



Réf. T2-NAVSEC/2.11

MSC/Circ.1097  
6 juin 2003

**RECOMMANDATIONS RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE  
DU CHAPITRE XI-2 DE LA CONVENTION SOLAS  
ET DU CODE ISPS**

1 La Conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), (Londres, 9-12 décembre 2002), a adopté des amendements à l'Annexe de la Convention, telle que modifiée, notamment le nouveau chapitre XI-2 concernant des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime, et le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS).

2 À sa soixante-dix-septième session (28 mai-6 juin 2003), reconnaissant et considérant que des renseignements supplémentaires étaient nécessaires afin d'aider les Gouvernements contractants et l'industrie à mettre en oeuvre et respecter les dispositions du nouveau chapitre XI-2 et du Code ISPS, le Comité de la sécurité maritime a chargé le Groupe de travail sur la sûreté maritime d'examiner certains aspects spécifiques des mesures pour renforcer la sûreté maritime et de formuler des recommandations supplémentaires à ce sujet.

3 Les recommandations relatives à la mise en oeuvre du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, tels qu'approuvés par le Comité, figurent en annexe.

4 Il est également fait référence dans ce contexte à la circulaire MSC/Circ.1067, intitulée "Mise en oeuvre rapide des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime"; cette circulaire souligne que toutes les Parties devraient prendre rapidement des mesures pour veiller à la mise en oeuvre du nouveau régime de sûreté avant le 1er juillet 2004.

5 Les Gouvernements Membres et les organisations internationales sont invités à porter la présente circulaire à l'attention des Autorités désignées et Administrations nationales, et de toutes les Parties concernées qui sont responsables de la mise en oeuvre des mesures de sûreté maritime.

\*\*\*



**ANNEXE****RECOMMANDATIONS RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE  
DU CHAPITRE XI-2 DE LA CONVENTION SOLAS  
ET DU CODE ISPS****GÉNÉRALITÉS**

1 Les paragraphes qui suivent sont repris du rapport du Groupe de travail sur la sûreté maritime (MSC 77/WP.15) établi lors du MSC 77 et contiennent des recommandations jugées utiles pour la mise en oeuvre du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS sur les questions pertinentes.

**Unités flottantes mobiles et immobiles**

2 Les paragraphes 3.1.1.1 à .3 de la partie A du Code ISPS donnent la liste des navires et unités mobiles de forage au large qui sont soumis aux prescriptions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS. Des avis ont été demandés pour ce qui est des installations flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO), des unités flottantes de stockage (FSU) et des amarrages sur un seul point.

3 Le Comité a décidé que ni l'une ni l'autre des deux types d'unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) et unités de stockage flottantes (FSU) n'étaient des navires soumis aux dispositions du Code ISPS, mais qu'elles devraient mettre en place certaines procédures de sûreté afin d'éviter la "contamination" des navires et des installations portuaires visés par le Code ISPS.

4 Il a été conclu que, lorsque ces unités sont ancrées à une plate-forme fixe, elles devraient être visées par le régime de sûreté en vigueur pour la plate-forme.

5 Lorsque ces unités effectuent régulièrement des voyages courts entre la plate-forme et l'État côtier, elles ne devraient pas être considérées comme des navires effectuant des voyages internationaux.

6 Le Comité est également convenu que les amarrages sur un seul point reliés à une installation au large, seraient couverts par le régime de sûreté applicable à cette installation et que s'ils étaient reliés à une installation portuaire ils seraient couverts par le plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP).

7 Dans tous les cas, le but était de fournir une sûreté suffisante pour préserver l'intégrité des navires et des installations portuaires visés par la Convention SOLAS et le Code ISPS.

**Certificat international de sûreté du navire (ISSC)**

8 Le Comité a reconnu que la partie B du Code ISPS, bien qu'ayant caractère de recommandation, constituait un processus que toutes les parties concernées devaient suivre pour satisfaire aux dispositions de la partie A. Le Comité a conclu qu'en vertu du paragraphe 9.4 de la partie A du Code ISPS, il serait

nécessaire, aux fins de la délivrance d'un ISSC, de tenir compte des recommandations formulées dans la partie B.

9 Le Comité est par ailleurs convenu spécifiquement qu'un ISSC ne serait pas délivré si les paragraphes 8.1 à 13.8 de la partie B du Code ISPS n'étaient pas pris en compte.

### **Délivrance du Certificat international de sûreté du navire**

10 Le Comité a conclu que ce certificat devrait être délivré uniquement si :

- .1 le navire possédait un plan de sûreté du navire approuvé; et
- .2 l'Administration avait des preuves tangibles que le navire était exploité conformément aux dispositions de ce plan approuvé.

11 Il ne devrait pas être délivré de certificat dans les cas où les navires s'écartaient légèrement du plan approuvé ou des prescriptions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS, même si ces écarts ne compromettaient pas la capacité du navire à être exploité aux niveaux de sûreté 1 à 3.

### **Défaillances ou suspensions ultérieures**

12 Toutes défaillances ultérieures du matériel ou des systèmes de sûreté, ou toute suspension d'une mesure de sûreté, qui compromettent la capacité du navire à être exploité aux niveaux de sûreté 1 à 3 doivent être signalées immédiatement, de même que toutes mesures correctives proposées, à l'Administration ou au RSO, si le ISSC a été délivré par un RSO, et aux autorités compétentes responsables de toute installation portuaire utilisée par le navire, ou aux autorités de tout État côtier sur les mers territoriales duquel le navire a indiqué qu'il avait l'intention de transiter, et des instructions doivent être demandées.

13 Toutes défaillances du matériel ou des systèmes de sûreté, ou toute suspension d'une mesure de sûreté, qui ne compromettent pas la capacité du navire à être exploité aux niveaux de sûreté 1 à 3 doivent être signalées dans les plus brefs délais à l'Administration ou au RSO, si le ISSC a été délivré par un RSO et, si l'Administration en a décidé ainsi, afin qu'ils examinent en détail les mesures de sûreté équivalentes que le navire applique en remplacement jusqu'à rectification de la défaillance ou cessation de la suspension, parallèlement à un plan d'action précisant le calendrier des réparations ou de tout remplacement.

14 L'Administration ou le RSO, si le ISSC a été délivré par un RSO et si l'Administration en a décidé ainsi, peuvent approuver les mesures de sûreté prises en remplacement et le plan d'action, exiger que ces mesures ou les mesures supplémentaires ou mesures parallèles soient modifiées, que les réparations ou le remplacement se fassent plus rapidement ou que d'autres mesures appropriées soient prises.

15 Le Certificat international de sûreté du navire devrait être retiré ou suspendu si :

- .1 les mesures de sûreté prises en remplacement ne sont, en fait, pas en place; ou

.2 un plan d'action approuvé n'est pas respecté.

16 Les agents de sûreté du navire et de la compagnie et les Administrations devraient être conscients de l'effet cumulatif éventuel de chacune des défaillances ou suspensions qui pourrait nuire à la capacité du navire à être exploité aux niveaux de sûreté 1 à 3.

### **Registres**

17 Le Comité a souligné l'importance qu'il y avait à tenir à jour les registres requis en vertu du Code ISPS.

### **Formation et délivrance des certificats**

18 Des recommandations sur la formation, les exercices et entraînements en matière de sûreté du navire figurent aux paragraphes 13.1 à 13.8 de la partie B du Code ISPS. Le Comité a examiné la question de la preuve que les agents de sûreté du navire et le personnel de sûreté du navire ont effectivement reçu une formation adéquate.

19 Le Comité a recommandé qu'à titre de mesure intérimaire, le ISSC soit accepté comme commencement de preuve que la formation a été dispensée conformément au Code ISPS. L'État du pavillon était tenu de décider de la manière dont la formation devait être organisée et si d'autres certificats étaient requis. Si le contrôle des navires par l'État du port mettait en évidence l'absence de formation, il pourrait prendre des mesures supplémentaires. Le Comité a prévu que les États mettent au point et introduisent de nouvelles mesures après le 1er juillet 2004, qui pourraient comprendre l'introduction de certificats individuels ou d'autres justificatifs de formation.

### **Prescriptions en matière de notification et communication de renseignements**

20 Le Comité est convenu qu'il était essentiel que les renseignements énumérés à la règle 13.1.1 à 13.1.5 du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS puissent être obtenus facilement par la communauté internationale des transports maritimes.

21 Les Gouvernements contractants qui communiquent des renseignements à l'Organisation sont donc priés de confirmer qu'ils ne s'opposent pas à ce que l'Organisation transmette les renseignements énumérés à la règle 13.1.1 à 13.1.5 à une source centrale pour diffusion à la communauté maritime à travers le monde.

### **Instructions avant d'entrer dans un port**

22 La règle XI-2/9.2.5 de la Convention SOLAS autorise l'inspection du navire, lorsque celui-ci se trouve dans la mer territoriale du Gouvernement contractant dans le port duquel il a l'intention d'entrer. Des éclaircissements ont été demandés au Comité sur les circonstances dans lesquelles une inspection peut être demandée en vertu de la règle XI-2/9.2.5.3 de la Convention SOLAS.

23 S'agissant de l'inspection prévue à la règle XI-2/9.2.5.3 de la Convention SOLAS et compte tenu des "raisons sérieuses" prescrites à la règle XI-2/9.2.4, le Comité est convenu que ce type d'inspection

devrait normalement être effectué lorsque l'on dispose de renseignements ou autres informations, généralement reçus avant l'arrivée du navire, selon lesquels il y a des "raisons sérieuses" de soupçonner que le navire ne respecte pas les dispositions ou présente une menace pour l'installation portuaire.

24 Les Gouvernements contractants sont réputés avoir le droit de procéder à l'inspection des navires ayant l'intention d'entrer dans leurs ports pour rechercher des personnes suspectes éventuelles, telles que des terroristes, à bord. Cette inspection relèverait des dispositions de la Convention SOLAS.

### **Menace immédiate**

25 Des éclaircissements ont également été demandés quant à l'interprétation de l'expression "menace immédiate" qui figure à la règle XI-2/9.3.3 de la Convention SOLAS.

26 S'agissant de la question de savoir ce que l'on entendait par "menace immédiate" à la règle XI-2/9.3.3, le Comité est convenu qu'il pourrait s'agir de deux scénarios : premièrement, le navire ne respectait pas les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS et était donc considéré comme présentant une menace, ou deuxièmement, comme indiqué au paragraphe 23 ci-dessus, des renseignements ou autres informations avaient été reçus et indiquaient que le navire présentait une menace immédiate ou était lui-même menacé. Le Comité a reconnu qu'il pourrait y avoir d'autres scénarios dans lesquels, en vertu du droit international, les Gouvernements contractants pourraient prendre des mesures additionnelles ne relevant pas de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS à des fins de sécurité ou de défense nationales, même lorsqu'un navire respectait pleinement les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS.

### **Responsabilité de l'exercice de mesures de contrôle**

27 S'agissant de la responsabilité des mesures de contrôle prises par les Gouvernements contractants, le Comité a reconnu qu'il pourrait y avoir des différences entre les États en fonction de la répartition des responsabilités entre les divers organismes publics du pays intéressé. Dans certains pays, toutes les mesures de contrôle pourraient être entreprises par une seule autorité de contrôle tandis que dans d'autres le contrôle classique par l'État du port serait assuré par les autorités PSC et le contrôle supplémentaire lié à la sûreté et les mesures de respect de l'application seraient confiés à d'autres autorités désignées (par exemple, services d'immigration, de police, marine, etc.).

### **Numéro d'identification du navire**

28 Le Comité a confirmé que le numéro d'identification du navire (règle XI-1/3 de la Convention SOLAS) qui devait être inscrit de manière permanente sur la coque du navire était le préfixe "IMO" suivi du numéro à 7 chiffres conformément à la résolution A.600(15).

### **Vérification du système de sûreté**

29 Pour ce qui est du caractère détaillé de la vérification du système de sûreté, le Comité a confirmé qu'une vérification à 100 % était nécessaire pour l'ensemble du matériel technique spécifié dans le SSP, alors que pour l'ensemble des mesures de sûreté opérationnelles (non techniques), un sondage permettant à

l'inspecteur de vérifier que l'ensemble du système fonctionne serait suffisant.

### **Caractère volontaire du signalement par les navires de leur intention d'entrer dans les eaux territoriales**

30 Le Comité a précisé qu'en ce qui concerne la règle XI-2/7 de la Convention SOLAS, les navires exploités dans les eaux territoriales ou ayant l'intention d'entrer dans ces eaux se signaleraient à titre volontaire à l'État côtier pertinent et que cette règle n'établissait pas un système de comptes rendus obligatoires.

### **Déclaration de sûreté**

31 S'agissant de remplir, à la demande du navire, une déclaration de sûreté en cas d'interface avec une installation portuaire ou un navire non couvert par un plan de sûreté, le Comité a confirmé son hypothèse de travail selon laquelle, dans le cas d'installations portuaires non couvertes par les règles, l'État côtier devrait veiller à ce qu'un interlocuteur, qui serait habilité à signer la déclaration de sûreté, soit disponible à terre pour communiquer avec le navire, et dans le cas d'un navire non couvert par un plan de sûreté, il devrait y avoir également un interlocuteur désigné à terre (dans l'État côtier) ou à bord du navire pour signer la déclaration de sûreté.

---