50W, 33-07.00S 052-38.00W. A. MERCHANT SHIPS SHOULD CROSS MARITIME AREA USING THE FOLLOWING LANES: i) LANE COASTAL-1: (DIRECTION NE-SW) 32-00.00S 050-50.00W AND 33-20.00S 052-03.00W. ii) LANE COASTAL-2: (NC2-PORT RIO GRANDE)32-38.00S 051-25.00W AND 32-15.00S 051-58.00W. B. WIDTH OF LANE IS SIX NAUTICAL MILES, THREE NAUTICAL MILES ON EACH SIDE OF THE TRACKLINE JOINING: i) NC1: 32-00.00S 050-50.00W. ii) NC2: 32-38.00S 051-25.00W. iii)NC3: 33-20.00S 052-03.00W. C. ACCESS AND DEPART RIO GRANDE PORT FROM: 32-15.00S 051-58.00W. D. ACCORDING TO ENTERING POSITION, MERCHANT SHIPS IN THE AREA SHOULD CALL LANE CONTROLLER
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

	SHIPS BY VHF CHANNELS 16 AND 10, USING THE FOLLOWING: i) NC1 CONTROLLER OF MERCHANT SHIPS ENTERING AND LEAVING BY NORTHEAST OF AREA. ii) NC2 CONTROLLER OF MERCHANT SHIPS REQUESTING AND LEAVING FROM POINT OF ACCESS AND DEPART OF RIO GRANDE PORT. iii) NC3 CONTROLLER OF MERCHANT SHIPS ENTERING AND LEAVING BY SOUTHWEST OF AREA. 2. CANCEL THIS MSG 130400 UTC NOV 14.

Élément de message	**Exemple 5**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA IV 351/14 NORTH ATLANTIC. NORTH CAROLINA. CHART (INT). 1. THE PORTS FOR NORTH CAROLINA HAVE BEEN CLOSED UNTIL FURTHER NOTICE IN PREPARATION FOR THE ANTICIPATED IMPACT OF HURRICANE HANNA. ALL INLAND WATERS, COASTAL INLETS AND TERRITORIAL SEAS WITHIN THE CAPTAIN OF THE PORT ZONE, FROM LITTLE RIVER INLET TO THE NORTH CAROLINA – VIRGINIA BOUNDARY HAVE BEEN ESTABLISHED. NO SHIP MAY ENTER, DEPART OR TRANSIT WITHIN THIS SAFETY ZONE WITHOUT THE PERMISSION OF THE CAPTAIN OF THE PORT. 2. ALL CARGO AND BUNKER HANDLING OPERATIONS MUST CEASE. 3. CONTACT CAPTAIN OF PORT FOR UPDATED INFORMATION.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

9. Opérations de pose de câbles ou de pipe-lines, levés sismiques, remorquage d'importants engins immergés aux fins de recherche ou d'exploration, emploi de submersibles pilotés ou non pilotés, ou autres opérations sous-marines qui pourraient constituer un danger sur les routes de navigation ou à proximité

Le texte d'un avertissement de navigation appartenant à cette catégorie devrait contenir les éléments de message **1, 2, 3, 5, 6** et **7,** identifiés et classés, comme il est indiqué à la **figure 4** – Tableau des éléments d'un message. L'élément 4 (numéro de la carte) est facultatif.

Remarques types	Observations
CABLE LAYING OPERATIONS IN PROGRESS	
SEISMIC SURVEY IN PROGRESS	
UNDERWATER OPERATIONS	Ne pas utiliser "SUBMARINE OPERATIONS"
SCIENTIFIC OPERATIONS IN PROGRESS	

Notes :

i) Il faudrait établir des communications régulières avec les opérateurs afin de s'assurer que le message est annulé rapidement dès que l'opération est terminée. Il faudrait faire particulièrement attention si l'on envisage d'indiquer dans un message de cette catégorie l'heure ou la date d'annulation, en raison des multiples facteurs qui pourraient avoir une incidence sur l'exécution de l'opération.

ii) Utiliser le mot "REQUESTED" lorsque le large tour demandé est dans l'intérêt du navire qui exécute l'opération.

iii) Utiliser le mot "ADVISED" lorsque les opérations constituent un risque important.

EXEMPLES D'AVERTISSEMENTS DE LA SECTION 4.2.3.9

Élément de message	**Exemple 1**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA VII 256/14 ATLANTIC OCEAN. ANGOLA. CHART (INT). M/V GECO EMERALD IS CONDUCTING SEISMIC SURVEY OPERATIONS AND TOWING SIX STREAMERS AT 8000 METRE LENGTH WITH ENDS MARKED WITH YELLOW BUOYS AND BLUE FLASHING LIGHTS IN AREA BOUNDED BY 10-55S, 11-21S, 013-20E AND 012-40E. WIDE BERTH REQUESTED, MINIMUM SIX MILES ASTERN AND THREE MILES ABEAM. SURVEY SHIP STANDING BY ON VHF CH 67 AND 16. GUARD VESSEL ST JOHNS IN ATTENDANCE.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	

Élément de message	Exemple 1
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 2
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA IX 15/14 RED SEA. GULF OF SUEZ. CHART (INT). SHIP TIME BARGE IS WORKING ON HILAL PLATFORM MOORED WITH EIGHT ANCHORS AND BUOYS IN FOLLOWING POSITIONS: A. 27-49.98N 033-43.82E. B. 27-50.21N 033-43.67E. C. 27-50.29N 033-43.36E. D. 27-50.41N 033-43.45E. E. 27-50.06N 033-44.41E. F. 27-50.18N 033-44.03E. G. 27-50.50N 033-43.74E. H. 27-50.50N 033-43.61E. WIDE BERTH REQUESTED.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 3
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XIII 55/14 TATARSKIY PROLIV. PROLIV LAPERUZA. CHART (INT). 1. CABLE LAYING OPERATIONS IN PROGRESS BY SHIP SUBARU UNTIL 30 JUN 14 ALONG LINE JOINING 45–56.8N 140–00.7E, 46–36.5N 140–53.6E, 46-36.6N 141–29.0E, 46–38.9N 141–47.3E, 46–36.5N 141-49.8E. WIDE BERTH REQUESTED. 2. CANCEL THIS MSG 020001 UTC JUL 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 4**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA VIII 361/14 INDIAN OCEAN. SONGO AND MAFIA ISLANDS. CHART (INT). SEISMIC SURVEY IN PROGRESS BY M/V GEO MARINER IN AREA BOUNDED BY: A. 07-32S 039-18E. B. 07-37S 040-17E. C. 06-22S 039-50E. D. 06-35S 039-09E. SHIP TOWING A FOUR MILE SEISMIC CABLE WITH YELLOW TAIL BUOY AND FLASHING LIGHT AT THE END OF THE CABLE. SIX MILE BERTH REQUESTED.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 5**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA IV 20/14 NORTH ATLANTIC OCEAN. TRINIDAD, EASTWARDS. CHART (INT). 1. PIPELAYING OPERATIONS IN PROGRESS UNTIL 31 JUL 14 BY M/V SOLITAIRE AND M/V HIGHLAND NAVIGATOR ALONG TRACK BETWEEN 10-02.28N 060-15.08W AND 10-06.08N 060-17.81W. WIDE BERTH REQUESTED. 2. CANCEL THIS MESSAGE 010001 UTC AUG 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

10. Mise en place d'instruments de recherche ou d'instruments scientifiques sur les routes de navigation ou à proximité

Le texte d'un avertissement de navigation appartenant à cette catégorie devrait contenir les éléments de message **1, 2, 3, 4, 5** et **6,** identifiés et classés, comme il est indiqué à la **figure 4** – Tableau des éléments d'un message.

EXEMPLES D'AVERTISSEMENTS DE LA SECTION 4.2.3.10

Élément de message	**Exemple 1**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA X 77/14 AUSTRALIA WEST COAST. EXMOUTH PLATEAU. CHART (INT). SUBSEA MOORING BUOY ESTABLISHED 21-26S 114-04E. BUOY MARKED WITH MOORING LINE AND SMALL FLOAT. WIDE BERTH REQUESTED.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 2**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA VII 321/14 MADAGASCAR. PORT OF MAJUNGA. CHART (INT). TWO TIDE GAUGES AND A CURRENT METER MOORED IN AREA BOUNDED BY: 15-32.70S, 15-33.03S, 046-11.77E AND 046-11.53E.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	

Élément de message	**Exemple 2**
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 3**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA IV 333/14 NORTH ATLANTIC OCEAN. GRAND BANKS OF NEWFOUNDLAND. CHART (INT). DART BUOY ESTABLISHED 44-04.58N 055-12.80W.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 4**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA III 55/14 IONIAN SEA. CENTRAL. CHART (INT). ODAS BUOY ESTABLISHED 38-25.59N 18-20.65E.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 5**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XI 66/14 NORTH PACIFIC OCEAN. CAROLINE ISLANDS AND NGULU ATOL SOUTH-WESTWARDS. CHART (INT). ODAS BUOY ESTABLISHED IN VICINITY 07-39.0N 136-41.9E.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

11. Mise en place d'installations au large sur les routes de navigation ou à proximité

Le texte d'un avertissement de navigation appartenant à cette catégorie devrait contenir les éléments de message **1, 2, 3, 4, 5** et **6,** identifiés et classés, comme il est indiqué à la **figure 4** – Tableau des éléments d'un message.

Note :

i) Il n'est pas nécessaire de numéroter la liste des installations ni de la classer par ordre alphabétique.

.14 EXEMPLES D'AVERTISSEMENTS DE LA SECTION 4.2.3.11

Élément de message	**Exemple 1**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA IX 5/14 RED SEA. GULF OF SUEZ, TOR BANK. CHART (INT). MOBILE RIG ESTABLISHED IN 28-12.8N 033-24.1E.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 2**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA VII 117/14 SOUTH ATLANTIC OCEAN. ANGOLA, CONGO, IVORY COAST AND NAMIBIA. CHART (INT).RIG LIST: 05-08.58S 011-55.15E PRIDE CAPINDA. 05-33.08S 011-27.08E PRIDE VENEZUELA. 06-03.81S 011-05.86E GSF RIG 140. 06-19.02S 011-03.23E KIZOMBA A. 06-20.15S 011-18.01E PRIDE SOUTH PACIFIC. 06-20.92S 011-09.22E KIZOMBA B. 07-40.05S 011-45.08E PRIDE AFRICA. 07-43.00S 011-43.00E PRIDE ANGOLA. 35-08.86S 022-31.81E PRIDE SOUTH SEAS. 35-13.99S 021-29.89E ORCA. FOUR MILE EXCLUSION ZONE ABOUT RIGS DUE TO
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	

Élément de message	Exemple 2
7. Observations supplémentaires	PRESENCE OF UNLIT ANCHOR MARKING BUOYS.
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 3
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA VIII 244/14 INDIA. WEST COAST. CHART (INT). 1. PRESENT POSITION OF OIL RIGS AND DRILL SHIPS: 20-43.00N 072-19.06E ABAN V. 20-18.23N 070-00.03E BADRINATH. 19-54.20N 071-18.95E FRONTIER ICE. 19-29.72N 071-22.89E NOBLE ED HOLT. 19-11.99N 072-11.00E RON TAPPMEYER. 19-40.14N 072-00.33E SAGER RATNA. 19-25.23N 071-16.98E TRIDENT–12. 19-18.23N 072-02.75E ENSCO-50. 19-32.70N 071-13.98E SUNDOWNER–7. WIDE BERTH REQUESTED. 2. CANCEL NAVAREA VIII 236/14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 4
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA I 220/14 CHART (INT). 1. RIGLIST. CORRECT AT 040600 UTC AUG 14. SOUTHERN NORTH SEA. 51N TO 55N. 52-54.1N 004-08.5E NOBLE LYNDA BOSSLER. 53-27.7N 002-17.1E ENSCO 100. NEW 53-39.3N 004-16.9E ENSCO 72. 53-48.3N 002-50.3E NOBLE JULIE ROBERTSON. 53-57.0N 002-13.5E NOBLE AL WHITE. NEW 54-16.6N 002-12.6E GSF LABRADOR. 54-19.0N 002-37.2E NOBLE GEORGE SAUVAGEAU. NOTES: A. RIGS ARE PROTECTED BY A 500 METRE SAFETY ZONE. B. ACP - ADJACENT TO CHARTED PLATFORM. 2. CANCEL NAVAREA I 225/14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 5**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA VI 116/14 URUGUAY. MONTEVIDEO. CHART (INT). PLATFORM AJAX ESTABLISHED 35-00N 056-20W.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

12. Mauvais fonctionnement notable des services de radionavigation et des services de renseignements sur la sécurité maritime basés à terre et assurés par radio ou par satellite

Le texte d'un avertissement de navigation appartenant à cette catégorie devrait contenir les éléments de message **1** et **5,** identifiés et classés, comme il est indiqué à la **figure 4** – Tableau des éléments d'un message.

Remarques types	**Observations**
OFF AIR	Ne pas utiliser "Until Further Notice" car le message d'annulation permet toujours d'établir qu'il a été remédié à la situation. Il faudrait indiquer également la station auxiliaire, s'il en existe une.
UNSTABLE	
REDUCED POWER	
INOPERATIVE	
UNUSABLE	
DISCONTINUED	

Notes :

i) Dans les avertissements concernant des aides électroniques à la navigation de grande portée il n'est normalement pas nécessaire d'indiquer les éléments de message ci-après : région, localité ou numéro de la carte.
ii) Si une heure exacte est indiquée pour l'interruption du service, le message s'annule une heure après qu'il a été remédié à la situation.

EXEMPLES D'AVERTISSEMENTS DE LA SECTION 4.2.3.12

Élément de message	**Exemple 1**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA I 55/14 GPS SATELLITE SYSTEM. 1. PRN 25 UNUSABLE 231900 UTC TO 241000 UTC APR 14. 2. CANCEL THIS MESSAGE 241100 UTC APR 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 2**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA I 66/14 1. LORAN-C. NORTH-WEST EUROPE.LESSAY CHAIN RATE 6731-M AND SYLT CHAIN RATE 7499-X OFF AIR 080600 UTC TO 081500 UTC OCT 14. 2. CANCEL THIS MESSAGE 081600 UTC OCT 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 3**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA I 93/14 GMDSS SHETLAND ISLANDS. MRCC SHETLAND. VHF RT AND DSC SERVICES FROM SAXA VORD SITE, 60-50N 000-50W, OFF AIR.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 4**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA I 43/14 GMDSS IRELAND WEST COAST. ALL NAVTEX TRANSMISSIONS FROM VALENTIA 51-55.8N 010-20.9W, OFF AIR.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

13. Renseignements concernant des opérations qui peuvent affecter la sécurité de la navigation, parfois sur de vastes zones, par exemple exercices navals, lancements de missiles, missions spatiales, essais nucléaires, zones d'immersion de munitions, etc.

Le texte d'un avertissement de navigation appartenant à cette catégorie devrait contenir les éléments de message **1, 2, 3, 5, 6, 7** et **8**, identifiés et classés, comme il est indiqué à la **figure 4** – Tableau des éléments d'un message. L'élément 4 (numéro de la carte) est facultatif.

Notes :

i) Les avertissements concernant des opérations programmées devraient être diffusés en premier lieu, chaque fois que possible, cinq jours au moins avant la date prévue pour l'opération et peuvent renvoyer aux publications nationales pertinentes.

ii) Les avertissements peuvent renvoyer aux publications nationales pertinentes et indiquer les coordonnées des points de contact.

EXEMPLES D'AVERTISSEMENTS DE LA SECTION 4.2.3.13

Élément de message	**Exemple 1**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA III 199/14 BLACK SEA. UKRAINE. CHART ____ (INT ____). 1. GUNNERY EXERCISES 0800 TO 1600 UTC DAILY 16 TO 18 JAN IN AREA BOUNDED BY: A. 44-43.8N 032-52.2E. B. 44-34.8N 032-37.4E. C. 44-39.0N 032-11.5E. D. 44-48.4N 032-08.2E. E. 45-00.2N 032-14.2E. F. 44-52.2N 032-41.6E. 2. CANCEL THIS MESSAGE 181700 UTC JAN 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 2**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA VIII 62/14 INDIA WEST COAST. MORMUGAO. 1. FIRING PRACTICE BY NAVAL AIRCRAFT 0230 TO 1230 UTC DAILY FROM 01 TO 07 AUG AND 14 AUG TO 21 AUG 14 IN
2. Région	
3. Localité	

Élément de message	Exemple 2
4. Numéro de la carte	AREA BOUNDED BY 15-13N, 15-11N, 073-57E AND 073-52E. 2. CANCEL THIS MESSAGE 211330 UTC AUG 14.
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 3
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XIV 233/14 SOUTH PACIFIC OCEAN 1. HAZARDOUS OPERATIONS SPACE DEBRIS FROM 090600 TO 090845 UTC MAR IN AREA BOUNDED BY: A. 19-30S 120-00W B. 26-30S 120-00W C. 30-00S 123-30W D. 30-00S 132-00W 2. CANCEL THIS MSG 090945 UTC MAR 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 4
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XI 198/14 JAPAN, HONSHU. NOJIMA SAKI, SOUTHEASTWARD. 1. HAZARDOUS OPERATIONS ROCKET, FLARE FIRING AND BOMBING FROM 041500 TO 071500 UTC AUG 14, ALTERNATE FROM 071500 TO 081500 UTC AUG 14. AREA BOUNDED BY: A. 34-35.2N 140-16.8E. B. 34-08.2N 141-01.8E. C. 33-44.2N 140-22.8E. D. 34-31.2N 140-07.8E. 2. CANCEL THIS MSG 071600 UTC AUG 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	

Élément de message	Exemple 4
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 5
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA VII 74/14 INDIAN OCEAN. ILES KERGUELEN NORTH-EASTWARDS. 1. ROCKET LAUNCHING SCHEDULED 0330 TO 0530 UTC 28 APR TO 03 MAY 14. FOLLOWING RANGE CLEARANCE AREA ESTABLISHED: A. 44–20S 074–45E. B. 44–20S 077–30E. C. 49–10S 074–45E. D. 49–10S 077–30E. SHIPS TO REMAIN CLEAR OF THIS AREA. 2. CANCEL THIS MESSAGE 030630 UTC MAY 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 6
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XI 30/14 JAPAN, KYUSHU - EAST COAST. HYUGA NADA AND APPROACHES. CHART (INT). 1. SEARCH AND RESCUE EXERCISES BY AIRCRAFT. 2300 TO 1200 UTC DAILY 30 JUN, 01, 02, 06 TO 09, 13 TO 16, 21 TO 23 AND 27 TO 30 JUL 14 IN AREAS BOUNDED BY: A. 32-26.20N 131-46.85E, 32-33.20N 132-09.85E, 32-11.20N 132-13.85E, 31-57.21N 132-00.85E, 31-59.21N 131-35.85E. B. 31-23.21N 132-07.85E, 32-09.21N 132-53.85E, 32-35.83N 134-00.00E, 31-52.91N 134-00.00E, 30-48.21N 132-22.85E, 31-04.21N 132-07.85E. 2. CANCEL THIS MSG 301300 UTC JUL 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

14. Anomalies de fonctionnement décelées dans les ECDIS, y compris problèmes que posent les ENC

Le texte d'un avertissement de navigation appartenant à cette catégorie devrait contenir les éléments de message **1, 5** et **7**, identifiés et classés, comme il est indiqué à la **figure 4** – Tableau des éléments d'un message. Les éléments 2, 3 et 4 sont facultatifs.

Notes :

i) Certaines anomalies de fonctionnement des ECDIS ont été identifiées. En raison de la complexité des ECDIS, en particulier du fait qu'ils font appel à une combinaison de matériels, de logiciels et de données, il se peut qu'il existe d'autres anomalies.

ii) Les coordonnateurs de zone NAVAREA devraient s'assurer que les navigateurs sont conscients que certains ECDIS peuvent présenter des anomalies d'affichage et de fonctionnement (alarme) et fournir aux fabricants des directives, s'il y a lieu.

EXEMPLES D'AVERTISSEMENTS DE LA SECTION 4.2.3.14

Élément de message	**Exemple 1**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA I 48/14 DISPLAY ANOMALIES IN SOME ECDIS. MARINERS ARE ADVISED THAT THE INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION (IHO) CHECK DATA SET SHOWS THAT SOME ECDIS SYSTEMS FAIL TO DISPLAY SOME SIGNIFICANT UNDERWATER FEATURES IN THE STANDARD DISPLAY MODE. THE USE OF THIS CHECK DATA SET (ISSUED THROUGH ENC SERVICE PROVIDERS AND AVAILABLE FROM THE IHO WEBSITE WWW.IHO.INT) TO CHECK THE OPERATION OF ECDIS IS STRONGLY RECOMMENDED. XXXX HAS CONFIRMED THAT CERTAIN VERSIONS OF XXXX ECDIS FAIL TO DISPLAY SOME TYPES OF WRECK AND OBSTRUCTION (INCLUDING STRANDED WRECKS) IN ANY DISPLAY MODE. WHERE XXXX ECDIS IS IN USE, PAPER CHARTS SHOULD BE THE PRIMARY MEANS OF NAVIGATION UNTIL THE ECDIS HAS BEEN PROVED TO OPERATE CORRECTLY. SEE HTTP://WWW..... FOR FURTHER INFORMATION.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 2**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA IV 89/14 GULF OF MEXICO. NEW ORLEANS TO JACKSONVILLE. DUE TO A PRODUCTION PROBLEM THAT HAS CAUSED DISPLACED FEATURES, IT HAS BEEN DETERMINED THAT ELECTRONIC NAUTICAL CHART US2GC12M (NEW ORLEANS TO JACKSONVILLE) IS NOT TO BE USED FOR NAVIGATION OR SITUATIONAL AWARENESS. A REVIEW IS IN PROCESS TO ADDRESS THIS SITUATION.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	

Élément de message	**Exemple 2**
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

15. Actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires

Le texte d'un avertissement de navigation appartenant à cette catégorie devrait contenir les éléments de message **1, 2, 3, 5** et **6,** identifiés et classés, comme il est indiqué à la **figure 4** – Tableau des éléments d'un message.

Remarques types	Observations
ACT OF PIRACY	
ARMED ROBBERY	

Notes :

i) Ajouter les éventuels renseignements supplémentaires disponibles

ii) Prière de se reporter à la résolution MSC.305(87) de l'OMI - Directives relatives aux procédures opérationnelles pour la diffusion des renseignements sur la sécurité maritime qui concernent les actes de piraterie et les opérations de lutte contre la piraterie.

EXEMPLES D'AVERTISSEMENTS DE LA SECTION 4.2.3.15

Élément de message	Exemple 1
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA IX 99/14 GULF OF ADEN. 1. CHART _____ (INT _____).M/V ALWAYS SAIL REPORTS ACT OF PIRACY/ARMED ROBBERY IN VICINITY 11-50N 048-60E AT 120600 UTC AUG 14. TWO ZODIACS CARRYING 3–4 MEN EACH APPROACHING FROM ASTERN AT 20 KNOTS AT FIRST LIGHT. ATTEMPTED TO BOARD PORT SIDE AFT. SHIPS ADVISED TO KEEP CLEAR OF THIS POSITION AND EXERCISE EXTREME CAUTION. REPORTS TO UKMTO DUBAI, PHONE 97 150 552 3215. 2. CANCEL THIS MESSAGE 14 AUG 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 2
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XI 60/14 MALACCA STRAIT. PIRACY ATTACK/ARMED ROBBERYM/V ATTACKED IN POSITION 01-20.6N 103-18.2E AT 061930 UTC FEB 14. VESSELS ARE ADVISED TO KEEP CLEAR OF THIS POSITION AND TO EXERCISE EXTREME CAUTION. REPORTS TO IMB PIRACY REPORTING CENTRE, TEL 60 3
2. Région	
3. Localité	

Élément de message	Exemple 2
4. Numéro de la carte	2078 5763, E-MAIL PIRACY@ICC-CCS.ORG
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 3
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XV 231/14 CHILE. ISLA SAN AMBROSIO AND ISLA SAN FELIX. 1. FOUR SPEEDBOATS CARRYING 20 PIRATES, ALL ARMED WITH AUTOMATIC WEAPONS, ATTACKED A FISHING BOAT KILLING FOUR CREW AND INJURING EIGHT OTHERS. THE WOUNDED CREW WERE SENT TO SHORE FOR MEDICAL TREATMENT. 2. CANCEL THIS MSG 140001 UTC JUN 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 4
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA II 254/14 NIGERIA. BONNY RIVER. TUGBOAT HERKULES, HIJACKED 25 JUL. SHIP WAS HEADED TO AKPO OIL FIELD WHEN GUNMEN IN TWO SPEEDBOATS SEIZED THE SHIP AND ITS 12-MAN CREW. THE GUNMEN LATER RELEASED THE SHIP AND SEVEN CREW MEMBERS. CREW MEMBERS WERE ROBBED OF THEIR POSSESSIONS. SHIPS ARE REQUESTED TO MAINTAIN A VIGILANT WATCH.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	

Élément de message	**Exemple 4**
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 5**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA IX 17/14 RED SEA. YEMEN. CHART (INT). PIRACY. 1. M/V APPROACHED BY PIRATES IN POSITION 13-15N 043-01E AT 271108 UTC JAN 14. SHIPS ADVISED TO KEEP CLEAR OF THIS POSITION AND EXERCISE EXTREME CAUTION. REPORTS TO UKMTO DUBAI, PHONE 97 150 552 3215. 2. CANCEL THIS MESSAGE 01 FEB 14 .
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

16. Tsunamis et autres phénomènes naturels, tels que des changements anormaux du niveau de la mer

Le texte d'un avertissement de navigation appartenant à cette catégorie devrait contenir les éléments de message **1, 2** et **5**, identifiés et classés, comme il est indiqué à la **figure 4** – Tableau des éléments d'un message.

EXEMPLES D'AVERTISSEMENTS DE LA SECTION 4.2.3.16

Élément de message	**Exemple 1**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XI 95/14 HOKKAIDO, EAST COAST AND OKHOTSK COAST. TSUNAMI WARNING. TSUNAMI WARNING AT 130436 UTC JAN 14. DANGEROUS DRIFTING OBJECTS, CHANGE OF DEPTH AND DAMAGE OF HARBOUR FACILITIES OR NAVIGATIONAL AIDS MAY OCCUR.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 2**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XII 55/14 PACIFIC COASTAL AREAS. TSUNAMI WARNING. AN EARTHQUAKE OCCURRED AT 152341 UTC AUG 14. PRELIMINARY MAG 7.9. PRELIMINARY LOCATION VICINITY OF PERU COAST 13-5S 076-7W. A TSUNAMI WARNING IS IN EFFECT FOR PERU, CHILE, ECUADOR AND COLOMBIA. A TSUNAMI WATCH IS IN EFFECT FOR PANAMA, COSTA RICA, NICARAGUA, GUATEMALA, EL SALVADOR, MEXICO AND HONDURAS. A TSUNAMI ADVISORY IS ISSUED FOR THE STATE OF HAWAII EFFECTIVE AT 160020 UTC AUG 14. A TSUNAMI HAS BEEN GENERATED WHICH COULD CAUSE DAMAGE TO COASTS AND ISLANDS IN THE PACIFIC AREA. TSUNAMI WAVE HEIGHTS CANNOT BE PREDICTED AND MAY BE A SERIES OF WAVES WHICH COULD BE DANGEROUS FOR SEVERAL HOURS AFTER THE INITIAL WAVE ARRIVAL.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 3**
1. Identificateur de la série de messages	SUBAREA I 233/14 SOUTHERN BALTIC, THE BELTS, THE SOUND. THE WATER LEVEL IS EXPECTED TO DROP 80 CM BELOW MSL AFTERNOON 20 AUG 14, RISING TO ABOUT MSL MORNING 21 AUG 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 4**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XVI 05/14 PERU. TSUNAMI WARNING. AN EARTHQUAKE HAS OCCURRED AT 211128 UTC JAN WITH A PRELIMINARY MAGNITUDE OF 7.6 VICINITY 07-23N 086-49W. A TSUNAMI HAS BEEN GENERATED.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 5**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XIV 319/14 NEW ZEALAND, NORTH ISLAND, SOUTH ISLAND, EAST COAST. DUE TO TSUNAMI AFTERMATH ALL AIDS TO NAVIGATION IN NORTH AND SOUTH ISLANDS ARE UNRELIABLE.
2. Région	
3. Localité	

Élément de message	Exemple 5
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

17. Recommandations sanitaires de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)

Le texte d'un avertissement de navigation appartenant à cette catégorie devrait contenir les éléments de message **1, 2, 3** et **5**, identifiés et classés, comme il est indiqué à la **figure 4** – Tableau des éléments d'un message.

EXEMPLES D'AVERTISSEMENTS DE LA SECTION 4.2.3.17

Élément de message	Exemple 1
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA IV 250/14 FLORIDA. SOUTH COAST. THE WORLD HEALTH ORGANIZATION HAS ADVISED THAT AN OUTBREAK OF BIRD FLU HAS OCCURRED IN THE VICINITY OF MIAMI. SHIPS THAT VISITED THIS PORT SINCE 20 JAN 14 AND THOSE PLANNING TO VISIT SHOULD CONSULT WWW.WHO.INT FOR MORE INFORMATION.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

18. Prescriptions relatives à la sûreté

Le texte d'un avertissement de navigation appartenant à cette catégorie devrait contenir les éléments de message **1, 2** et **5**, identifiés et classés, comme il est indiqué à la **figure 4** – Tableau des éléments d'un message.

Note :

i) Uniquement en vertu des prescriptions du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

EXEMPLES D'AVERTISSEMENTS DE LA SECTION 4.2.3.18

Élément de message	**Exemple 1**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA I 88/14 FRANCE NORTH COAST. BAIE DE SEINE AND LE HAVRE HARBOUR. SECURITY ANNOUNCEMENT. REF: ISPS CODE - SECURITY LEVELS IN FRENCH TERRITORIAL WATERS IN THE BAIE DE SEINE AND IN LE HAVRE HARBOUR UPGRADED TO SECURITY LEVEL 3. ALL SHIPS ARE PROHIBITED TO ENTER BAIE DE SEINE AND LE HAVRE HARBOUR.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	**Exemple 2**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XI 111/14 JAPAN. THE GOVERNMENT OF JAPAN ANNOUNCES PUBLICLY THAT IT SETS MARITIME SECURITY LEVEL 1. FOR DETAILS, CALL SOLAS CONVENTION IMPLEMENTATION OFFICE, PHONE: 81-3-5253-8071.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	

Élément de message	Exemple 2
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 3
1. Identificateur de la série de messages	SUBAREA I 49/14 SWEDEN. HEIGHTENED ISPS SECURITY LEVEL. THE SWEDISH GOVERNMENT HAS DECIDED THAT ALL SHIPS IN SWEDISH PORTS OR IN SWEDISH TERRITORIAL WATERS ABOUT TO ENTER A SWEDISH PORT, SHALL APPLY SECURITY LEVEL 2.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 4
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA VI 285/14 ARGENTINA. THE ARGENTINE GOVERNMENT HAS SET MARITIME SECURITY LEVEL 3 FOR ALL PORTS. ALL SHIPS ENTERING ARGENTINA WATERS OR PORTS ARE REQUIRED TO MAINTAIN AN ARMED SECURITY WATCH.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

DIVERS

BULLETINS EN VIGUEUR

Notes :

i) *Les bulletins en vigueur devraient être diffusés une fois par semaine à la même heure.*

ii) *Les bulletins en vigueur devraient :*

- *faire partie de la série d'avertissement de navigation numérotés et être diffusés en tant que messages numérotés qui restent en vigueur pendant une semaine;*
- *inclure le groupe date-heure du moment où ils ont été établis;*
- *énumérer TOUS les avertissements encore en vigueur et non seulement ceux qui ont été diffusés au cours des six semaines précédentes; et*
- *expliquer où les navigateurs peuvent obtenir des copies des messages qui restent en vigueur mais qui ne sont plus diffusés car ils remontent à plus de six semaines.*

Élément de message	**Exemple 1**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA I 295/14 1. NAVAREA I WARNINGS IN FORCE AT 051000 UTC OCT 14: 2012 SERIES: 317. 2013 SERIES: 303. 2014 SERIES: 212, 220, 227, 246, 249, 255, 256, 274, 276, 277, 279, 286, 288, 290, 291, 292, 295. NOTES: A. TEXTS OF NAVAREA I WARNINGS ISSUED EACH WEEK ARE PRINTED IN WEEKLY EDITIONS OF NOTICES TO MARINERS. B. NAVAREA I WARNINGS LESS THAN 42 DAYS OLD (246/14 ONWARD) ARE PROMULGATED VIA SAFETYNET AND/OR RELEVANT NAVTEX TRANSMITTERS. C. THE COMPLETE TEXT OF ALL IN-FORCE NAVAREA I WARNINGS, INCLUDING THOSE WHICH ARE NO LONGER BEING BROADCAST, ARE REPRINTED IN NOTICE TO MARINERS IN WEEKS 1, 13, 26 AND 39 AND ARE ALSO CONSTANTLY AVAILABLE FROM UKHO WEBSITE AT: WWW.UKHO.GOV.UK/RNW. 2. CANCEL NAVAREA I 289/14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

MESSAGE SIGNALANT L'ABSENCE D'AVERTISSEMENTS

Notes :

i) *Un message signalant l'absence d'avertissements ne fait pas partie de la série d'avertissements de navigation numérotés et n'est donc pas tenu d'avoir un numéro de série.*

ii) *Une zone NAVAREA devrait utiliser l'exemple 1 ci-après pour annoncer qu'il n'y a aucun avertissement NAVAREA à diffuser. Cet exemple pourrait être modifié pour rendre compte des situations dans lesquelles il n'y a aucun avertissement côtier à diffuser ou dans lesquelles il n'y a aucun avertissement des deux catégories à diffuser, c'est-à-dire en AUCUN AVERTISSEMENT CÔTIER NAVAREA À DIFFUSER ni AUCUN AVERTISSEMENT OU AVERTISSEMENT CÔTIER NAVAREA À DIFFUSER.*

iii) *Les messages signalant l'absence d'avertissements s'annulent toujours d'eux-mêmes et indiquent le groupe date-heure du moment où ils ont été établis.*

Élément de message	**Exemple 1**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XIII SELF CANCELLING. NO NAVAREA XIII WARNINGS TO BROADCAST AT 282130 UTC JAN 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

MESSAGE D'ANNULATION

Élément de message	**Exemple 1**
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA VII 126/14 CANCEL NAVAREA VII 100/14 BAIXO RIBEIRO LIGHT, NORMAL CONDITIONS RESTORED.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	

Élément de message	Exemple 1
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

Élément de message	Exemple 2
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA IV 74/14 RADIO SERVICES. 1. U.S. COAST GUARD WILL TERMINATE HF RADIOTELEX (SITOR) SERVICES FOR COLLECTION OF AMVER SHIP POSITION REPORTS AND OF METEOROLOGICAL OBSERVATION FROM: A. COMMUNICATIONS AREA MASTER STATION ATLANTIC (CAMSLANT NMN) AND COMMUNICATIONS STATION KODIAK (NOJ) EFFECTIVE 312359 UTC MAR 14. B. COMMUNICATIONS AREA MASTER STATION PACIFIC (CAMSPAC NMC/NMO) AND COMMUNICATIONS STATION GUAM (NRV) WILL CONTINUE AT LEAST UNTIL 302359 UTC SEP 14. AMVER AND NOAA METEOROLOGICAL REPORTS WILL CONTINUE TO BE RECEIVED AT NO CHARGE THRU SHIPCOM HF RADIOTELEX (NBDP) SERVICE VIA STATIONS KLB NEAR SEATTLE AND WLO NEAR MOBILE, ALABAMA, AND NOAA'S SEAS (SHIPBOARD EVIRONMENTAL (DATA) ACQUISITION SYSTEM) PROGRAM THROUGH INMARSAT-C. AMVER REPORTS MAY ALSO BE SENT AT NO CHARGE THRU GLOBE WIRELESS.BROADCAST OF MARITIME SAFETY INFORMATION BY HF SITOR (HF NAVTEX) WILL NOT BE AFFECTED BY THIS ACTION 2. CANCEL THIS MSG 010001 UTC OCT 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

CHANGEMENT DE FUSEAU HORAIRE PERMANENT

Élément de message	Exemple 1
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XV 55/14 DUE TO TIME CHANGE CARRIED OUT 300001 UTC MAR 14 CHILEAN STANDARD TIME HAS CHANGED TO TIME ZONE (UTC+4). SHIPS SHOULD COMPLY WITH REGULATIONS OF NATIONAL MARITIME AUTHORITY IN THE FOLLOWING WEB SITE: WWW.SHOA.MIL.CL (SERVICIOS/RADIOAVISOS/RADIOWARNINGS/PROVISIONS
2. Région	
3. Localité	

Élément de message	Exemple 1
4. Numéro de la carte	OF THE NATIONAL MARITIME AUTHORITY). ALL SHIPS ARE REQUESTED TO SEND IN CLEAR TEXT, WIND, SEA AND ATMOSPHERIC PRESSURE REPORTS, TO CHILREP.
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

SITE WEB HORS SERVICE

Élément de message	Exemple 1
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA VIII 43/14 NAVAREA VIII WEBSITE. 1. NAVAREA VIII WEBSITE UNUSABLE 122300 UTC TO 132300 UTC NOV 14. FOR URGENT SERVICE, CONTACT NAVAREA VIII, PHONE: 91 135 274 7365, FAX: 91 135 274 8373, E-MAIL: INHO_MARINESAFETY@DATAONE.IN. 2. CANCEL THIS MSG 140001 UTC NOV 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

MÉTÉOROLOGIE DE L'ESPACE

Notes :

i) *La météorologie de l'espace traite des conditions et des phénomènes survenant dans l'espace, y compris le soleil, la magnétosphère, l'ionosphère et la thermosphère, qui peuvent avoir un impact sur l'environnement proche de la Terre.*

Les conditions du milieu spatial ont des effets peuvant aller de dommages que les particules chargées peuvent causer aux satellites jusqu'à la panne de réseaux électriques pendant les tempêtes géomagnétiques ou la perturbation des systèmes de positionnement par satellite.

ii) *La météorologie de l'espace devrait inclure :*

- *les tempêtes géomagnétiques;*

- *les tempêtes de rayonnement solaire; et*
- *les interruptions des émissions radio*

Élément de message	Exemple 1
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA IV 43/14 SPACE WEATHER. 1. STRONG SOLAR RADIATION STORM IN PROGRESS UNTIL 081000 UTC MAR 14. RADIO AND SATELLITE NAVIGATION SERVICES MAY BE AFFECTED. 2. CANCEL THIS MSG 081100 UTC MAR 14.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

DANGER DÛ AUX RAYONNEMENTS

Élément de message	Exemple 1
1. Identificateur de la série de messages	NAVAREA XI 1167/11 HONSHU, E COAST. FUKUSHIMA PREF COAST. DANGEROUS AREA DESIGNATED AT 150230 UTC MAR 11. WITHIN 10 KILOMETRES OF FUKUSHIMA NR 1 NUCLEAR POWER PLANT, 37-25.5N 141-02.0E. SHIPS ARE ADVISED TO KEEP CLEAR. IN ADDITION, RESTRICTED AREA, WITHIN 20 KILOMETRES OF FUKUSHIMA NR 1 NUCLEAR POWER PLANT BASED ON SPECIAL MEASURES CONCERNING NUCLEAR EMERGENCY PREPAREDNESS AT 211500 UTC APR 11.
2. Région	
3. Localité	
4. Numéro de la carte	
5. Objet de l'avertissement	
6. Emplacement géographique	
7. Observations supplémentaires	
8. Détails de l'annulation	

8 RESSOURCES ET RESPONSABILITÉS DES COORDONNATEURS DE ZONES METAREA

8.1 Ressources des coordonnateurs de zones METAREA

8.1.1 Les coordonnateurs de zones METAREA devraient disposer :

.1 de connaissances spécialisées et de sources d'information de services météorologiques nationaux; et

.2 de moyens de communication efficaces (par exemple, téléphone, courrier électronique, télécopie, Internet, télex, etc.) avec les services météorologiques nationaux de la zone METAREA, avec d'autres coordonnateurs de zones METAREA et avec d'autres fournisseurs de données.

8.2 Responsabilités des coordonnateurs de zones METAREA

8.2.1 Les coordonnateurs de zones METAREA doivent :

.1 faire office de point de contact central pour les questions se rapportant aux renseignements et avertissements météorologiques dans la zone METAREA;

.2 favoriser et contrôler l'application des normes et pratiques internationales établies pour la diffusion de renseignements et d'avertissements météorologiques dans toute la zone METAREA;

.3 coordonner des entretiens préliminaires entre États Membres voisins qui cherchent à mettre en place des services NAVTEX ou à y apporter des modifications avant de soumettre une demande officielle;

.4 contribuer à l'élaboration de normes et de pratiques internationales en assistant et participant aux réunions de l'équipe d'experts de la CMOM pour les services de sécurité maritime, ainsi qu'aux réunions pertinentes de l'OMI, de l'OHI et de l'OMM, selon qu'il convient et en fonction des besoins;

.5 s'assurer que, au sein de leur zone, les services météorologiques nationaux qui agissent en tant que services de diffusion sont à même de :

.1 sélectionner les renseignements et avertissements météorologiques à diffuser conformément aux orientations données dans les paragraphes 4 et 5 ci-dessus;

.2 contrôler la transmission SafetyNET de leurs bulletins, diffusés par le service de diffusion; et

.6 s'assurer en outre que, dans leur zone, les services météorologiques nationaux qui agissent en tant que services de préparation sont à même :

.1 de se tenir au courant de tous les événements météorologiques susceptibles d'affecter notablement la sécurité de la navigation dans leur zone de responsabilité;

.2 d'utiliser leurs connaissances spécialisées pour évaluer tous les renseignements météorologiques dès leur réception afin de déterminer s'ils présentent un intérêt pour la navigation dans leur zone de responsabilité;

.3 de transmettre directement aux coordonnateurs des zones METAREA adjacentes les renseignements météorologiques maritimes qui pourraient devoir faire l'objet d'une diffusion plus large, en utilisant le moyen le plus rapide possible;

.4 de faire en sorte que les renseignements qui concernent toutes les zones sujettes à des avis météorologiques dont la liste est dressée au paragraphe 4 et peuvent ne pas nécessiter d'avis METAREA dans leur propre zone soient transmis immédiatement aux services météorologiques nationaux et coordonnateurs de zones METAREA compétents que concerne l'événement météorologique; et

.5 de tenir des registres des données de base relatives aux renseignements et messages d'avertissements météorologiques dans leur zone de responsabilité.

9 AVERTISSEMENTS ET PRÉVISIONS MÉTÉOROLOGIQUES

9.1 Fourniture d'avertissements et de bulletins de météorologie maritime (dans le cadre du SMDSM)

9.1.1 Le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) est mis en œuvre conformément aux dispositions relatives aux radiocommunications figurant dans les amendements de 1988 à la Convention SOLAS via le système NAVTEX, le service SafetyNET international et le système de diffusion de RSM sur ondes décamétriques.

Principes

9.1.2 Les principes à appliquer pour l'élaboration et la diffusion d'avertissements et de bulletins de météorologie maritime sont les suivants :

.1 Aux fins de l'élaboration et de la diffusion d'avertissements météorologiques, et de l'élaboration et de la diffusion régulières de bulletins de météorologie maritime, les océans et les mers sont divisés en zones dont les Services météorologiques nationaux assument la responsabilité.

.2 Les zones de responsabilité considérées dans leur ensemble sont telles que la totalité des océans et des mers est couverte par les renseignements météorologiques contenus dans les avertissements et les bulletins de météorologie maritime.

.3 La diffusion d'avertissements météorologiques et de bulletins réguliers de météorologie maritime pour les zones non desservies par le système NAVTEX devrait être assurée par le Service SafetyNET international pour la réception des renseignements sur la sécurité maritime conformément aux dispositions du chapitre IV - "RADIOCOMMUNICATIONS" - de la Convention SOLAS, tel que modifié.

Note : En outre, les services météorologiques nationaux devront parfois élaborer et/ou diffuser des avertissements et des prévisions régulières destinés à être transmis par télégraphie à impression directe, sur ondes décamétriques, pour les navires croisant exclusivement dans certaines zones.

.4 L'élaboration et la diffusion d'avertissements et de bulletins de météorologie maritime pour les différentes zones de responsabilité sont assurées conformément aux procédures mentionnées dans le Manuel de l'assistance météorologique aux activités maritimes (OMM - No 558) et le Guide de l'assistance météorologique aux activités maritimes (OMM – No 471), et ces procédures sont résumées dans la section suivante.

.5 L'efficacité et l'utilité du service d'avertissements et de bulletins de météorologie maritime sont contrôlées sur la base d'avis et de rapports demandés aux usagers maritimes.

.6 Le coordonnateur de zone METAREA contrôle les diffusions de RSM qu'il assure, afin d'en garantir la précision et l'intégrité.

9.2 Procédures

Services de diffusion

Les prévisions et avertissements à diffuser peuvent avoir été préparés par le service de diffusion lui-même, par un autre service de préparation ou par les deux en association, sur la base de négociations entre les services concernés, ou autrement, selon qu'il convient. Il incombe au service de diffusion d'établir un bulletin complet en se fondant sur les renseignements communiqués par les services de préparation qui lui sont rattachés et de le diffuser conformément aux directives du Manuel SafetyNET international et du Manuel NAVTEX international. Le service de diffusion doit également veiller à ce que les renseignements SafetyNET soient effectivement diffusés dans la zone relevant de sa responsabilité.

NOTES :

i) Pour certaines zones METAREA, il peut n'y avoir qu'un seul service de préparation, qui sera le même service météorologique national que le service de diffusion (par exemple, Royaume-Uni pour la zone I, Argentine pour la zone VI et Australie pour la zone X).

ii) Il est possible de mettre au point un format approprié pour l'attribution des origines des prévisions et avertissements contenus dans un bulletin de diffusion en se fondant sur des négociations entre les services concernés.

iii) Dans les situations où aucun renseignement, aucune donnée ni aucun avis approprié d'autres services de préparation désignés pour une zone de responsabilité donnée n'est disponible, il incombe au service de diffusion de cette zone de veiller à ce que toute la zone reste couverte par la diffusion.

Service de préparation

Le coordonnateur de zone METAREA est chargé d'établir un bulletin complet sur la base des renseignements communiqués par les services de préparation qui lui sont rattachés et d'insérer l'en-tête AGA approprié, ainsi qu'il est indiqué dans l'annexe 4 b) du Manuel

SafetyNET international. Le service de diffusion doit également veiller à ce que les informations soient effectivement diffusées dans la zone relevant de sa responsabilité.

Élaboration et diffusion de bulletins de météorologie maritime

9.2.1 Les bulletins de météorologie maritime devraient comprendre les parties ci-après, dans l'ordre indiqué :

.1 Partie I : Avis de tempête;

.2 Partie II : Résumés descriptifs des principales caractéristiques de la situation météorologique en surface et, dans la mesure du possible, caractéristiques significatives de l'état correspondant de la mer en surface; et

.3 Partie III : Prévisions.

9.2.2 Les bulletins de météorologie maritime peuvent en outre comprendre les parties suivantes :

.1 Partie IV : Analyse et/ou analyse prévue dans la forme symbolique IAC FLEET;

.2 Partie V : Choix de messages d'observation provenant de stations en mer; et

.3 Partie VI : Choix de messages d'observation provenant de stations terrestres.

Notes :

i) La partie VI devrait comprendre des messages correspondant à un choix déterminé de stations, dans un ordre donné.

i) Les parties IV, V et VI peuvent être diffusées à une heure prévue distincte.

9.2.3 Chaque coordonnateur de zone METAREA désignera une STC pour desservir la (les) zone(s) dont il assume la responsabilité. En particulier, il faudrait adopter les procédures suivantes :

.1 Diffusion de renseignements à heure fixe : ces renseignements devraient être préparés en vue de leur diffusion par l'intermédiaire d'au moins un satellite désigné à cet effet, conformément à un horaire établi au préalable, coordonné par l'OMM.

.2 Diffusion de renseignements en dehors des émissions régulières : ces renseignements devraient être préparés en vue de leur diffusion dans le cadre du service SafetyNET par l'intermédiaire de tous les satellites Inmarsat calés au-dessus des régions océaniques qui desservent la zone relevant de la responsabilité du coordonnateur de zone METAREA .

9.2.4 Les bulletins de météorologie maritime devraient être élaborés et diffusés au moins deux fois par jour.

9.2.5 La diffusion des bulletins de météorologie maritime devrait avoir lieu à heures fixes, la transmission de la partie I étant suivie immédiatement par la transmission de la partie II puis de la partie III. Un horaire indiquant les heures de départ des transmissions de ces bulletins a été établi pour l'ensemble des zones de RSM et des STC qui les desservent; il a été tenu compte, notamment, des heures synoptiques OMM fixées pour les observations, l'analyse des données et l'établissement des prévisions. En outre, comme ces horaires de diffusion pour le service SafetyNET international doivent être coordonnés, sous l'égide de l'OMM, avec d'autres organisations telles que l'OHI, les coordonnateurs de zone METAREA ne devraient ni modifier unilatéralement les horaires ainsi publiés ni demander à l'OMM d'y apporter de fréquents changements.

9.2.6 Les coordonnateurs de zone METAREA doivent veiller à ce que tous les messages AGA comportant des avertissements et des prévisions et destinés à être diffusés par une STC soient correctement adressés.

9.2.7 Les avertissements devraient être diffusés en clair. Les résumés descriptifs et les prévisions devraient être diffusés en clair, mais certaines abréviations peuvent être employées, surtout lorsque la taille du bulletin doit être réduite aux fins de sa diffusion sur un système à faible largeur de bande, comme le service NAVTEX (voir 9.2.11).

9.2.8 Les avis, les résumés descriptifs et les prévisions destinés aux services SafetyNET international et NAVTEX international devraient être diffusés en anglais.

Note : En outre, si un Service météorologique national souhaite diffuser des avertissements et des prévisions pour remplir les engagements contractés par le pays en vertu de la Convention SOLAS, les diffusions peuvent être assurées dans d'autres langues. Ces diffusions feront partie d'un service SafetyNET ou NAVTEX national.

9.2.9 Pour s'assurer que les avertissements et prévisions seront bien reçus dans leur intégralité par les navigateurs, les coordonnateurs de zone METAREA devront en surveiller la diffusion. La surveillance est particulièrement importante dans le cas d'un système hautement automatisé dont le bon fonctionnement est lié au respect rigoureux de la procédure et du format. Pour ce faire, on peut doter le service du coordonnateur de zone METAREA d'un système de réception des messages AGA.

Note : Chaque coordonnateur de zone METAREA peut utiliser le récepteur AGA pour déterminer :

.1 si le message a bien été diffusé;

.2 si le message a été reçu correctement;

.3 si les messages d'annulation sont bien respectés; et

.4 la cause de tout retard inexpliqué dans la transmission du message.

9.2.10 Le texte des résumés descriptifs devrait être aussi exempt que possible de termes techniques.

9.2.11 La terminologie utilisée dans les bulletins de météorologie maritime devrait être conforme à la "Liste multilingue des termes utilisés dans les bulletins de météorologie maritime", qui figure à l'appendice I.2 du Manuel de l'assistance météorologique aux activités maritimes (OMM - No 558) et à l'annexe 2.B du Guide de l'assistance météorologique aux activités maritimes (OMM - No 471). Des directives concrètes ayant trait au

Service NAVTEX, y compris la liste d'abréviations courantes pouvant être employées dans les messages météorologiques maritimes, figurent à l'appendice II.2 du Manuel de l'assistance météorologique aux activités maritimes (OMM - No 558). La liste d'abréviations courantes est également reproduite au paragraphe 9.6 du présent manuel.

9.3 Avertissements

9.3.1 Des avertissements devraient être diffusés en cas de coups de vent (force 8 ou 9 sur l'échelle de Beaufort), de tempêtes (force 10 ou supérieure sur l'échelle de Beaufort) et de cyclones tropicaux (ouragans dans l'Atlantique nord et l'est du Pacifique nord, typhons dans le Pacifique occidental, cyclones dans l'océan Indien et cyclones de même nature dans d'autres régions).

9.3.2 La diffusion d'avis de grand frais (force 7 sur l'échelle de Beaufort) est facultative.

9.3.3 La teneur des avis de coups de vent, de tempêtes et de cyclones tropicaux et l'ordre dans lequel les renseignements sont donnés devraient correspondre aux éléments suivants :

.1 indication du type d'avis;

.2 date et heure de référence (UTC);

.3 type de perturbation (par exemple, dépression, ouragan, etc.) avec indication de la pression au centre en hectopascals;

.4 position de la perturbation définie par sa latitude et sa longitude ou par rapport à des repères bien connus;

.5 direction et vitesse de déplacement de la perturbation;

.6 étendue de la zone affectée par la perturbation;

.7 vitesse ou force et direction du vent dans les zones affectées par la perturbation;

.8 état de la mer et de la houle dans la zone affectée par la perturbation; et

.9 autres renseignements pertinents, notamment futures positions des perturbations.

Les renseignements .1, .2, .4, .6 et .7 énumérés ci-dessus devraient figurer systématiquement dans les avis.

9.3.4 Si on diffuse des avertissements pour plusieurs perturbations ou systèmes de pression, il faudrait décrire les systèmes dans l'ordre décroissant de menace qu'ils représentent pour les usagers maritimes.

9.3.5 Les avertissements devraient être aussi brefs que possible tout en étant clairs et complets.

9.3.6 L'heure à laquelle chaque cyclone tropical ou tempête extratropicale a été localisé en dernier lieu devrait être indiquée dans l'avertissement.

9.3.7 Un avertissement devrait être émis dès que la nécessité s'en fait sentir et diffusé dès sa réception, pour être répété six minutes plus tard, lorsqu'il s'agit d'une diffusion en dehors des émissions régulières.

9.3.8 Lorsqu'il n'y a pas lieu de diffuser des avis de coups de vent, de tempêtes ou de cyclones tropicaux, mention expresse devrait en être faite dans la partie I de chaque bulletin de météorologie maritime.

9.3.9 Les avertissements devraient être mis à jour chaque fois que cela est nécessaire, puis émis immédiatement.

9.3.10 Les avertissements devraient rester en vigueur tant qu'ils ne sont pas modifiés ou annulés.

9.3.11 Il n'est pas nécessaire de répéter six minutes plus tard un avertissement émis en tant que partie I d'un bulletin prévu.

9.3.12 Des avertissements devraient être aussi émis, si nécessaire, dans d'autres conditions particulièrement défavorables, comme en cas de mauvaise visibilité, de mer forte (par exemple très grosse houle, risque de houle anormale, etc.), d'accumulation de glace, etc.

9.4 Résumés descriptifs

9.4.1 La teneur du résumé descriptif figurant dans la partie II des bulletins de météorologie maritime et l'ordre dans lequel les renseignements y sont donnés devraient correspondre aux éléments suivants :

.1 date et heure de référence (UTC);

.2 résumé descriptif des principales caractéristiques de la situation météorologique en surface; et

.3 direction et vitesse de déplacement des perturbations tropicales et des systèmes de pression significatifs.

9.4.2 Dans la mesure du possible, les résumés descriptifs devraient comprendre les caractéristiques significatives de l'état correspondant des vagues (de la mer et de la houle), ainsi que d'autres caractéristiques de l'état de la mer en surface (glaces dérivantes, courants, etc.) lorsque cela est envisageable et significatif.

9.4.3 Il faudrait décrire les perturbations tropicales et les systèmes dépressionnaires significatifs, qui influencent ou doivent influencer la zone considérée au cours de la période de validité de la prévision ou autour de cette période; la pression et/ou l'intensité au centre, la position, le déplacement et les changements d'intensité devraient être indiqués pour chaque système; les fronts, les centres de haute pression, les creux et les crêtes barométriques significatifs devraient être inclus toutes les fois que ces indications contribuent à donner des précisions sur la situation météorologique.

94.4 La direction et la vitesse de déplacement des perturbations tropicales et des systèmes de pression significatifs devraient être indiquées respectivement en points de la rose des vents et en mètres par seconde ou nœuds.

9.4.5 Les unités utilisées pour exprimer la vitesse de déplacement des systèmes devraient être indiquées.

9.5 Prévisions

9.5.1 La teneur des prévisions figurant dans la partie III des bulletins de météorologie maritime et l'ordre dans lequel les renseignements y sont donnés devraient correspondre aux éléments suivants :

.1 période de validité de la prévision;

.2 nom ou désignation de la (des) zone(s) de prévision à l'intérieur de la zone principale de RSM; et

.3 description des éléments suivants :

.1 vitesse ou force et direction du vent;

.2 état de la mer (hauteur de houle significative/état général de la mer);

.3 visibilité si l'on prévoit qu'elle sera inférieure à 5 milles marins; et

.4 accumulation de glace, s'il y a lieu.

9.5.2 Les prévisions devraient signaler les changements significatifs escomptés durant la période de prévision, les météores significatifs tels que précipitations se congelant, pluie ou neige, et donner un aperçu de l'évolution ultérieure au-delà d'une période de 24 heures. Elles devraient signaler aussi, si possible, les phénomènes tels que déferlements, mer contraire et houle anormale.

9.5.3 La période de validité devrait être indiquée soit en nombre d'heures à partir de l'heure d'émission de la prévision, soit par la date et l'heure UTC du début et de la fin de la période.

9.5.4 La visibilité devrait être décrite à l'aide des termes suivants :

.1 très mauvaise (inférieure à 0,5 mille marin);

.2 mauvaise (0,5 à 2 milles marins);

.3 moyenne (2 à 5 milles marins); et

.4 bonne (supérieure à 5 milles marins).

9.6 Abréviations courantes employées par le Service NAVTEX international

Termes anglais en clair (français)	Abréviations NAVTEX	Termes anglais en clair (français)	Abréviations NAVTEX
North ou Northerly (*nord*)	**N**	Moving/Move (*se déplaçant/déplacement*)	**MOV ou MVG**
Northeast ou Northeasterly (*nord-est*)	**NE**	Veering (*rotation du vent – dans le sens des aiguilles d'une montre*)	**VEER**
East ou Easterly (*est*)	**E**	Backing (*rotation du vent – dans le sens contraire des aiguilles d'une montre*)	**BACK**
Southeast ou Southeasterly (*sud-est*)	**SE**	Slowly (*lentement*)	**SLWY**
South ou Southerly (*sud*)	**S**	Quickly (*rapidement*)	**QCKY**
Southwest ou Southwesterly (*sud-ouest*)	**SW**	Rapidly (*rapidement*)	**RPDY**
West ou Westerly (*ouest*)	**W**	Knots (*noeuds*)	**KT**
Northwest ou Northwesterly (*nord-ouest*)	**NW**	Km/h (*km/h*)	**KMH**
Decreasing (*décroissant, diminuant*)	**DECR**	Nautical miles (*milles marins*)	**NM**
Increasing (*croissant, augmentant*)	**INCR**	Metres (*mètres*)	**M**
Variable (*variable*)	**VRB**	HectoPascal (*hectopascal*)	**HPA**
Becoming (*devenant, évolution*)	**BECMG**	Meteo… (*météo*)	**MET**
Locally (*localement*)	**LOC**	Forecast (*prévision*)	**FCST**
Moderate (*modéré*)	**MOD**	Further outlooks (*évolution ultérieure*)	**TEND**
Occasionally (*occasionnellement*)	**OCNL**	Visibility (*visibilité*)	**VIS**
Scattered (*épars*)	**SCT**	Slight (*faible, léger*)	**SLGT ou SLT**
Temporarily/Temporary (*temporairement/temporaire*)	**TEMPO**	Quadrant (*quadrant*)	**QUAD**
Isolated (*isolé*)	**ISOL**	Possible (*possible*)	**POSS**
Frequent/Frequency (*fréquent/fréquence*)	**FRQ**	Probability/Probable (*probabilité/probable*)	**PROB**
Showers (*averses*)	**SHWRS ou SH**	Significant (*significatif*)	**SIG**
Cold Front (*front froid*)	**C-FRONT ou CFNT**	No change (*aucune évolution*)	**NC**
Warm Front (*front chaud*)	**W-FRONT ou WFNT**	No significant change (*aucune évolution significative*)	**NOSIG**

Termes anglais en clair (français)	**Abréviations NAVTEX**	**Termes anglais en clair (français)**	**Abréviations NAVTEX**
Occlusion Front (*front occlus*)	**O-FRONT ou OFNT**	Following (*suivant*)	**FLW**
Weakening (*diminuant, mollissant, s'affaiblissant*)	**WKN**	Next (*prochain*)	**NXT**
Building (*se renforçant, se développant*)	**BLDN**	Heavy (*fort*)	**HVY**
Filling (*se comblant*)	**FLN**	Severe (*violent*)	**SEV ou SVR**
Deepening (*se creusant*)	**DPN**	Strong (*fort*)	**STRG**
Intensifying/Intensify (*s'intensifiant/intensification*)	**INTSF**	From (de)	**FM**
Improving/Improve (*s'améliorant/amélioration*)	**IMPR**	Expected (*prévu*)	**EXP**
Stationary (*stationnaire*)	**STNR**	Latitude/Longitude (*latitude/longitude*)	**LAT/LONG**
Quasi-Stationary (*quasi stationnaire*)	**QSTNR**		

10 EXEMPLES D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MÉTÉOROLOGIQUES

10.1 Exemples d'avertissements visés à la section 9.3

```
WONT50 LFPW 250903

A
SECURITE ON METAREA 2, METEO-FRANCE,
WARNING NR 446, THURSDAY 25 OCTOBER 2014 AT 0900 UTC
GENERAL SYNOPSIS, THURSDAY 25 AT 00 UTC
TROPICAL STORM TONY 1002 LOCATED NEAR 30,4N 38,4W AT 25/09 UTC,
EXPECTED NEAR 32,5N 31,8W BY 26/06 UTC, MAX WIND NEAR CENTER 40 KT,
GUSTS 50 KT, MOVING EAST-NORTHEAST AT 20 KT.
IRVING:
FROM 25/18 UTC TO 26/09 UTC AT LEAST.
CYCLONIC 8. SEVERE GUSTS.
NORTHWEST OF METEOR:
FROM 25/18 UTC TO 26/09 UTC AT LEAST.
CYCLONIC 8. SEVERE GUSTS.
```

```
WWST02 SBBR 251510
1 31 05 02 12 20

WARNING NR 948/2014
HIGH SURF WARNING
ISSUED AT 1630 GMT - TUE - 23/10/2014
HIGH SURF BETWEEN CITIES ANGRA DOS REIS (RJ) AND MACAÉ (RJ) STARTING
AT 250000 GMT. WAVES FROM SW/S 2.5 METERS.
VALID UNTIL 260200 GMT.

WARNING NR 952/2014
ROUGH/VERY ROUGH SEA WARNING
ISSUED AT 1130 GMT - WED - 24/OCT/2014
AREA BRAVO. WAVES FM SW/S 3.0/4.5 METERS.
VALID UNTIL 260000 GMT.
THIS WARNING REPLACES THE WARNING NR 940/2014.

WARNING NR 953/2014
ROUGH SEA WARNING
ISSUED AT 1130 GMT - WED - 24/OCT/2014
AREA DELTA S OF 22S STARTING AT 250600 GMT. WAVES FM SW/S 3.0/3.5
METERS.
VALID UNTIL 261200 GMT.

WARNING NR 957/2014
ROUGH/VERY ROUGH SEA WARNING
ISSUED AT 1300 GMT - THU - 25/OCT/2014
SOUTH OCEANIC AREA S OF 25S AND W OF 035W WAVES FM SW 3.0/5.0 METERS
VALID UNTIL 261200 GMT
```

```
THIS WARNING REPLACES THE WARNING NR 954/2014
WARNING NR 958/2014
ROUGH/VERY ROUGH SEA WARNING
ISSUED AT 1300 GMT - THU - 25/OCT/2014
SOUTH OCEANIC AREA S OF 27S AND E OF 035W WAVES FM NW/SW 3.0/6.0
METERS
VALID UNTIL 270000 GMT
THIS WARNING REPLACES THE WARNING NR 955 AND 956/2014
```

10.2 Exemples de prévisions visées à la section 9.3.1.3

```
FQNT21 EGRR 250800
SECURITE

HIGH SEAS BULLETIN FOR METAREA 1
ISSUED AT 0800 UTC ON THURSDAY 25 OCTOBER 2014
BY THE MET OFFICE, EXETER, UNITED KINGDOM
FOR THE PERIOD 0800 UTC ON THURSDAY 25 OCTOBER UNTIL 0800
UTC ON FRIDAY 26 OCTOBER 2014

NO STORMS

GENERAL SYNOPSIS
AT 250000UTC, LOW 41 NORTH 18 WEST 997 EXPECTED 42 NORTH
12 WEST WITH LITTLE CHANGE BY 260000UTC. LOW 43 NORTH 45
WEST 994 EXPECTED 47 NORTH 47 WEST 985 BY SAME TIME. LOW
47 NORTH 46 WEST 995 LOSING ITS IDENTITY BY THAT TIME. AT
250000UTC, HIGH 60 NORTH 26 WEST 1034 EXPECTED 68 NORTH
21 WEST 1038 BY 260000UTC

AREA FORECASTS FOR THE NEXT 24 HOURS

SOLE
EASTERLY OR NORTHEASTERLY 5 TO 7. MODERATE OR ROUGH. RAIN
OR THUNDERY SHOWERS. MODERATE OR GOOD

SHANNON SOUTH ROCKALL
NORTHEASTERLY 5 TO 7. MODERATE OR ROUGH. OCCASIONAL RAIN.
MODERATE, OCCASIONALLY POOR

NORTH ROCKALL SOUTH BAILEY
NORTHERLY OR NORTHEASTERLY 5 OR 6. SLIGHT BECOMING
MODERATE, OCCASIONALLY ROUGH LATER. MAINLY FAIR. MODERATE
OR GOOD

NORTH BAILEY
EASTERLY BACKING NORTHEASTERLY 4 OR 5, OCCASIONALLY 6 FOR
A TIME. SLIGHT BECOMING MODERATE, THEN ROUGH LATER.
OCCASIONAL RAIN. MODERATE OR GOOD
```

EAST FAEROES
NORTHERLY OR NORTHWESTERLY 6 OR 7, OCCASIONALLY GALE 8 LATER. MODERATE OR ROUGH, BECOMING VERY ROUGH OR HIGH. WINTRY SHOWERS. GOOD

WEST FAEROES EAST SOUTHEAST ICELAND
NORTHERLY OR NORTHEASTERLY 6 OR 7, DECREASING 4 OR 5 FOR A TIME. MODERATE, BECOMING ROUGH OR VERY ROUGH. WINTRY SHOWERS. GOOD

WEST SOUTHEAST ICELAND
EASTERLY OR NORTHEASTERLY 6 OR 7, DECREASING 4 OR 5, BECOMING VARIABLE 4 LATER. MODERATE BECOMING ROUGH. WINTRY SHOWERS. GOOD

EAST NORTHERN SECTION
IN NORTHEAST, NORTHWESTERLY 4 OR 5, VEERING EASTERLY 5 OR 6, OCCASIONALLY 7 FOR A TIME. SLIGHT OR MODERATE. OCCASIONAL RAIN. MODERATE OR GOOD.
IN NORTHWEST, VARIABLE 3 OR 4. SLIGHT OR MODERATE. OCCASIONAL RAIN. MODERATE OR GOOD.
IN SOUTH, EASTERLY OR NORTHEASTERLY, 4 OR 5 OCCASIONALLY 6 IN SOUTH. MODERATE OCCASIONALLY ROUGH IN SOUTH. OCCASIONAL RAIN. MODERATE OR GOOD

WEST NORTHERN SECTION
IN NORTHEAST, VARIABLE 3 OR 4, BUT NORTHEASTERLY 5 FOR A TIME IN FAR NORTH. SLIGHT OR MODERATE. OCCASIONAL RAIN. MODERATE OR GOOD.
IN NORTHWEST, NORTHEASTERLY 5 TO 7, BECOMING CYCLONIC 4 OR 5. MODERATE OR ROUGH. OCCASIONAL RAIN OR SNOW. MODERATE OR GOOD, OCCASIONALLY POOR.
IN SOUTH, EASTERLY OR SOUTHEASTERL, 4 OR 5, OCCASIONALLY 6 IN SOUTH. MODERATE OR ROUGH. OCCASIONAL RAIN. MODERATE OR GOOD

EAST CENTRAL SECTION
EASTERLY OR NORTHEASTERLY 5 TO 7, DECREASING 3 OR 4 IN SOUTH. ROUGH, OCCASIONALLY VERY ROUGH IN SOUTH AT FIRST. RAIN OR SHOWERS. MODERATE OR GOOD

WEST CENTRAL SECTION
EASTERLY OR SOUTHEASTERLY, BECOMING CYCLONIC FOR A TIME IN SOUTHWEST, 5 TO 7, OCCASIONALLY GALE 8 IN WEST. ROUGH, OCCASIONALLY VERY ROUGH IN WEST. RAIN OR SHOWERS. MODERATE OR GOOD

DENMARK STRAIT
IN AREA NORTH OF 70 NORTH, NORTHWESTERLY 4 OR 5, BECOMING VARIABLE 3 OR 4. SMOOTH OR SLIGHT. MAINLY FAIR. GOOD.
IN AREA SOUTH OF 70 NORTH, NORTHEASTERLY 5 TO 7, BECOMING VARIABLE 3 OR 4. MODERATE, OCCASIONALLY ROUGH FOR A TIME.

```
OCCASIONAL RAIN OR SNOW. MODERATE OR GOOD, OCCASIONALLYPOOR
NORTH ICELAND
IN WEST, NORTHERLY OR NORTHWESTERLY 5 TO 7, BECOMING
VARIABLE 3 OR 4 LATER. MODERATE OR ROUGH. MAINLY FAIR.
GOOD. LIGHT TO MODERATE ICING FOR A TIME IN NORTH WITH
TEMPERATURES MS05 TO MS08.
IN EAST, NORTHERLY OR NORTHWESTERLY 7 TO SEVERE GALE 9,
DECREASING 5 OR 6 IN NORTH LATER. VERY ROUGH OR HIGH.
OCCASIONAL SNOW. MODERATE OR POOR, OCCASIONALLY VERY
POOR. MODERATE TO SEVERE ICING FOR A TIME IN NORTH WITH
TEMPERATURES MS03 TO MS06

NORWEGIAN BASIN
NORTHERLY OR NORTHWESTERLY 6 TO GALE 8, INCREASING SEVERE
GALE 9 AT TIMES. ROUGH OR VERY ROUGH, BECOMING HIGH. SNOW
OR WINTRY SHOWERS. MODERATE OR GOOD, OCCASIONALLY VERY
POOR

OUTLOOK FOR FOLLOWING 24 HOURS:
SEVERE GALES EXPECTED IN NORTH ICELAND AND NORWEGIAN
BASIN. GALES EXPECTED IN SOLE AND FAEROES

UNSCHEDULED STORM WARNINGS ARE BROADCAST VIA SAFETYNET
AND IN
BULLETIN WONT54 EGRR AVAILABLE VIA SOME INTERNET AND
FTPMAIL
OUTLETS=
```

```
FQAU20 ABRF 250818
IDQ10007
SECURITE

HIGH SEAS FORECAST FOR METAREA 10
NORTH EASTERN AREA EQUATOR TO 28S, 142E TO 170E
ISSUED BY THE AUSTRALIAN BUREAU OF METEOROLOGY, BRISBANE
FOR 24 HOURS FROM 1100UTC 25 OCTOBER 2014

PART 1 WARNINGS
Nil.

PART 2 SITUATION
AT 250600UTC.
LOW [999 HPA] NEAR 29S177E, MOVING SOUTHEAST AND WEAKENING.
TROUGH FROM 04S145E TO 07S158E TO 15S170E, MOVING SLOWLY NORTHEAST
TO BE NEAR
04S145E TO 07S158E TO 107170E BY 261100UTC.
RIDGE NEAR 25S153E TO 28S156E, MOVING SLOWLY NORTHEAST TO BE NEAR
22S150E TO
28S163E AT 252300UTC AND NEAR 19S147E TO 28S165E AT 261100UTC.

PART 3 FORECAST
NORTHEAST OF TROUGH.
VARIABLE WINDS 5 TO 15 KNOTS WITH SMOOTH TO SLIGHT SEAS. LOW SE TO
```

```
NE SWELLS.
SCATTERED SHOWERS AND ISOLATED THUNDERSTORMS.

SOUTHWEST OF RIDGE.
NW TO NE WINDS 10 TO 20 KNOTS WITH SLIGHT TO MODERATE SEAS. WINDS
REACHING 20 TO25 KNOTS WITH MODERATE SEAS AFTER 260600UTC. LOW TO
MODERATE S TO SE SWELL.

REMAINING WATERS.
MOSTLY SW TO SE WINDS 10 TO 20 KNOTS WITH SLIGHT TO MODERATE SEAS.
SW TO SE
WINDS INCREASING TO 15 TO 25 KNOTS WITH MODERATE SEAS SE OF 28S162E
TO 23S162E
TO 23S170E. MODERATE S TO SE SWELLS. ISOLATED SHOWERS. SHOWERS
TENDING SCATTERED
WITH ISOLATED THUNDERSTORMS WITHIN 120NM OF TROUGH.

 WEATHER BRISBANE
```

11 NOTIFICATION EN MATIÈRE DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

11.1 Les communications relatives aux opérations de recherche et sauvetage comme les alertes de détresse, la coordination des opérations, les communications sur place et les signaux de repérage ne sont jamais des RSM, même lorsqu'elles empruntent (pour certaines alertes dans le sens côtière-navire) les services SafetyNET international ou NAVTEX, qui servent aussi aux RSM. Le présent guide ne leur est donc pas applicable.

11.2 Toutefois, les opérations de recherche et sauvetage sont susceptibles d'entraîner la diffusion de RSM de la catégorie Avertissement de navigation dont la description figure au paragraphe 4.2.3.6.

12 PROCÉDURE D'AMENDEMENT DU MANUEL CONJOINT OMI/OHI/OMM SUR LES RSM

12.1 Les propositions d'amendement ou de perfectionnement du Manuel conjoint OMI/OHI/OMM sur les RSM devraient être soumises au Sous-comité compétent de l'OMI pour évaluation. Les amendements ne seront adoptés que si le Comité de la sécurité maritime (MSC) les a approuvés.

12.2 Des amendements au Manuel devraient normalement être adoptés à des intervalles d'environ deux ans ou aux intervalles plus longs que le Comité de la sécurité maritime aura pu fixer. Les amendements approuvés par le Comité de la sécurité maritime seront notifiés à toutes les parties intéressées avec un préavis d'au moins 12 mois et entreront en vigueur le 1er janvier de l'année suivante.

12.3 Selon la nature des amendements proposés, devraient être sollicitées l'approbation de l'Organisation hydrographique internationale et de l'Organisation météorologique mondiale, et la participation active d'autres organismes.