



OMI

F

CONFÉRENCE DES GOUVERNEMENTS
CONTRACTANTS À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1974
POUR LA SAUVEGARDE DE
LA VIE HUMAINE EN MER
Point 6 de l'ordre du jour

SOLAS/CONF.5/32
12 décembre 2002
Original: ANGLAIS

**EXAMEN ET ADOPTION D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE
LA VIE HUMAINE EN MER**

**Résolution 1 de la Conférence et amendements connexes à la Convention SOLAS de 1974
tels qu'adoptés par la Conférence**

On trouvera en annexe le texte de la résolution 1 de la Conférence et, en annexe à cette résolution, celui des amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, tels que reproduits dans le document 1 joint à l'Acte final de la Conférence.

Par souci d'économie le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions et de s'abstenir d'en demander d'autres.

ANNEXE

DOCUMENT 1 JOINT À L'ACTE FINAL DE LA CONFÉRENCE

**RÉSOLUTION 1 DE LA CONFÉRENCE DES GOUVERNEMENTS CONTRACTANTS
À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA
VIE HUMAINE EN MER ADOPTÉE LE 12 DECEMBRE 2002****ADOPTION D'AMENDEMENTS À L'ANNEXE DE LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE
LA VIE HUMAINE EN MER,**

LA CONFÉRENCE

GARDANT À L'ESPRIT les buts et les principes de la Charte des Nations Unies concernant le maintien de la paix et de la sécurité internationales et le développement de relations amicales et de la coopération entre les États,

PROFONDÉMENT PRÉOCCUPÉE de l'intensification dans le monde des actes de terrorisme sous toutes ses formes, qui mettent en danger ou emportent d'innocentes vies humaines, compromettent les libertés fondamentales et portent gravement atteinte à la dignité des êtres humains,

CONSCIENTE de l'importance des transports maritimes pour les échanges et l'économie au niveau mondial et, par conséquent, déterminée à préserver la chaîne de distribution mondiale de toute rupture due à des attaques terroristes contre les navires, les ports, les terminaux au large ou autres installations,

CONSIDÉRANT que les actes illicites à l'encontre des transports maritimes mettent en péril la sécurité et la sûreté des personnes et des biens, nuisent gravement à l'exploitation des services maritimes et sapent la confiance que placent les peuples du monde dans la sécurité de la navigation maritime,

CONSIDÉRANT que la perpétration de ces actes constitue une grave préoccupation pour la communauté internationale dans son ensemble, mais reconnaissant également l'importance du mouvement économique et efficace des échanges mondiaux,

PERSUADÉE du besoin urgent de développer une coopération internationale entre les États pour la mise au point et l'adoption de mesures pratiques et efficaces, en sus de celles déjà adoptées par l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée "l'Organisation") pour prévenir et réprimer les actes illicites à l'encontre des transports maritimes au sens large,

RAPPELANT la résolution 1373(2001) du Conseil de sécurité des Nations Unies, adoptée le 28 septembre 2001, invitant les États à prendre des mesures pour prévenir et réprimer les actes de terrorisme et leur demandant notamment d'appliquer intégralement les conventions sur la lutte contre le terrorisme,

AYANT NOTÉ l'action coopérative du G8 sur la sécurité dans les transports (notamment la section portant sur la sécurité maritime) approuvée par les dirigeants du G8 lors du Sommet de Kananaskis, Alberta (Canada) en juin 2002,

RAPPELANT l'article VIII c) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (ci-après dénommée "la Convention"), qui a trait à la procédure d'amendement de la Convention par une conférence de Gouvernements contractants,

NOTANT la résolution A.924(22) intitulée "Examen des mesures et procédures visant à prévenir les actes de terrorisme qui compromettent la sûreté des passagers et des équipages et la sécurité des navires", adoptée par l'Assemblée de l'Organisation, le 20 novembre 2001, qui, notamment :

- a) reconnaît qu'il est nécessaire que l'Organisation examine, dans le but de les réviser, les mesures techniques et juridiques internationales existantes et envisage de nouvelles mesures appropriées permettant de prévenir et réprimer le terrorisme à l'encontre des navires et d'améliorer la sûreté à bord et à terre, de façon à réduire les risques pour les passagers, les équipages et le personnel portuaire à bord des navires et dans les zones portuaires ainsi que pour les navires et leurs cargaisons; et
- b) prie le Comité de la sécurité maritime, le Comité juridique et le Comité de la simplification des formalités de l'Organisation, sous la direction du Conseil, de passer en revue, à titre hautement prioritaire, les instruments mentionnés dans le préambule de la résolution précitée ainsi que tout autre instrument pertinent de l'OMI relevant de leur compétence pour voir s'il est nécessaire de les mettre à jour et/ou d'adopter d'autres mesures en matière de sûreté et, compte tenu des résultats de cet examen, de prendre les mesures voulues,

AYANT IDENTIFIÉ la résolution A.584(14) intitulée "Mesures visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages", la circulaire MSC/Circ.443 sur les "Mesures visant à prévenir les actes illicites à l'encontre des passagers et des équipages à bord des navires" et la circulaire MSC/Circ.754 sur la "Sécurité des transbordeurs à passagers" parmi les instruments de l'OMI relevant de la portée de la résolution A.924(22),

RAPPELANT la résolution 5 intitulée "Amendements futurs au chapitre XI de la Convention SOLAS de 1974 concernant des mesures spéciales visant à renforcer la sécurité maritime", adoptée par la Conférence de 1994 des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,

AYANT EXAMINÉ les amendements à l'Annexe de la Convention qui ont été proposés et diffusés aux Membres de l'Organisation et à tous les Gouvernements contractants à la Convention,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII c) ii) de la Convention, les amendements à l'Annexe de la Convention dont le texte figure à l'annexe de la présente résolution;

2. DÉCIDE, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, que les amendements susmentionnés seront réputés avoir été acceptés le 1er janvier 2004 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Gouvernements contractants à la Convention, ou des Gouvernements contractants dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié qu'ils élèvent une objection contre ces amendements;
3. INVITE les Gouvernements contractants à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention, lesdits amendements entreront en vigueur le 1er juillet 2004, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
4. PRIE le Secrétaire général de l'Organisation, en conformité de l'article VIII b) v) de la Convention, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements joint en annexe à tous les Gouvernements contractants à la Convention;
5. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe à tous les Membres de l'Organisation qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention.

ANNEXE

AMENDEMENTS À L'ANNEXE DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

CHAPITRE V

SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Règle 19 - Prescriptions relatives à l'emport des systèmes et du matériel de navigation de bord

- 1 Remplacer les alinéas .4, .5 et .6 actuels du paragraphe 2.4.2 par ce qui suit :
 - "4 dans le cas des navires, autres que les navires à passagers et les navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 50 000, au plus tard lors de la première visite¹ du matériel de sécurité qui a lieu après le 1er juillet 2004 ou d'ici au 31 décembre 2004, si cette dernière date est plus rapprochée; et"
- 2 Ajouter la nouvelle phrase ci-après à la fin de l'alinéa .7 actuel du paragraphe 2.4 :

"Les navires équipés de matériel AIS doivent maintenir ce matériel en fonctionnement à tout moment, sauf lorsque des accords, règles ou normes internationaux prévoient la protection des renseignements relatifs à la navigation."

CHAPITRE XI

MESURES SPÉCIALES POUR RENFORCER LA SÉCURITÉ MARITIME

- 3 Renommer le chapitre XI actuel qui devient le chapitre XI-1.

Règle 3 - Numéro d'identification du navire

- 4 Après le titre de cette règle, insérer le texte suivant :

"(Les paragraphes 4 et 5 s'appliquent à tous les navires visés par la présente règle. Pour les navires construits avant le [1er juillet 2004], les prescriptions des paragraphes 4 et 5 doivent être respectées au plus tard à la première mise en cale sèche du navire prévue après le [1er juillet 2004])"

¹ La première visite du matériel de sécurité désigne la première visite annuelle, la première visite périodique ou la première visite de renouvellement pour le matériel de sécurité, selon celle qui doit avoir lieu en premier après le 1er juillet 2004, et en outre, dans le cas des navires en construction, la visite initiale.

5 Supprimer le paragraphe 4 actuel et insérer le nouveau texte suivant :

"4 Le numéro d'identification du navire doit être marqué de façon permanente :

- .1 dans un endroit visible soit à l'arrière du navire soit sur les deux côtés de la coque, au milieu du navire à bâbord et tribord, au-dessus de la ligne de charge maximale assignée ou sur les deux côtés de la superstructure, à bâbord et tribord ou à l'avant de la superstructure, ou, dans le cas des navires à passagers, sur une surface horizontale visible depuis les airs; et
- .2 dans un endroit facilement accessible soit sur l'une des cloisons transversales d'extrémité des locaux de machines, tels que définis dans la règle II-2/3.30, soit sur l'une des écoutilles ou, dans le cas des navires-citernes, dans la chambre des pompes ou, dans le cas de navires dotés d'espaces rouliers, tels que définis dans la règle II-2/3.41, sur l'une des cloisons transversales d'extrémité des espaces rouliers.

5.1 L'inscription permanente doit être nettement visible, distincte de toute autre marque inscrite sur la coque, et être peinte dans une couleur contrastée.

5.2 L'inscription permanente visée au paragraphe 4.1 doit avoir au moins 200 mm de hauteur. L'inscription permanente visée au paragraphe 4.2 doit avoir au moins 100 mm de hauteur. La largeur des inscriptions doit être proportionnée à leur hauteur.

5.3 L'inscription permanente peut être marquée en relief, gravée ou poinçonnée, ou apposée par toute autre méthode équivalente garantissant que le numéro d'identification du navire ne pourra pas être effacé facilement.

5.4 Sur les navires construits dans un matériau autre que l'acier ou du métal, l'Administration doit approuver la méthode d'inscription du numéro d'identification du navire."

6 Ajouter, après la règle 4 actuelle, la nouvelle règle 5 suivante :

"Règle 5 Fiche synoptique continue

1 Une fiche synoptique continue doit être délivrée à tout navire auquel s'applique le chapitre I.

2.1 La fiche synoptique continue vise à fournir un dossier de bord des antécédents du navire en ce qui concerne les renseignements qui y sont consignés.

2.2 Dans le cas des navires construits avant le 1er juillet 2004, la fiche synoptique continue doit fournir, au minimum, les antécédents du navire à compter du 1er juillet 2004.

3 La fiche synoptique continue doit être délivrée par l'Administration à chaque navire autorisé à battre son pavillon et elle doit contenir, au minimum, les renseignements ci-après :

- .1 le nom de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon;
- .2 la date à laquelle le navire a été immatriculé dans cet État;
- .3 le numéro d'identification du navire conformément à la règle 3;
- .4 le nom du navire;
- .5 le port dans lequel le navire est immatriculé;
- .6 le nom et l'(les) adresse(s) officielle(s) du ou des propriétaires inscrits;
- .7 le nom et l'(les) adresse(s) officielle(s) du ou des affréteurs coque nue inscrits, s'il y a lieu;
- .8 le nom de la compagnie, telle que définie à la règle IX/1, son adresse officielle et la ou les adresses auxquelles elle mène ses activités relatives à la gestion de la sécurité;
- .9 le nom de toutes les sociétés de classification auprès desquelles le navire est classé;
- .10 le nom de l'Administration ou du Gouvernement contractant ou de l'organisme reconnu qui a délivré à la compagnie qui exploite le navire, le document de conformité (ou le document de conformité provisoire) spécifié dans le Code ISM, tel que défini à la règle IX/1, et le nom de l'organisme qui a procédé à l'audit sur la base duquel le document a été délivré, s'il ne s'agit pas du même organisme que celui qui a délivré le document;
- .11 le nom de l'Administration ou du Gouvernement contractant ou de l'organisme reconnu qui a délivré au navire le Certificat de gestion de la sécurité (ou le Certificat provisoire de gestion de la sécurité) spécifié dans le Code ISM, tel que défini à la règle IX/1, et le nom de l'organisme qui a procédé à l'audit sur la base duquel le certificat a été délivré, s'il ne s'agit pas du même organisme que celui qui a délivré le certificat;
- .12 le nom de l'Administration ou du Gouvernement contractant ou de l'organisme de sûreté reconnu qui a délivré au navire le Certificat international de sûreté du navire (ou le Certificat international provisoire de sûreté du navire) spécifié dans la partie A du Code ISPS, tel que défini à la règle XI-2/1, et le nom de l'organisme qui a procédé à la vérification sur la base de laquelle le certificat a été délivré, s'il ne s'agit pas du même organisme que celui qui a délivré le certificat; et

.13 la date à laquelle le navire a cessé d'être immatriculé dans cet État.

4.1 Toute modification apportée aux renseignements mentionnés aux paragraphes 3.4 à 3.12 doit être consignée sur la fiche synoptique continue de façon à fournir des renseignements actualisés ainsi que l'historique des modifications.

4.2 En cas de changements des renseignements mentionnés au paragraphe 4.1, l'Administration doit, dès que possible, mais au plus tard trois mois après la date de la modification, délivrer aux navires autorisés à battre son pavillon une version révisée et actualisée de la fiche synoptique continue ou un état des modifications appropriées qui ont été apportées.

4.3 En cas de changements des renseignements mentionnés au paragraphe 4.1, l'Administration doit, en attendant que soit délivrée une version révisée et actualisée de la fiche synoptique continue, autoriser et inviter soit la compagnie, telle que définie à la règle IX/1, soit le capitaine du navire à modifier la fiche synoptique continue pour rendre compte de ces changements. En pareils cas, après modification de la fiche synoptique continue, la compagnie doit en informer l'Administration sans tarder.

5.1 La fiche synoptique continue doit être établie en langue anglaise, espagnole ou française. En outre une traduction dans la ou les langues officielles de l'Administration peut être fournie.

5.2 La présentation de la fiche synoptique continue doit être conforme au modèle mis au point par l'Organisation, et tenue à jour conformément aux directives élaborées par l'Organisation. Aucun renseignement figurant précédemment sur la fiche synoptique continue ne doit être modifié, supprimé, effacé ou altéré de quelque manière que ce soit.

6 Lorsqu'un navire est transféré sous le pavillon d'un autre État ou lorsque le navire est vendu à un autre propriétaire (ou est repris par un autre affréteur coque nue) ou si une autre compagnie assume la responsabilité de l'exploitation du navire, la fiche synoptique continue doit rester à bord.

7 Lorsqu'un navire doit être transféré sous le pavillon d'un autre État, la compagnie doit informer l'Administration du nom de l'État sous le pavillon duquel le navire doit être transféré afin que celle-ci puisse transmettre à cet État une copie de la fiche synoptique continue couvrant la période pendant laquelle le navire relevait de sa compétence.

8 Lorsqu'un navire est transféré sous le pavillon d'un autre État dont le gouvernement est un Gouvernement contractant, le Gouvernement contractant de l'État dont le navire battait le pavillon jusqu'alors doit transmettre à l'Administration, dans les plus brefs délais après le transfert, une copie de la fiche synoptique continue pertinente couvrant la période pendant laquelle le navire relevait de sa compétence ainsi que toute fiche synoptique continue précédemment délivrée au navire par d'autres États.

9 Lorsqu'un navire est transféré sous le pavillon d'un autre État, l'Administration doit joindre les fiches synoptiques continues précédentes à la fiche synoptique continue qu'elle délivrera au navire afin que l'on dispose du dossier continu des antécédents du navire comme prévu par la présente règle.

10 La fiche synoptique continue doit être conservée à bord du navire et doit être disponible aux fins d'inspection à tout moment."

7 Insérer, après le chapitre renuméroté XI-1, le nouveau chapitre XI-2 ci-après :

"CHAPITRE XI-2

MESURES SPÉCIALES POUR RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME

Règle 1 Définitions

- 1 Aux fins du présent chapitre, sauf disposition expresse contraire :
 - .1 *Vraquier* désigne un vraquier tel que défini à la règle IX/1.6.
 - .2 *Navire-citerne pour produits chimiques* désigne un navire-citerne pour produits chimiques tel que défini à la règle VII/8.2.
 - .3 *Transporteur de gaz* désigne un transporteur de gaz tel que défini à la règle VII/11.2.
 - .4 *Engin à grande vitesse* désigne un engin tel que défini à la règle X/1.2.
 - .5 *Unité mobile de forage au large* désigne une unité mobile de forage au large propulsée par des moyens mécaniques, telle que définie à la règle IX/1, qui n'est pas sur place.
 - .6 *Pétrolier* désigne un pétrolier tel que défini à la règle II-1/2.12.
 - .7 *Compagnie* désigne une compagnie telle que définie à la règle IX/1.
 - .8 *Interface navire/port* désigne les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes, de marchandises, ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire.
 - .9 *Installation portuaire* désigne un emplacement, tel que déterminé par le Gouvernement contractant ou par l'autorité désignée, où a lieu l'interface navire/port. Elle comprend les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer, selon le cas.
 - .10 L'expression "*activité de navire à navire*" désigne toute activité qui ne dépend pas d'une installation portuaire et qui fait intervenir le transfert de marchandises ou de personnes d'un navire à un autre.

- .11 *Autorité désignée* désigne l'organisme (ou les organismes) ou l'administration (ou les administrations) chargé(s) au sein du Gouvernement contractant, de la mise en œuvre des dispositions du présent chapitre concernant la sûreté des installations portuaires et l'interface navire/port, du point de vue de l'installation portuaire.
- .12 *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS)* désigne le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, qui consiste en une partie A (dont les dispositions doivent être appliquées à titre obligatoire) et une partie B (dont les dispositions doivent être appliquées à titre de recommandation), tel qu'adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation, sous réserve que :
- .1 les amendements à la partie A du Code soient adoptés, entrent en vigueur et prennent effet conformément à l'article VIII de la présente Convention concernant les procédures d'amendement applicables à l'Annexe à l'exception du chapitre I; et
- .2 les amendements à la partie B du Code soient adoptés par le Comité de la sécurité maritime conformément à son règlement intérieur.
- .13 *Événement lié à la sûreté* désigne tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui menace la sûreté d'un navire, y compris une unité mobile de forage au large et un engin à grande vitesse, ou d'une installation portuaire ou d'une interface navire-port ou d'une activité de navire à navire.
- .14 *Niveau de sûreté* désigne la qualification du degré du risque qu'un événement ou une tentative d'événement lié à la sûreté se produise.
- .15 *Déclaration de sûreté* désigne un accord conclu entre un navire et soit une installation portuaire soit un autre navire avec laquelle ou lequel une interface se produit et spécifiant les mesures de sûreté que chacun appliquera.
- .16 *Organisme de sûreté reconnu* désigne un organisme ayant des compétences appropriées en matière de sûreté et une connaissance suffisante des opérations des navires et des ports, qui est habilité à mener une activité d'évaluation ou de vérification ou d'approbation ou de certification, prescrite aux termes du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS.

2 Lorsqu'il est utilisé dans les règles 3 à 13, le terme *navire* comprend les unités mobiles de forage au large et les engins à grande vitesse.

3 Lorsqu'elle est utilisée dans le présent chapitre, l'expression "tous les navires" désigne tout navire auquel s'applique le présent chapitre.

4 Lorsqu'elle est utilisée dans les règles 3, 4, 7, 10, 11, 12 et 13, l'expression "Gouvernement contractant" vise également l'"Autorité désignée".

Règle 2 Application

1 Le présent chapitre s'applique :

- .1 aux types de navires suivants qui effectuent des voyages internationaux :
 - .1.1 navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers;
 - .1.2 navires de charge, y compris les engins à grande vitesse, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500; et
 - .1.3 unités mobiles de forage au large; et
- .2 aux installations portuaires fournissant des services à de tels navires qui effectuent des voyages internationaux.

2 Nonobstant les dispositions du paragraphe 1.2, les Gouvernements contractants doivent décider de la portée de l'application du présent chapitre et des sections pertinentes de la partie A du Code ISPS aux installations portuaires situées sur leur territoire qui, bien qu'elles soient utilisées principalement par des navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux, doivent parfois desservir des navires arrivant d'un voyage international ou partant pour un tel voyage.

2.1 Les Gouvernements contractants doivent fonder les décisions qu'ils prennent en vertu du paragraphe 2 sur une évaluation de la sûreté des installations portuaires effectuée conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS.

2.2 Toute décision prise par un Gouvernement contractant en vertu du paragraphe 2 ne doit pas compromettre le niveau de sûreté à atteindre en vertu du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS.

3 Le présent chapitre ne s'applique pas aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires, ni aux autres navires appartenant à un Gouvernement contractant ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service public non commercial.

4 Aucune disposition du présent chapitre ne doit porter atteinte aux droits ou obligations des États en vertu du droit international.

Règle 3

Obligations des Gouvernements contractants en matière de sûreté

1 Les Administrations doivent établir des niveaux de sûreté et veiller à ce que les renseignements concernant ces niveaux soient fournis aux navires autorisés à battre leur pavillon. Lorsque des changements sont introduits, les renseignements concernant les niveaux de sûreté doivent être mis à jour en fonction des circonstances.

2 Les Gouvernements contractants doivent établir des niveaux de sûreté et veiller à ce que les renseignements concernant ces niveaux soient fournis aux installations portuaires situées sur leur territoire ainsi qu'aux navires avant leur arrivée ou pendant leur séjour dans un port situé sur leur territoire. Lorsque des changements sont introduits, les renseignements concernant les niveaux de sûreté doivent être mis à jour en fonction des circonstances.

Règle 4

Prescriptions applicables aux compagnies et aux navires

1 Les compagnies doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes du présent chapitre et de la partie A du Code ISPS, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.

2 Les navires doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes du présent chapitre et de la partie A du Code ISPS, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS, et ce respect doit être vérifié et certifié conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS.

3 Avant d'entrer ou lors de son séjour dans un port situé sur le territoire d'un Gouvernement contractant, un navire doit satisfaire aux prescriptions relatives au niveau de sûreté établi par ce Gouvernement contractant, si ce niveau est plus élevé que celui que l'Administration a établi pour ledit navire.

4 Les navires doivent prendre, sans retard indu, les mesures nécessaires face à tout rehaussement du niveau de sûreté.

5 Lorsqu'un navire ne satisfait pas aux prescriptions du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS, ou lorsqu'il ne peut satisfaire aux prescriptions correspondant au niveau de sûreté établi par l'Administration ou par un autre Gouvernement contractant et applicable à ce navire, ce dernier doit informer l'autorité compétente avant de se livrer à une activité quelconque d'interface navire/port ou avant l'entrée dans le port, si cette entrée est antérieure.

Règle 5

Responsabilité spécifique des compagnies

La compagnie doit veiller à ce que le capitaine ait à bord, à tout moment, des renseignements permettant aux fonctionnaires dûment autorisés par un Gouvernement contractant d'établir :

- .1 la personne qui est chargée de nommer les membres de l'équipage ou autres personnes actuellement employées ou engagées à bord du navire à quelque titre que ce soit pour les activités de ce navire;
- .2 la personne qui est chargée de décider de l'emploi du navire; et
- .3 dans les cas où le navire est employé en vertu d'une ou de chartes-parties, quelles sont les parties à cette ou ces chartes-parties.

Règle 6 **Système d'alerte de sûreté du navire**

1 Tous les navires doivent être pourvus d'un système d'alerte de sûreté du navire, comme suit :

- .1 navires construits le 1er juillet 2004 ou après cette date;
 - .2 navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers, construits avant le 1er juillet 2004, au plus tard à la date de la première visite de l'installation radioélectrique qui a lieu après le 1er juillet 2004;
 - .3 pétroliers, navires-citernes pour produits chimiques, transporteurs de gaz, vraquiers et engins à grande vitesse à cargaison d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 construits avant le 1er juillet 2004, au plus tard à la date de la première visite de l'installation radioélectrique qui a lieu après le 1er juillet 2004; et
 - .4 autres navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et unités mobiles de forage au large construites avant le 1er juillet 2004, au plus tard à la date de la première visite de l'installation radioélectrique qui a lieu après le 1er juillet 2006.
- 2 Lorsqu' il est activé, le système d'alerte de sûreté du navire :
- .1 doit déclencher et transmettre à une autorité compétente désignée par l'Administration, qui en l'occurrence peut inclure la compagnie, une alerte de sûreté navire-côtière identifiant le navire et sa position et signalant que la sûreté du navire est menacée ou qu'elle a été compromise;
 - .2 ne doit pas envoyer l'alerte de sûreté à d'autres navires;
 - .3 ne doit pas donner l'alarme à bord du navire; et
 - .4 doit continuer l'alerte de sûreté jusqu'à ce qu'elle soit désactivée et/ou réenclenchée.

- 3 Le système d'alerte de sûreté du navire doit :
- .1 pouvoir être activé depuis la passerelle de navigation et depuis un autre endroit au moins; et
 - .2 satisfaire à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation;
- 4 Les commandes du système d'alerte de sûreté du navire doivent être conçues de manière à empêcher le déclenchement par inadvertance de l'alerte de sûreté du navire.
- 5 Il peut être satisfait aux prescriptions relatives au système d'alerte de sûreté du navire en utilisant l'installation radioélectrique installée aux fins du respect des prescriptions du chapitre IV, sous réserve que toutes les prescriptions de la présente règle soient observées.
- 6 Lorsqu'une Administration reçoit notification d'une alerte de sûreté du navire, elle doit immédiatement en informer l'État (les États) à proximité duquel (desquels) le navire est actuellement exploité.
- 7 Lorsqu'un Gouvernement contractant reçoit notification d'une alerte de sûreté d'un navire qui n'est pas autorisé à battre son pavillon, il doit immédiatement en informer l'Administration intéressée et, selon le cas, l'État ou les États à proximité duquel ou desquels le navire est actuellement exploité.

Règle 7 **Menaces contre les navires**

- 1 Les Gouvernements contractants doivent établir des niveaux de sûreté et veiller à ce que les renseignements sur les niveaux de sûreté soient communiqués aux navires exploités dans leur mer territoriale ou ayant fait part de leur intention d'entrer dans leur mer territoriale.
- 2 Les Gouvernements contractants doivent fournir un point de contact par l'intermédiaire duquel ces navires peuvent solliciter des avis ou une assistance et auxquels ils peuvent signaler tout problème de sûreté que pourraient susciter d'autres navires, mouvements ou communications.
- 3 Lorsqu'un risque d'attaque a été déterminé, le Gouvernement contractant intéressé doit informer les navires concernés et leur administration :
- .1 du niveau de sûreté actuel;
 - .2 de toutes mesures de sûreté qui devraient être mises en place par les navires concernés pour se protéger contre l'attaque, conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS; et
 - .3 des mesures de sûreté que l'État côtier a décidé de mettre en place, le cas échéant.

Règle 8

Pouvoir discrétionnaire du capitaine en matière de sécurité et de sûreté du navire

1 Le capitaine ne doit pas être soumis, de la part de la compagnie, de l'affrètement ou de toute autre personne à des pressions qui l'empêchent de prendre ou d'exécuter toute décision qui, selon son jugement professionnel, est nécessaire pour maintenir la sécurité et la sûreté du navire. Ces mesures comprennent le refus d'embarquer des personnes (sauf celles qui sont identifiées comme étant dûment autorisées par un Gouvernement contractant) ou leurs effets et le refus de charger des cargaisons, y compris des conteneurs ou autres engins de transport fermés.

2 Si, selon le jugement professionnel du capitaine, un conflit entre toutes prescriptions applicables au navire en matière de sécurité et de sûreté surgit au cours de son exploitation, le capitaine doit donner effet à celles des prescriptions nécessaires pour préserver la sécurité du navire. Dans de pareils cas, le capitaine peut appliquer des mesures de sûreté temporaires et il doit en informer immédiatement l'Administration et, si cela est approprié, le Gouvernement contractant dans le port duquel le navire est exploité ou a l'intention d'entrer. De telles mesures de sûreté temporaires prises en vertu de la présente règle doivent, dans toute la mesure du possible, correspondre au niveau de sûreté existant. Lorsque de tels cas sont identifiés, l'Administration doit veiller à ce que pareils conflits soient résolus et que la possibilité qu'ils se reproduisent soit réduite au minimum.

Règle 9

Mesures liées au contrôle et au respect des dispositions

1 Contrôle des navires au port

1.1 Aux fins du présent chapitre, tout navire auquel le présent chapitre s'applique est soumis à un contrôle, lorsqu'il se trouve dans un port d'un autre Gouvernement contractant, par des fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement, lesquels peuvent être les mêmes fonctionnaires que ceux chargés d'exécuter les fonctions décrites à la règle I/19. Un tel contrôle doit se limiter à vérifier la présence à bord d'un certificat international de sûreté du navire ou d'un certificat international provisoire de sûreté du navire en cours de validité, délivré en vertu des dispositions du Code ISPS (le Certificat), lequel, s'il est valable, doit être accepté sauf s'il existe des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS.

1.2 S'il existe de telles raisons, ou lorsqu'un certificat valable n'est pas présenté alors qu'il est exigé, les fonctionnaires dûment autorisés par le Gouvernement contractant doivent imposer une ou plusieurs des mesures de contrôle à l'égard du navire en question, telles que prévues au paragraphe 1.3. Toute mesure ainsi imposée doit être proportionnée, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.

1.3 Ces mesures de contrôle consistent à inspecter le navire, à retarder ou retenir le navire, à restreindre les opérations, y compris le déplacement dans le port, ou à expulser le navire du port. De telles mesures de contrôle peuvent comprendre en supplément ou à titre de rechange d'autres mesures administratives ou correctives de moindre portée.

2 Navires ayant l'intention d'entrer dans un port d'un autre Gouvernement contractant

2.1 Aux fins du présent chapitre, un Gouvernement contractant peut exiger que les navires ayant l'intention d'entrer dans ses ports fournissent aux fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement, afin de s'assurer qu'ils satisfont aux dispositions du présent chapitre avant leur entrée dans un port dans le but d'éviter d'avoir à imposer des mesures de contrôle ou prendre des dispositions, les renseignements ci-après concernant :

- .1 le fait que le navire possède un Certificat en cours de validité et le nom de l'autorité ayant délivré le certificat;
- .2 le niveau de sûreté auquel le navire est actuellement exploité;
- .3 le niveau de sûreté auquel le navire a été exploité dans un port précédent quelconque où il s'est livré à une activité d'interface navire/port au cours de la période spécifiée au paragraphe 2.3;
- .4 les mesures de sûreté spéciales ou additionnelles qui ont été prises par le navire dans un port précédent quelconque où il s'est livré à une activité d'interface navire/port au cours de la période spécifiée au paragraphe 2.3;
- .5 le maintien de procédures appropriées de sûreté du navire pendant toute activité de navire à navire menée au cours de la période spécifiée au paragraphe 2.3; ou
- .6 d'autres renseignements pratiques relatifs à la sûreté (à l'exception des renseignements détaillés concernant le plan de sûreté du navire), compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.

Si le Gouvernement contractant en fait la demande, le navire ou la compagnie doit fournir une confirmation, jugée acceptable par ce Gouvernement contractant, des renseignements prescrits ci-dessus.

2.2 Tout navire auquel le présent chapitre s'applique qui a l'intention d'entrer dans le port d'un autre Gouvernement contractant doit fournir les renseignements décrits au paragraphe 2.1 sur demande des fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement. Le capitaine peut refuser de fournir de tels renseignements étant entendu que ce refus peut entraîner le refus d'entrée au port.

2.3 Le navire doit conserver un dossier des renseignements visés au paragraphe 2.1 pour la période couvrant les 10 dernières escales dans des installations portuaires.

2.4 Si, après avoir reçu les renseignements décrits au paragraphe 2.1, les fonctionnaires dûment autorisés par le Gouvernement contractant du port dans lequel le navire a l'intention d'entrer ont des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS, ces fonctionnaires doivent tenter d'établir une communication avec le navire et entre le navire et l'Administration afin de remédier à la non-conformité. Si une telle communication n'entraîne pas de rectification, ou si ces fonctionnaires ont par ailleurs des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS, ils peuvent prendre des dispositions à l'égard du navire en question, telles que prévues au paragraphe 2.5. De telles dispositions doivent être proportionnées, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.

2.5 Ces dispositions sont les suivantes :

- .1 obligation de rectifier la non-conformité;
- .2 obligation imposée au navire de se rendre à un endroit spécifié dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures de ce gouvernement contractant;
- .3 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; ou
- .4 refus d'entrée au port.

Avant de prendre de telles dispositions, le Gouvernement contractant doit informer le navire de ses intentions. Lorsqu'il a connaissance de ces renseignements, le capitaine peut changer d'avis et décider de ne plus entrer au port. Dans ce cas, la présente règle ne s'applique pas.

3 Dispositions supplémentaires

3.1 Au cas où :

- .1 une mesure de contrôle, autre qu'une mesure administrative ou corrective de moindre portée, visée au paragraphe 1.3, est imposée, ou
- .2 l'une quelconque des dispositions visées au paragraphe 2.5 est prise,

un fonctionnaire dûment autorisé par le Gouvernement contractant doit informer immédiatement et par écrit l'Administration en spécifiant les mesures de contrôle qui ont été imposées ou les dispositions qui ont été prises ainsi que leurs motifs. Le Gouvernement contractant qui impose les mesures de contrôle doit également notifier l'organisme de sûreté reconnu qui a délivré le Certificat au navire concerné ainsi que l'Organisation, lorsque de telles mesures de contrôle ont été imposées ou de telles dispositions prises.

3.2 Lorsque l'entrée au port est refusée ou que le navire est expulsé du port, les autorités de l'État du port doivent communiquer les faits pertinents aux autorités de l'État

des ports suivants appropriés, s'ils sont connus, ainsi que tout autre État côtier approprié, en tenant compte des directives que doit élaborer l'Organisation. Le caractère confidentiel et la protection des renseignements communiqués doivent être garantis.

3.3 Le refus d'entrée au port, en vertu des paragraphes 2.4 et 2.5, ou l'expulsion du port, en vertu des paragraphes 1.1 à 1.3, ne doivent être imposés que lorsque les fonctionnaires dûment autorisés par le Gouvernement contractant ont des raisons sérieuses de penser que le navire constitue une menace immédiate pour la sûreté ou la sécurité des personnes ou des navires ou autres biens et qu'il n'existe pas d'autres moyens appropriés d'éliminer cette menace.

3.4 Les mesures de contrôle visées au paragraphe 1.3 et les dispositions visées au paragraphe 2.5 ne doivent être imposées, en vertu de la présente règle, qu'en attendant que la non-conformité les ayant entraînées ait été rectifiée de manière jugée satisfaisante par le Gouvernement contractant, compte tenu des mesures proposées par le navire ou l'Administration, le cas échéant.

3.5 Lorsque les Gouvernements contractants exercent un contrôle en vertu du paragraphe 1 ou prennent des dispositions en vertu du paragraphe 2 :

- .1 tout doit être mis en œuvre pour éviter qu'un navire soit indûment retenu ou retardé. Si un navire a été indûment retenu, ou retardé, par suite de l'exercice de ce contrôle, il a droit à réparation pour les pertes ou préjudices subis; et
- .2 l'accès nécessaire au navire ne doit pas être empêché dans des cas d'urgence ou pour des raisons humanitaires et aux fins de la sûreté.

Règle 10

Prescriptions applicables aux installations portuaires

1 Les installations portuaires doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes du présent chapitre et de la partie A du Code ISPS, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.

2 Les Gouvernements contractants ayant sur leur territoire une ou des installations portuaires auxquelles la présente règle s'applique doivent veiller à ce que :

- .1 des évaluations de la sûreté de l'installation portuaire soient effectuées, revues et approuvées conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS; et
- .2 des plans de sûreté de l'installation portuaire soient élaborés, revus, approuvés et mis en œuvre conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS.

3 Les Gouvernements contractants doivent désigner et communiquer les mesures à prendre en compte dans un plan de sûreté de l'installation portuaire eu égard aux divers

niveaux de sûreté, notamment lorsque la soumission d'une déclaration de sûreté sera exigée.

Règle 11

Accords concernant d'autres arrangements en matière de sûreté

1 Les Gouvernements contractants peuvent, dans le cadre de l'application du présent chapitre et de la partie A du Code ISPS, conclure par écrit des accords bilatéraux ou multilatéraux avec d'autres Gouvernements contractants concernant d'autres arrangements en matière de sûreté visant des voyages internationaux courts effectués sur des routes fixes entre des installations portuaires situées sur leur territoire.

2 Ces accords ne doivent pas compromettre le niveau de sûreté d'autres navires ou des installations portuaires qui ne sont pas visés par l'accord.

3 Aucun navire visé par un tel accord ne doit se livrer à des activités de navire à navire avec un navire qui n'est pas visé par l'accord.

4 Ces accords doivent être régulièrement passés en revue, compte tenu de l'expérience acquise ainsi que de tout changement des circonstances particulières ou de l'évaluation des menaces pour la sûreté des navires, des installations portuaires ou des routes visés par l'accord.

Règle 12

Arrangements équivalents en matière de sûreté

1 Une Administration peut autoriser un navire particulier ou un groupe de navires autorisés à battre son pavillon, à mettre en œuvre d'autres mesures de sûreté équivalentes à celles qui sont prescrites dans le présent chapitre ou dans la partie A du Code ISPS, à condition que ces mesures de sûreté soient au moins aussi efficaces que celles prescrites dans le présent chapitre ou dans la partie A du Code ISPS. L'Administration qui autorise de telles mesures de sûreté doit en communiquer les détails à l'Organisation.

2 Dans le cadre de l'application du présent chapitre et de la partie A du Code ISPS, un Gouvernement contractant peut autoriser une installation portuaire donnée ou un groupe d'installations portuaires situées sur son territoire, autres que celles visées par un accord conclu en vertu de la règle 11, à mettre en œuvre des mesures de sûreté équivalentes à celles qui sont prescrites dans le présent chapitre ou dans la partie A du Code ISPS, à condition que ces mesures de sûreté soient au moins aussi efficaces que celles prescrites dans le présent chapitre ou dans la partie A du Code ISPS. Le Gouvernement contractant qui autorise de telles mesures de sûreté doit en communiquer les détails à l'Organisation.

Règle 13

Communication de renseignements

1 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation, au plus tard le 1er juillet 2004 et faire connaître pour l'information des compagnies et des navires :

- .1 les noms et les coordonnées de leur ou leurs autorités nationales responsables de la sûreté des navires et des installations portuaires;
- .2 les lieux situés sur leur territoire qui sont couverts par les plans de l'installation portuaire approuvés;
- .3 les noms et les coordonnées de celles qui ont été désignées et doivent être disponibles 24 heures sur 24 pour recevoir les alertes de sûreté navire-côtière visées à la règle 6.2.1 et y donner suite;
- .4 les noms et les coordonnées de celles qui ont été désignées et doivent être disponibles 24 heures sur 24 pour recevoir des communications émanant de Gouvernements contractants qui exercent les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions, visées à la règle 9.3.1 et y donner suite; et
- .5 les noms et les coordonnées de celles qui ont été désignées et doivent être disponibles 24 heures sur 24 pour fournir des conseils ou une assistance aux navires et auxquels les navires peuvent signaler tous problèmes de sûreté, visés à la règle 7.2;

et par la suite, mettre à jour ces renseignements au fur et à mesure que des changements y sont apportés. L'Organisation doit diffuser ces renseignements aux autres Gouvernements contractants pour l'information de leurs fonctionnaires.

2 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation, au plus tard le 1er juillet 2004 les noms et les coordonnées de tout organisme de sûreté reconnu autorisé à agir en leur nom ainsi que les détails de la responsabilité spécifique de ces organismes et des conditions de leur habilitation. Ces renseignements doivent être mis à jour au fur et à mesure que des changements y sont apportés. L'Organisation doit diffuser ces renseignements aux autres Gouvernements contractants pour l'information de leurs fonctionnaires.

3 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation, au plus tard le 1er juillet 2004, une liste indiquant les plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés pour les installations portuaires situées sur leur territoire ainsi que le lieu ou les lieux couverts par chaque plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé et la date correspondante d'approbation, et communiquer ensuite les renseignements voulus lorsque l'un quelconque des changements ci-après se produit :

- .1 des changements du lieu ou des lieux couverts par un plan de sûreté d'installation portuaire approuvé doivent être introduits ou ont été introduits. En pareils cas, les renseignements à communiquer doivent

indiquer les changements du lieu ou des lieux couverts par le plan et la date à laquelle ces changements doivent être introduits ou ont été mis en œuvre;

- .2 un plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé, inclus antérieurement dans la liste soumise à l'Organisation, doit être retiré ou a été retiré. En pareils cas, les renseignements doivent indiquer la date à laquelle le retrait prendra effet ou a été mis en œuvre et doivent être communiqués à l'Organisation dès que possible; et
- .3 des adjonctions doivent être apportées à la liste des plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés. En pareils cas, les renseignements à communiquer doivent indiquer le ou les lieux couverts par le plan et la date d'approbation.

4 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation, à des intervalles de cinq ans après le 1er juillet 2004, une liste révisée et mise à jour indiquant tous les plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés pour les installations portuaires situées sur leur territoire ainsi que le lieu ou les lieux couverts par chaque plan de sûreté de l'installation approuvé et la date correspondante d'approbation (ainsi que la date d'approbation des modifications apportées au plan). Cette liste révisée remplacera tous les renseignements communiqués à l'Organisation en vertu du paragraphe 3 au cours des cinq années précédentes.

5 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation les renseignements concernant la conclusion d'un accord en vertu de la règle 11. Les renseignements communiqués doivent comporter :

- .1 les noms des Gouvernements contractants qui ont conclu l'accord;
- .2 les installations portuaires et les routes fixes visées par l'accord;
- .3 les intervalles de temps auxquels les accords sont passés en revue;
- .4 la date d'entrée en vigueur de l'accord; et
- .5 les consultations qui ont éventuellement eu lieu avec d'autres Gouvernements contractants;

les Gouvernements contractants doivent ensuite communiquer à l'Organisation, dans les meilleurs délais, les renseignements concernant la modification ou la cessation d'un accord.

6 Tout Gouvernement contractant qui autorise, en vertu des dispositions de la règle 12, des arrangements équivalents en matière de sûreté à l'égard d'un navire autorisé à battre son pavillon ou à l'égard d'une installation portuaire située sur son territoire, doit en communiquer les détails à l'Organisation.

7 L'Organisation doit diffuser les renseignements communiqués en vertu des paragraphes 3 à 6 aux autres Gouvernements contractants sur demande.
