



OMI

F

Réf. T2-MSS/2.11.1

MSC/Circ.1157
23 mai 2005

**RÉGIME PROVISOIRE POUR LA MISE EN CONFORMITÉ DE CERTAINS NAVIRES
DE CHARGE AVEC LES MESURES SPÉCIALES POUR RENFORCER
LA SÛRETÉ MARITIME**

1 À sa quatre-vingtième session (11-20 mai 2005), le Comité de la sécurité maritime (le Comité) a noté que dans un certain nombre de cas, des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui effectuaient des voyages internationaux n'étaient pas tenus de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS au motif que les dispositions de la résolution A.494(XII), intitulée "Dispositions transitoires révisées concernant le jaugeage de certains navires" étaient applicables à ces navires et que de ce fait, ces derniers étaient autorisés à utiliser la jauge brute calculée selon les règles nationales de jaugeage, valables avant l'entrée en vigueur de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, pour définir le champ d'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS.

2 Le Comité est convenu que la jauge brute devant être utilisée pour établir si un navire de charge qui effectue des voyages internationaux est tenu de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS est celle qui est calculée conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

3 Le Comité a reconnu que le fait d'exiger la mise en conformité immédiate des navires de charge qui ne sont pas tenus de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS présentait des difficultés d'ordre pratique et affecterait les propriétaires et les compagnies qui exploitent de tels navires, ainsi que les facilités portuaires qui les desservent. Par conséquent, le Comité a adopté le régime provisoire pour la mise en conformité de certains navires de charge avec les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime (le régime provisoire) qui figure en annexe.

4 Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS sont invités à porter le régime provisoire à l'attention des propriétaires et des compagnies qui exploitent des navires de charge autorisés à battre leur pavillon, ainsi qu'à l'attention des autorités désignées, des propriétaires et des exploitants d'installations portuaires et des agents de sûreté de l'installation portuaire et à prier ces derniers de donner une suite favorable aux demandes des navires qui souhaitent qu'une déclaration de sûreté soit remplie.

5 Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif qui rencontrent des difficultés pour appliquer le régime provisoire devraient dès que possible le signaler au Comité afin que celui-ci examine les questions en jeu et décide des mesures à prendre.

ANNEXE

**RÉGIME PROVISOIRE POUR LA MISE EN CONFORMITÉ DE CERTAINS NAVIRES
DE CHARGE AVEC LES MESURES SPÉCIALES POUR RENFORCER
LA SÛRETÉ MARITIME
(adopté le 20 mai 2005)**

Le Comité de la sécurité maritime a décidé ce qui suit :

1 Aux fins du présent régime :

- .1 "Jauge brute" désigne la jauge brute du navire telle que définie en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, et telle qu'indiquée sur le certificat international de jaugeage (1969) du navire;
- .2 "Prescriptions" désignent les prescriptions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS, compte tenu des dispositions de la partie B du Code ISPS; et
- .3 "Navire de charge" désigne un navire de charge, quelle que soit la date à laquelle la quille du navire a été posée, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, qui effectue un voyage international pour lequel l'Administration n'exige pas qu'il satisfasse aux Prescriptions, au motif des règles nationales en matière de jaugeage.

2 Les termes qui ne sont pas définis dans le présent régime ont le même sens que celui qui leur est attribué dans les chapitres I et XI-2 de la Convention SOLAS ou dans le Code ISPS.

3 Les navires de charge et les compagnies qui exploitent des navires qui ne sont pas tenus de satisfaire aux Prescriptions doivent satisfaire à ces dernières au plus tard le 1er juillet 2008.

4 Jusqu'au 30 juin 2008, les navires de charge qui ne satisfont pas aux Prescriptions alors qu'ils sont dans des installations portuaires qui sont tenues de satisfaire aux Prescriptions prennent acte des mesures pour renforcer la sûreté maritime qui ont été établies par le Gouvernement contractant dans le territoire duquel les installations portuaires sont situées et, quelles que soient les dispositions de la règle XI-2/10.3, de la Convention SOLAS¹ (relative à la soumission d'une déclaration de sûreté) et des sections A/5.1 et A/5.2 du Code ISPS, exigent une déclaration de sûreté² à compter du 1er octobre 2005. Les Gouvernements contractants sont priés de donner suite à ces demandes et à fournir les orientations appropriées sur le présent régime aux

¹ La présente disposition implique que ni le Gouvernement contractant ni l'installation portuaire concernée n'ont le droit de refuser de conclure une Déclaration de sûreté lorsqu'un navire de charge en fait la demande et que le navire est obligé de conclure une Déclaration de sûreté lorsque la demande lui en est faite.

² Le paragraphe B/16.56.2 du Code ISPS recommande que le plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP) spécifie les procédures et les mesures de sûreté que l'installation portuaire devrait appliquer en cas d'interface avec un navire auquel le Code ISPS ne s'applique pas.

Le paragraphe B/16.57 du Code ISPS recommande que le PFSP détermine les procédures à suivre lorsque, sur les instructions du Gouvernement contractant, l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) demande une Déclaration de sûreté, ou lorsqu'une Déclaration de sûreté est demandée par un navire.

Si le PFSP approuvé comprend déjà des dispositions appropriées à cette fin, ces mesures et procédures de sûreté devraient être appliquées à moins que le Gouvernement contractant concerné n'en décide autrement. Si le PFSP ne comprend pas de telles dispositions, le PFSO devrait prendre contact avec les autorités qui ont approuvé le PFSP et les autorités responsables de l'application des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions conformément à la règle XI-2.9 de la Convention SOLAS, et obtenir leurs avis et orientations.

installations portuaires situées sur leurs territoires. Si à la demande du navire, l'agent de sûreté de l'installation portuaire refuse de soumettre une déclaration de sûreté, le navire utilise la déclaration de sûreté pour enregistrer les mesures de sûreté³ et remplit et signe, au nom du seul navire, la déclaration de sûreté. Si le navire de charge n'a pas d'agent de sûreté du navire désigné, la déclaration de sûreté est remplie par le capitaine.

5 Si une Administration délivre à un navire de charge autorisé à battre son pavillon une déclaration attestant que ce navire n'est pas tenu de satisfaire aux Prescriptions, cette déclaration est retirée et annulée. Une Administration peut délivrer à un navire de charge autorisé à battre son pavillon, qui n'est pas tenu de satisfaire aux Prescriptions, une déclaration attestant que ce navire est soumis aux dispositions du présent régime.

6 Sans préjudice des dispositions des règles XI-2/2.2 à XI-2/2.2.1 de la Convention SOLAS, les installations portuaires qui ne sont pas tenues de satisfaire aux Prescriptions par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel elles sont situées, du fait qu'elles desservent des navires de charge tels que définis ci-dessus, devront satisfaire aux Prescriptions au plus tard le 1er juillet 2008.

7 Les navires de charge qui, à la date à laquelle le présent régime a été adopté, étaient détenteurs d'un certificat international de sûreté du navire en cours de validité ou d'un certificat international provisoire de sûreté du navire en cours de validité n'ont pas droit aux prestations visées par le présent régime et continuent de satisfaire aux Prescriptions. En outre, les installations portuaires desservant des navires de charge qui, à la date à laquelle le présent régime a été adopté, appliquaient des mesures de sûreté conformément à un plan de sûreté de l'installation portuaire n'ont pas droit aux prestations visées par le présent régime et continuent de satisfaire aux Prescriptions.

8 Lorsqu'ils appliquent à des navires de charge des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions, conformément à la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS, les Gouvernements contractants se conforment aux dispositions du présent régime⁴.

9 Lorsqu'ils appliquent le présent régime, les Gouvernements contractants peuvent conclure par écrit des accords bilatéraux ou multilatéraux avec d'autres Gouvernements contractants sur des accords de substitution relatifs à la sûreté, couvrant les navires de charge qui effectuent des voyages internationaux courts entre des installations portuaires situées sur leurs territoires. De tels accords ne compromettent pas le niveau de sûreté des autres navires ou des autres installations portuaires qui ne sont pas couverts par ces accords.

10 Le présent régime cesse de s'appliquer le 1er juillet 2008.

³ Aux fins des dispositions de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS, il est recommandé que les navires de charge auxquels s'applique le présent Régime conservent les déclarations de sûreté des dix derniers ports d'escale. Les navires devraient commencer à conserver les déclarations de sûreté à compter du 1er octobre 2005.

⁴ Au cas où un navire se voit refuser une déclaration de sûreté, les déclarations de sûreté qui ont été remplies et signées au nom de ce seul navire devraient être acceptées au même titre que les déclarations de sûreté conclues entre un navire et une installation portuaire.