

**ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE**  
4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR

Téléphone: 020 7735 7611  
Télécopieur: 020 7587 3210



OMI

**F**

Réf. T2-MMS/2.11.1

MSC.1/Circ.1305  
9 juin 2009

**GUIDE RÉVISÉ À L'INTENTION DES CAPITAINES, DES COMPAGNIES ET  
DES FONCTIONNAIRES DÛMENT AUTORISÉS CONCERNANT  
LES RENSEIGNEMENTS LIÉS À LA SÛRETÉ À SOUMETTRE  
AVANT L'ENTRÉE DU NAVIRE AU PORT**

1 À sa quatre-vingt-sixième session (27 mai – 5 juin 2009), le Comité de la sécurité maritime (le Comité) a décidé d'inclure le numéro d'identification OMI de la compagnie dans la série normalisée de renseignements liés à la sûreté que le navire pourrait être tenu de communiquer avant son entrée au port et, à cette fin, il a également décidé de modifier en conséquence le Guide à l'intention des capitaines, des compagnies et des fonctionnaires dûment autorisés concernant les renseignements liés à la sûreté à soumettre avant l'entrée du navire au port, qui figure en annexe à la circulaire MSC/Circ.1130.

2 Par conséquent, se fondant sur les prescriptions de la règle XI-2/9.2.1 de la Convention SOLAS et tenant compte des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS et la résolution MSC.159(78), intitulée "Recommandations intérimaires sur les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui visent à renforcer la sécurité maritime", le Comité a approuvé un guide révisé à l'intention des capitaines, des compagnies et des fonctionnaires dûment autorisés concernant les renseignements liés à la sûreté à soumettre avant l'entrée du navire au port (le Guide révisé), dont le texte figure en annexe à la présente circulaire. Le Comité a élaboré ce guide révisé dans le souci d'éviter toute prolifération de demandes de renseignements liés à la sûreté, lesquelles ne contribuent ni à améliorer la sûreté maritime, ni à faciliter le trafic maritime.

3 Le Guide révisé ci-joint met en évidence certaines dispositions de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS et recommandations énoncées aux paragraphes B/4.37 à B/4.40 du Code ISPS, contient quelques conseils pratiques et présente, en appendice, une série normalisée de renseignements liés à la sûreté qu'un navire pourrait être tenu de communiquer, sur demande, avant d'entrer au port.

4 Le Comité invite les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS à porter le Guide révisé ci-joint à l'attention des capitaines et des compagnies et, s'il y a lieu, à l'attention des agents de sûreté des installations portuaires. De plus, le Comité prie instamment les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS de porter le Guide révisé ci-joint à l'attention des fonctionnaires qu'ils ont autorisés, ou qu'ils pourraient autoriser, à appliquer les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions en application des prescriptions de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS.

5 Le Comité invite également les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif à l'informer des résultats de l'expérience qu'ils auront acquise dans le cadre de l'utilisation du présent Guide révisé et en particulier, dans le cadre de l'utilisation de la série normalisée de renseignements liés à la sûreté.

6 La présente circulaire annule la circulaire MSC/Circ.1130 et les renvois à ladite circulaire figurant dans tout rapport du Comité ou toute résolution ou circulaire MSC, en ce qui concerne l'application des dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, devraient être désormais considérés comme des renvois à la présente circulaire.

\*\*\*

**ANNEXE****GUIDE RÉVISÉ À L'INTENTION DES CAPITAINES, DES COMPAGNIES ET  
DES FONCTIONNAIRES DÛMENT AUTORISÉS CONCERNANT LES  
RENSEIGNEMENTS LIÉS À LA SÛRETÉ À SOUMETTRE  
AVANT L'ENTRÉE DU NAVIRE AU PORT****OBJET**

1 Le présent guide a pour objet de fournir une série normalisée de renseignements liés à la sûreté qu'un navire pourrait être tenu de communiquer avant l'entrée au port. En outre, en vue de clarifier les prescriptions de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS concernant les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions et compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS, le présent guide met en évidence certaines dispositions de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS et des paragraphes B/4.37 à B/4.40 du Code ISPS.

**MESURES LIÉES AU CONTRÔLE ET AU RESPECT DES DISPOSITIONS**

2 La règle XI-2/9 de la Convention SOLAS décrit les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui s'appliquent aux navires visés par le chapitre XI/2 de la Convention SOLAS. Elle comporte trois sections distinctes qui portent respectivement sur le contrôle des navires se trouvant déjà au port, le contrôle des navires ayant l'intention d'entrer dans un port d'un autre Gouvernement contractant à la Convention SOLAS (Gouvernement contractant) et les dispositions supplémentaires applicables aux deux situations.

3 La règle XI-2/9 de la Convention SOLAS devrait toujours être lue en même temps que les recommandations énoncées aux paragraphes B/4.29 à B/4.40 du Code ISPS et avec la résolution MSC.159(78) concernant les Recommandations intérimaires sur les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui visent à renforcer la sûreté maritime.

**RENSEIGNEMENTS QUE LES NAVIRES SONT TENUS DE FOURNIR AVANT L'ENTRÉE AU PORT  
ET CONSÉQUENCES DU MANQUEMENT À CETTE OBLIGATION**

4 En vertu de la règle XI-2/9.2.2 de la Convention SOLAS, tout navire visé par le chapitre XI-2 qui a l'intention d'entrer dans le port d'un autre Gouvernement contractant doit fournir les renseignements énumérés à la règle XI-2/9.2.1 aux fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement qui en font la demande. Le capitaine peut refuser de fournir de tels renseignements, étant entendu que ce refus peut entraîner le refus d'entrer au port.

5 Selon le paragraphe B/4.40 du Code ISPS, la règle XI-2/9.2.5 permet au capitaine d'un navire qui apprend que l'État côtier ou l'État du port appliquera des mesures de contrôle en vertu de la règle XI-2/9.2 de changer d'avis et de renoncer à entrer au port. Si le capitaine change d'avis, la règle XI-2/9 n'est plus applicable et toutes les autres dispositions qui pourraient être prises doivent l'être compte tenu et dans le respect du droit international.

**SÉRIE NORMALISÉE DE RENSEIGNEMENTS LIÉS À LA SÛRETÉ**

6 On trouvera dans l'appendice du présent guide une série normalisée de renseignements liés à la sûreté qu'un navire pourrait être tenu de communiquer avant l'entrée au port.

7 L'établissement de cette série de renseignements ne devrait pas être interprété comme empêchant un Gouvernement contractant, quel qu'il soit, de demander des renseignements complémentaires de ceux qui sont énumérés dans la série en question ou d'exiger de tels renseignements comme condition d'entrée dans un port situé sur son territoire.

8 En outre, l'établissement d'une série normalisée de renseignements liés à la sûreté ne devrait pas être interprété comme empêchant un Gouvernement contractant ou un fonctionnaire dûment autorisé, quel qu'il soit, de demander, à n'importe quel moment du séjour du navire au port, une pièce justificative ou autre preuve permettant de valider ou de vérifier les renseignements soumis, ou encore d'imposer des mesures de contrôle ou de prendre des dispositions à l'encontre du navire, en application de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS, dans le cadre de l'exercice de mesures liées au contrôle et au respect des dispositions. Il y a lieu de noter à cet égard qu'en vertu de la règle XI-2/9.2.1, 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.

#### **QUI DEVRAIT SOUMETTRE LES RENSEIGNEMENTS, À QUI, QUAND ET COMMENT**

9 Les renseignements énumérés à la règle XI-2/9.2.1 de la Convention SOLAS devraient être soumis par le capitaine du navire. Toutefois, l'agent de sûreté du navire et l'agent de sûreté de la compagnie peuvent soumettre les renseignements au nom du capitaine. En outre, l'agent du navire au port où le navire souhaite entrer peut, avec l'autorisation expresse du capitaine, soumettre également les renseignements au nom du capitaine.

10 Les Gouvernements contractants devraient indiquer aux compagnies et aux navires quelle est la personne à qui adresser les renseignements liés à la sûreté, ainsi que ses coordonnées.

11 Comme il est indiqué ci-dessus, en vertu de la règle XI-2/9.2.2 de la Convention SOLAS, tout navire visé par le chapitre XI-2 qui a l'intention d'entrer dans le port d'un autre Gouvernement contractant doit fournir les renseignements énumérés à la règle XI-2/9.2.1 de la Convention SOLAS aux fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement qui en font la demande. Il est toutefois entendu qu'un certain nombre de Gouvernements contractants ont établi des prescriptions nationales exigeant que chaque navire ayant l'intention d'entrer dans ses ports fournisse de tels renseignements. En pareil cas, les fonctionnaires dûment autorisés ne demandent pas individuellement aux navires de soumettre les renseignements. Les Gouvernements contractants qui ont mis en place de telles pratiques devraient informer les compagnies et les navires des prescriptions qu'ils ont adoptées.

12 Les Gouvernements contractants devraient envisager de mettre en place soit des points de contact centraux ou régionaux, soit d'autres moyens de fournir des informations à jour sur la soumission des renseignements liés à la sûreté. Il conviendrait de porter à la connaissance du public l'existence de tels points de contact.

13 Sauf si un Gouvernement contractant a fixé un délai différent pour la soumission des renseignements requis avant l'arrivée du navire au port, le délai minimal recommandé ne devrait pas être inférieur à 24 heures avant l'arrivée prévue du navire au port.

14 Les renseignements énumérés à la règle XI-2/9.2.1 de la Convention SOLAS et la série normalisée de renseignements liés à la sûreté qui figure en appendice peuvent être soumis sous forme électronique. En pareil cas, il est entendu que la personne qui soumet les renseignements ne pourra pas apposer sa signature, à moins de disposer d'un moyen sécurisé de signature électronique.

#### **AUTRES RENSEIGNEMENTS LIÉS À LA SÛRETÉ SUSCEPTIBLES D'ÊTRE REQUIS**

15 En vertu de la règle XI-2/9.2.1.6 de la Convention SOLAS, les Gouvernements contractants peuvent demander d'autres renseignements pratiques liés à la sûreté (à l'exception de renseignements détaillés sur le plan de sûreté du navire), compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS (paragraphe B/4.39 du Code ISPS). Les renseignements visés à la règle XI-2/5 de la Convention SOLAS figurent parmi les exemples de renseignements pratiques liés à la sûreté qui sont cités au paragraphe B/4.39 du Code ISPS.

16 En vertu de la règle XI-2/5 de la Convention SOLAS, 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 qui est chargé 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 qui est chargé de décider de l'emploi du navire; et
- .3 dans les cas où le navire est employé en vertu d'une ou plusieurs chartes-parties, quelles sont les parties à cette ou ces chartes-parties.

17 La règle XI-2/5 de la Convention SOLAS devrait toujours être lue en même temps que les dispositions des paragraphes B/6.1 à B/6.8 du Code ISPS.

## APPENDICE

### SÉRIE NORMALISÉE DE RENSEIGNEMENTS LIÉS À LA SÛRETÉ

#### **1** *Caractéristiques du navire et coordonnées des points de contact*

- 1.1 Numéro OMI<sup>1,2</sup>
- 1.2 Nom du navire<sup>1,2</sup>
- 1.3 Port d'immatriculation<sup>1,2</sup>
- 1.4 État du pavillon<sup>1,2</sup>
- 1.5 Type de navire<sup>1</sup>
- 1.6 Indicatif d'appel<sup>1</sup>
- 1.7 Numéros d'appel Inmarsat<sup>3</sup>
- 1.8 Tonnage brut<sup>1</sup>
- 1.9 Nom de la compagnie<sup>1,2</sup>
- 1.10 Numéro d'identification OMI de la compagnie<sup>2</sup>
- 1.11 Nom et coordonnées auxquelles l'agent de sûreté de la compagnie peut être joint 24 heures sur 24<sup>4</sup>

#### **2** *Renseignements sur le port et l'installation portuaire*

- 2.1 Port d'arrivée et installation portuaire dans laquelle le navire doit se mettre à quai, si celle-ci est connue
- 2.2 Date et heure prévues d'arrivée du navire au port (*paragraphe B/4.39.3 du Code ISPS*)
- 2.3 Objet principal de l'escale

#### **3** *Renseignements prescrits par la règle XI-2/9.2.1 de la Convention SOLAS*

3.1 Le navire possède (*règle 9.2.1.1 de la Convention SOLAS*) un :

- Certificat international de sûreté du navire en cours de validité  Oui  Non
- Certificat international provisoire de sûreté du navire en cours de validité  Oui  Non

3.1.1 Le Certificat indiqué au paragraphe 3.1 a été délivré par [*indiquer le nom du Gouvernement contractant<sup>1,2</sup> ou de l'organisme de sûreté reconnu<sup>1,2</sup>*] et expire le [*indiquer la date d'expiration<sup>1</sup>*].

3.1.2 Si le navire ne possède pas de Certificat international de sûreté du navire en cours de validité ou de Certificat international provisoire de sûreté du navire en cours de validité, indiquer pour quelles raisons.

3.1.2.1 Le navire a-t-il à son bord un plan de sûreté du navire approuvé ?  Oui  Non

3.2 Niveau de sûreté actuel (*règle XI-2/9.2.1.2 de la Convention SOLAS*) :

3.2.1 Emplacement du navire au moment où le rapport est établi (*paragraphe B/4.39.2 du Code ISPS*)

3.3 Énumérer les dix dernières escales, par ordre chronologique et en commençant par l'escale plus récente, dans des installations portuaires où le navire s'est livré à une activité d'interface navire/port<sup>5</sup>, en indiquant le niveau de sûreté auquel le navire a été exploité (*règle XI-2/9.2.1.3 de la Convention SOLAS*)

No	Date		Port, pays, installation portuaire et UNLOCODE <sup>3</sup>	Niveau de sûreté
	De <sup>6</sup>	À <sup>6</sup>		

3.3.1 Au cours de la période spécifiée au paragraphe 3.3, le navire a-t-il pris des mesures de sûreté spéciales ou supplémentaires, en sus de celles indiquées dans le plan de sûreté du navire approuvé ?  Oui  Non

3.3.2 Si la réponse à la question posée au paragraphe 3.3.1 est OUI, veuillez indiquer, pour chacun de ces cas, les mesures de sûreté spéciales ou supplémentaires qui ont été prises par le navire (*règle XI-2/9.1.4 de la Convention SOLAS*) :

No	Date		Port, pays, installation portuaire et UNLOCODE <sup>3</sup>	Mesures de sûreté spéciales ou supplémentaires
	De <sup>6</sup>	À <sup>6</sup>		

3.4 Énumérer les activités de navire à navire<sup>7</sup>, par ordre chronologique et en commençant par l'activité la plus récente, qui ont été exécutées au cours de la période spécifiée au paragraphe 3.3 :

Sans objet

No	Date		Emplacement ou latitude et longitude	Activité de navire à navire
	De <sup>6</sup>	À <sup>6</sup>		

3.4.1 Les procédures de sûreté du navire indiquées dans le plan de sûreté du navire approuvé ont-elles été maintenues au cours de chacune des activités de navire à navire spécifiées au paragraphe 3.4 (*règle XI-2/9.2.1.5 de la Convention SOLAS*) ?

Oui  Non

3.4.2 Si la réponse à la question posée au paragraphe 3.4.1 est NON, identifier les activités de navire à navire pour lesquelles les procédures de sûreté du navire n'ont pas été maintenues et indiquer, pour chacune d'entre elles, les mesures de sûreté appliquées à leur place :

No	Date		Mesures de sûreté prises	Activité de navire à navire
	De <sup>6</sup>	À <sup>6</sup>		

3.5 Donner une description générale de la cargaison transportée à bord du navire (règle XI-2/9.2.1.6 de la Convention SOLAS et paragraphe B/4.39.5 du Code ISPS) :

3.5.1 Le navire transporte-t-il des matières dangereuses<sup>8</sup> en tant que cargaison ?  Oui  Non

3.5.2 Si la réponse à la question posée au paragraphe 3.5.1 est OUI, donner des détails ou joindre une copie du Manifeste des marchandises dangereuses (formulaire FAL 7 de l'OMI)

3.6 Une copie de la Liste de l'équipage du navire (formulaire FAL 5 de l'OMI) est jointe   
(règle XI-2/9.2.1.6 de la Convention SOLAS et paragraphe B/4.39.4 du Code ISPS)

3.7 Une copie de la Liste des passagers du navire (formulaire FAL 6 de l'OMI) est jointe   
(règle XI-2/9.2.1.6 de la Convention SOLAS et paragraphe B/4.39.6 du Code ISPS)

#### **4** *Autres renseignements relatifs à la sûreté*

4.1 Souhaitez-vous rendre compte d'autres renseignements relatifs à la sûreté ?  Oui  Non

4.1.1 Si la réponse à la question posée au paragraphe 4.1 est OUI, fournir des détails<sup>9</sup>

#### **5** *Agent du navire au port d'arrivée prévu*

5.1 Nom et coordonnées (numéro de téléphone) de l'agent du navire au port d'arrivée prévu :

#### **6** *Identification de la personne fournissant les renseignements*

6.1 Nom :

6.2 Titre ou position<sup>10</sup> :

6.3 Signature :

Le présent rapport a été établi à [indiquer le lieu où ce rapport a été établi] le [indiquer la date et l'heure].



## NOTES EXPLICATIVES

- 1 Tel qu'il figure dans le Certificat international de sûreté du navire ou le Certificat international provisoire de sûreté du navire que possède le navire.
- 2 Si une copie de la fiche synoptique continue (CSR) actualisée du navire est soumise, il n'y a pas lieu de compléter cette rubrique.
- 3 Si disponible.
- 4 Voir le paragraphe 27 de la Recommandation relative à l'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS (MSC/Circ.1132).
- 5 *Interface navire/port* désigne des 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 (*règle XI-2/1.1.8 de la Convention SOLAS*).
- 6 Indiquer la date.
- 7 *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 (*règle XI-2/1.1.10 de la Convention SOLAS*).  
Normalement, les renseignements ne seraient pas tenus d'inclure les comptes rendus des transferts de pilotes ou des contrôles des douanes, d'immigration, des agents de sûreté, ni des opérations de soutage, d'allègement, de chargement des approvisionnements et de déchargement des déchets effectuées par le navire à l'intérieur d'installations portuaires, étant donné que ces activités relèveraient normalement du plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP) (*paragraphe B/4.38 du Code ISPS*).  
C'est le dialogue entre l'agent de sûreté du navire et l'agent de sûreté de l'installation portuaire qui devrait permettre de déterminer si ces activités relèvent du PFSP. Il ne faudrait pas oublier que le périmètre physique des installations portuaires peut parfois ne pas coïncider avec les limites de l'autorité portuaire.
- 8 *Matières dangereuses en tant que cargaison* désignent les substances, matières et objets visés par le Code IMDG qui appartiennent aux classes suivantes de marchandises dangereuses, qu'ils soient transportés en vrac ou en colis :
  - Classe 1 : Matières et objets explosibles
  - Classe 2.1 : Gaz inflammables
  - Classe 2.3 : Gaz toxiques
  - Classe 3 : Liquides inflammables
  - Classe 4.1 : Matières solides inflammables, matières autoréactives spontanément et matières explosibles désensibilisées
  - Classe 5.1 : Matières comburantes
  - Classe 6.1 : Matières toxiques
  - Classe 6.2 : Matières infectieuses
  - Classe 7 : Matières radioactives
  - Classe 8 : Matières corrosives

On peut trouver ces renseignements dans le Manifeste des marchandises dangereuses (Formulaire FAL 7 DE L'OMI) ou on peut soumettre tout le Manifeste des marchandises dangereuses.

- 9 Les autres questions liées à la sûreté comprennent, sans toutefois s'y limiter, le transport de passagers clandestins ou de toutes personnes secourues en mer. Pour la notification de passagers clandestins, voir les Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.871(20). Cette résolution contient, en appendice à son annexe, un modèle de rapport sur les renseignements concernant le passager clandestin, lequel devrait être rempli et communiqué dans la mesure où cela est possible dans la pratique. Pour la notification de personnes secourues en mer, voir la recommandation énoncée au paragraphe B/4.38.3 du Code ISPS.
- 10 Capitaine, agent de sûreté du navire, agent de sûreté de la compagnie ou agent maritime au port d'arrivée prévu.

---