

**2002 AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974**

**(Resolution 1 of the Conference of Contracting Governments to the
International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974)**

**AMENDEMENTS DE 2002 À L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE
DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER**
(Résolution 1 de la Conférence des Gouvernements contractants
à la Convention internationale de 1974
pour la sauvegarde de la vie humaine en mer)

**ENMIENDAS DE 2002 AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974**
(Resolución 1 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes
del Convenio internacional para la seguridad
de la vida humana en el mar, 1974)

**RESOLUTION 1 OF THE CONFERENCE OF CONTRACTING GOVERNMENTS TO
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974**

(adopted on 12 December 2002)

**AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR
THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974**

THE CONFERENCE,

BEARING IN MIND the purposes and principles of the Charter of the United Nations concerning the maintenance of international peace and security and the promotion of friendly relations and co-operation among States,

DEEPLY CONCERNED about the world-wide escalation of acts of terrorism in all its forms, which endanger or take innocent human lives, jeopardize fundamental freedoms and seriously impair the dignity of human beings,

BEING AWARE of the importance and significance of shipping to the world trade and economy and, therefore, being determined to safeguard the world-wide supply chain against any breach resulting from terrorist attacks against ships, ports, offshore terminals or other facilities,

CONSIDERING that unlawful acts against shipping jeopardize the safety and security of persons and property, seriously affect the operation of maritime services and undermine the confidence of the peoples of the world in the safety of maritime navigation,

CONSIDERING that the occurrence of such acts is a matter of grave concern to the international community as a whole, while also recognizing the importance of the efficient and economic movement of world trade,

BEING CONVINCED of the urgent need to develop international co-operation between States in devising and adopting effective and practical measures, additional to those already adopted by the International Maritime Organization (hereinafter referred to as "the Organization"), to prevent and suppress unlawful acts directed against shipping in its broad sense,

RECALLING the United Nations Security Council resolution 1373(2001), adopted on 28 September 2001, requiring States to take measures to prevent and suppress terrorist acts, including calling on States to implement fully anti-terrorist conventions,

HAVING NOTED the Co-operative G8 Action on Transport Security (in particular, the Maritime Security section thereof), endorsed by the G8 Leaders during their Summit in Kananaskis, Alberta (Canada) in June 2002,

RECALLING article VIII(c) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (hereinafter referred to as "the Convention"), concerning the procedure for amending the Convention by a Conference of Contracting Governments,

NOTING resolution A.924(22) entitled "Review of measures and procedures to prevent acts of terrorism which threaten the security of passengers and crew and the safety of ships", adopted by the Assembly of the Organization on 20 November 2001, which, *inter alia*:

- (a) recognizes the need for the Organization to review, with the intent to revise, existing international legal and technical measures, and to consider appropriate new measures, to prevent and suppress terrorism against ships and to improve security aboard and ashore in order to reduce the risk to passengers, crew and port personnel on board ships and in port areas and to the vessels and their cargoes; and
- (b) requests the Organization's Maritime Safety Committee, the Legal Committee and the Facilitation Committee under the direction of the Council to undertake, on a high-priority basis, a review to ascertain whether there is a need to update the instruments referred to in the preambular paragraphs of the aforesaid resolution and any other relevant IMO instrument under their scope and/or to adopt other security measures and, in the light of such a review, to take action as appropriate;

HAVING IDENTIFIED resolution A.584(14) entitled "Measures to prevent unlawful acts which threaten the safety of ships and the security of their passengers and crew", MSC/Circ.443 on "Measures to prevent unlawful acts against passengers and crew on board ships" and MSC/Circ.754 on "Passenger ferry security" among the IMO instruments relevant to the scope of resolution A.924(22),

RECALLING resolution 5 entitled "Future amendments to chapter XI of the 1974 SOLAS Convention on special measures to enhance maritime safety", adopted by the 1994 Conference of Contracting Government to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974,

HAVING CONSIDERED amendments to the Annex of the Convention proposed and circulated to all Members of the Organization and to all Contracting Governments to the Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(c)(ii) of the Convention, amendments to the Annex of the Convention, the text of which is given in the Annex to the present resolution;
2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the aforementioned amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2004, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet have notified their objections to the amendments;
3. INVITES Contracting Governments to the Convention to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the said amendments shall enter into force on 1 July 2004 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;
4. REQUESTS the Secretary-General of the Organization, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to all Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974 AS AMENDED

CHAPTER V SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 19 – Carriage requirements for shipborne navigational systems and equipment

- 1 The existing subparagraphs .4, .5 and .6 of paragraph 2.4.2 are replaced by the following:
 - “.4 in the case of ships, other than passenger ships and tankers, of 300 gross tonnage and upwards but less than 50,000 gross tonnage, not later than the first safety equipment survey after 1 July 2004 or by 31 December 2004, whichever occurs earlier; and”
- 2 The following new sentence is added at the end of the existing subparagraph .7 of paragraph 2.4:

“Ships fitted with AIS shall maintain AIS in operation at all times except where international agreements, rules or standards provide for the protection of navigational information.”

CHAPTER XI

SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SAFETY

- 3 The existing chapter XI is renumbered as chapter XI-1.

Regulation 3 - Ship identification number

- 4 The following text is inserted after the title of the regulation:

“(Paragraphs 4 and 5 apply to all ships to which this regulation applies. For ships constructed before 1 July 2004, the requirements of paragraphs 4 and 5 shall be complied with not later than the first scheduled dry-docking of the ship after 1 July 2004)”
- 5 The existing paragraph 4 is deleted and the following new text is inserted:
 - “4 The ship’s identification number shall be permanently marked:
 - .1 in a visible place either on the stern of the ship or on either side of the hull, amidships port and starboard, above the deepest assigned load line or either side of the superstructure, port and starboard or on the front of the superstructure or, in the case of passenger ships, on a horizontal surface visible from the air; and

- .2 in an easily accessible place either on one of the end transverse bulkheads of the machinery spaces, as defined in regulation II-2/3.30, or on one of the hatchways or, in the case of tankers, in the pump-room or, in the case of ships with ro-ro spaces, as defined in regulation II-2/3.41, on one of the end transverse bulkheads of the ro-ro spaces.

5.1 The permanent marking shall be plainly visible, clear of any other markings on the hull and shall be painted in a contrasting colour.

5.2 The permanent marking referred to in paragraph 4.1 shall be not less than 200 mm in height. The permanent marking referred to in paragraph 4.2 shall not be less than 100 mm in height. The width of the marks shall be proportionate to the height.

5.3 The permanent marking may be made by raised lettering or by cutting it in or by centre-punching it or by any other equivalent method of marking the ship identification number which ensures that the marking is not easily expunged.

5.4 On ships constructed of material other than steel or metal, the Administration shall approve the method of marking the ship identification number."

6 The following new regulation 5 is added after the existing regulation 4:

"Regulation 5 Continuous Synopsis Record

1 Every ship to which chapter I applies shall be issued with a Continuous Synopsis Record.

2.1 The Continuous Synopsis Record is intended to provide an on-board record of the history of the ship with respect to the information recorded therein.

2.2 For ships constructed before 1 July 2004, the Continuous Synopsis Record shall, at least, provide the history of the ship as from 1 July 2004.

3 The Continuous Synopsis Record shall be issued by the Administration to each ship that is entitled to fly its flag and it shall contain, at least, the following information:

- .1 the name of the State whose flag the ship is entitled to fly;
- .2 the date on which the ship was registered with that State;
- .3 the ship's identification number in accordance with regulation 3;
- .4 the name of the ship;
- .5 the port at which the ship is registered;
- .6 the name of the registered owner(s) and their registered address(es);

- .7 the name of the registered bareboat charterer(s) and their registered address(es), if applicable;
- .8 the name of the Company, as defined in regulation IX/1, its registered address and the address(es) from where it carries out the safety-management activities;
- .9 the name of all classification society(ies) with which the ship is classed;
- .10 the name of the Administration or of the Contracting Government or of the recognized organization which has issued the Document of Compliance (or the Interim Document of Compliance), specified in the ISM Code as defined in regulation IX/1, to the Company operating the ship and the name of the body which has carried out the audit on the basis of which the Document was issued, if other than that issuing the Document;
- .11 the name of the Administration or of the Contracting Government or of the recognized organization that has issued the Safety Management Certificate (or the Interim Safety Management Certificate), specified in the ISM Code as defined in regulation IX/1, to the ship and the name of the body which has carried out the audit on the basis of which the Certificate was issued, if other than that issuing the Certificate;
- .12 the name of the Administration or of the Contracting Government or of the recognized security organization that has issued the International Ship Security Certificate (or the Interim International Ship Security Certificate), specified in part A of the ISPS Code as defined in regulation XI-2/1, to the ship and the name of the body which has carried out the verification on the basis of which the Certificate was issued, if other than that issuing the Certificate; and
- .13 the date on which the ship ceased to be registered with that State.

4.1 Any changes relating to the entries referred to in paragraphs 3.4 to 3.12 shall be recorded in the Continuous Synopsis Record so as to provide updated and current information together with the history of the changes.

4.2 In case of any changes relating to the entries referred to in paragraph 4.1, the Administration shall issue, as soon as is practically possible but not later than three months from the date of the change, to the ships entitled to fly its flag either a revised and updated version of the Continuous Synopsis Record or appropriate amendments thereto.

4.3 In case of any changes relating to the entries referred to in paragraph 4.1, the Administration, pending the issue of a revised and updated version of the Continuous Synopsis Record, shall authorize and require either the Company as defined in regulation IX/1 or the master of the ship to amend the Continuous Synopsis Record to reflect the changes. In such cases, after the Continuous Synopsis Record has been amended, the Company shall, without delay, inform the Administration accordingly.

5.1 The Continuous Synopsis Record shall be in English, French or Spanish language. Additionally, a translation of the Continuous Synopsis Record into the official language or languages of the Administration may be provided.

5.2 The Continuous Synopsis Record shall be in the format developed by the Organization and shall be maintained in accordance with guidelines developed by the Organization. Any previous entries in the Continuous Synopsis Record shall not be modified, deleted or, in any way, erased or defaced.

6 Whenever a ship is transferred to the flag of another State or the ship is sold to another owner (or is taken over by another bareboat charterer) or another Company assumes the responsibility for the operation of the ship, the Continuous Synopsis Record shall be left on board.

7 When a ship is to be transferred to the flag of another State, the Company shall notify the Administration of the name of the State under whose flag the ship is to be transferred so as to enable the Administration to forward to that State a copy of the Continuous Synopsis Record covering the period during which the ship was under its jurisdiction.

8 When a ship is transferred to the flag of another State the Government of which is a Contracting Government, the Contracting Government of the State whose flag the ship was flying hitherto shall transmit to the Administration, as soon as possible after the transfer takes place, a copy of the relevant Continuous Synopsis Record covering the period during which the ship was under their jurisdiction together with any Continuous Synopsis Records previously issued to the ship by other States.

9 When a ship is transferred to the flag of another State, the Administration shall append the previous Continuous Synopsis Records to the Continuous Synopsis Record the Administration will issue to the ship so to provide the continuous history record intended by this regulation.

10 The Continuous Synopsis Record shall be kept on board the ship and shall be available for inspection at all times.”

7 The following new chapter XI-2 is inserted after the renumbered chapter XI-1:

“CHAPTER XI-2 SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SECURITY

Regulation 1 Definitions

1 For the purpose of this chapter, unless expressly provided otherwise:

- .1 *Bulk carrier* means a bulk carrier as defined in regulation IX/1.6.
- .2 *Chemical tanker* means a chemical tanker as defined in regulation VII/8.2.
- .3 *Gas carrier* means a gas carrier as defined in regulation VII/11.2.

- .4 *High-speed craft* means a craft as defined in regulation X/1.2.
- .5 *Mobile offshore drilling unit* means a mechanically propelled mobile offshore drilling unit, as defined in regulation IX/1, not on location.
- .6 *Oil tanker* means an oil tanker as defined in regulation II-1/2.12.
- .7 *Company* means a Company as defined in regulation IX/1.
- .8 *Ship/port interface* means the interactions that occur when a ship is directly and immediately affected by actions involving the movement of persons, goods or the provisions of port services to or from the ship.
- .9 *Port facility* is a location, as determined by the Contracting Government or by the Designated Authority, where the ship/port interface takes place. This includes areas such as anchorages, waiting berths and approaches from seaward, as appropriate.
- .10 *Ship-to-ship activity* means any activity not related to a port facility that involves the transfer of goods or persons from one ship to another.
- .11 *Designated Authority* means the organization(s) or the administration(s) identified, within the Contracting Government, as responsible for ensuring the implementation of the provisions of this chapter pertaining to port facility security and ship/port interface, from the point of view of the port facility.
- .12 *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* means the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities consisting of part A (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part B (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted, on 12 December 2002, by resolution 2 of the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as may be amended by the Organization, provided that:
 - .1 amendments to part A of the Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I; and
 - .2 amendments to part B of the Code are adopted by the Maritime Safety Committee in accordance with its Rules of Procedure.
- .13 *Security incident* means any suspicious act or circumstance threatening the security of a ship, including a mobile offshore drilling unit and a high-speed craft, or of a port facility or of any ship/port interface or any ship-to-ship activity.
- .14 *Security level* means the qualification of the degree of risk that a security incident will be attempted or will occur.
- .15 *Declaration of Security* means an agreement reached between a ship and either a port facility or another ship with which it interfaces, specifying the security measures each will implement.

.16 *Recognized security organization* means an organization with appropriate expertise in security matters and with appropriate knowledge of ship and port operations authorized to carry out an assessment, or a verification, or an approval or a certification activity, required by this chapter or by part A of the ISPS Code.

2 The term "ship", when used in regulations 3 to 13, includes mobile offshore drilling units and high-speed craft.

3 The term "all ships", when used in this chapter, means any ship to which this chapter applies.

4 The term "Contracting Government", when used in regulations 3, 4, 7 and 10 to 13, includes a reference to the Designated Authority.

Regulation 2 Application

1 This chapter applies to:

.1 the following types of ships engaged on international voyages:

- .1.1 passenger ships, including high-speed passenger craft;
- .1.2 cargo ships, including high-speed craft, of 500 gross tonnage and upwards; and
- .1.3 mobile offshore drilling units; and

.2 port facilities serving such ships engaged on international voyages.

2 Notwithstanding the provisions of paragraph 1.2, Contracting Governments shall decide the extent of application of this chapter and of the relevant sections of part A of the ISPS Code to those port facilities within their territory which, although used primarily by ships not engaged on international voyages, are required, occasionally, to serve ships arriving or departing on an international voyage.

2.1 Contracting Governments shall base their decisions, under paragraph 2, on a port facility security assessment carried out in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code.

2.2 Any decision which a Contracting Government makes, under paragraph 2, shall not compromise the level of security intended to be achieved by this chapter or by part A of the ISPS Code.

3 This chapter does not apply to warships, naval auxiliaries or other ships owned or operated by a Contracting Government and used only on Government non-commercial service.

4 Nothing in this chapter shall prejudice the rights or obligations of States under international law.

**Regulation 3
Obligations of Contracting Governments with respect to security**

1 Administrations shall set security levels and ensure the provision of security-level information to ships entitled to fly their flag. When changes in security level occur, security level information shall be updated as the circumstance dictates.

2 Contracting Governments shall set security levels and ensure the provision of security-level information to port facilities within their territory, and to ships prior to entering a port or whilst in a port within their territory. When changes in security level occur, security-level information shall be updated as the circumstance dictates.

**Regulation 4
Requirements for Companies and ships**

1 Companies shall comply with the relevant requirements of this chapter and of part A of the ISPS Code, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

2 Ships shall comply with the relevant requirements of this chapter and of part A of the ISPS Code, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code, and such compliance shall be verified and certified as provided for in part A of the ISPS Code.

3 Prior to entering a port or whilst in a port within the territory of a Contracting Government, a ship shall comply with the requirements for the security level set by that Contracting Government, if such security level is higher than the security level set by the Administration for that ship.

4 Ships shall respond without undue delay to any change to a higher security level.

5 Where a ship is not in compliance with the requirements of this chapter or of part A of the ISPS Code, or cannot comply with the requirements of the security level set by the Administration or by another Contracting Government and applicable to that ship, then the ship shall notify the appropriate competent authority prior to conducting any ship/port interface or prior to entry into port, whichever occurs earlier.

**Regulation 5
Specific responsibility of Companies**

The Company shall ensure that the master has available on board, at all times, information through which officers duly authorized by a Contracting Government can establish:

- .1 who is responsible for appointing the members of the crew or other persons currently employed or engaged on board the ship in any capacity on the business of that ship;
- .2 who is responsible for deciding the employment of the ship; and

- .3 in cases where the ship is employed under the terms of charter party(ies), who are the parties to such charter party(ies).

Regulation 6
Ship security alert system

- 1 All ships shall be provided with a ship security alert system, as follows:
 - .1 ships constructed on or after 1 July 2004;
 - .2 passenger ships, including high-speed passenger craft, constructed before 1 July 2004, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2004;
 - .3 oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers and cargo high-speed craft, of 500 gross tonnage and upwards constructed before 1 July 2004, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2004; and
 - .4 other cargo ships of 500 gross tonnage and upward and mobile offshore drilling units constructed before 1 July 2004, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2006.
- 2 The ship security alert system, when activated, shall:
 - .1 initiate and transmit a ship-to-shore security alert to a competent authority designated by the Administration, which in these circumstances may include the Company, identifying the ship, its location and indicating that the security of the ship is under threat or it has been compromised;
 - .2 not send the ship security alert to any other ships;
 - .3 not raise any alarm on board the ship; and
 - .4 continue the ship security alert until deactivated and/or reset.
- 3 The ship security alert system shall:
 - .1 be capable of being activated from the navigation bridge and in at least one other location; and
 - .2 conform to performance standards not inferior to those adopted by the Organization.
- 4 The ship security alert system activation points shall be designed so as to prevent the inadvertent initiation of the ship security alert.
- 5 The requirement for a ship security alert system may be complied with by using the radio installation fitted for compliance with the requirements of chapter IV, provided all requirements of this regulation are complied with.

6 When an Administration receives notification of a ship security alert, that Administration shall immediately notify the State(s) in the vicinity of which the ship is presently operating.

7 When a Contracting Government receives notification of a ship security alert from a ship which is not entitled to fly its flag, that Contracting Government shall immediately notify the relevant Administration and, if appropriate, the State(s) in the vicinity of which the ship is presently operating.

Regulation 7
Threats to ships

1 Contracting Governments shall set security levels and ensure the provision of security-level information to ships operating in their territorial sea or having communicated an intention to enter their territorial sea.

2 Contracting Governments shall provide a point of contact through which such ships can request advice or assistance and to which such ships can report any security concerns about other ships, movements or communications.

3 Where a risk of attack has been identified, the Contracting Government concerned shall advise the ships concerned and their Administrations of:

- .1 the current security level;
- .2 any security measures that should be put in place by the ships concerned to protect themselves from attack, in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code; and
- .3 security measures that the coastal State has decided to put in place, as appropriate.

Regulation 8
Master's discretion for ship safety and security

1 The master shall not be constrained by the Company, the charterer or any other person from taking or executing any decision which, in the professional judgement of the master, is necessary to maintain the safety and security of the ship. This includes denial of access to persons (except those identified as duly authorized by a Contracting Government) or their effects and refusal to load cargo, including containers or other closed cargo transport units.

2 If, in the professional judgement of the master, a conflict between any safety and security requirements applicable to the ship arises during its operations, the master shall give effect to those requirements necessary to maintain the safety of the ship. In such cases, the master may implement temporary security measures and shall forthwith inform the Administration and, if appropriate, the Contracting Government in whose port the ship is operating or intends to enter. Any such temporary security measures under this regulation shall, to the highest possible degree, be commensurate with the prevailing security level. When such cases are identified, the Administration shall ensure that such conflicts are resolved and that the possibility of recurrence is minimized.

Regulation 9
Control and compliance measures

1 Control of ships in port

1.1 For the purpose of this chapter, every ship to which this chapter applies is subject to control when in a port of another Contracting Government by officers duly authorized by that Government, who may be the same as those carrying out the functions of regulation I/19. Such control shall be limited to verifying that there is on board a valid International Ship Security Certificate or a valid Interim International Ship Security Certificate issued under the provisions of part A of the ISPS Code ("Certificate"), which if valid shall be accepted, unless there are clear grounds for believing that the ship is not in compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code.

1.2 When there are such clear grounds, or when no valid Certificate is produced when required, the officers duly authorized by the Contracting Government shall impose any one or more control measures in relation to that ship as provided in paragraph 1.3. Any such measures imposed must be proportionate, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

1.3 Such control measures are as follows: inspection of the ship, delaying the ship, detention of the ship, restriction of operations, including movement within the port, or expulsion of the ship from port. Such control measures may additionally or alternatively include other lesser administrative or corrective measures.

2 Ships intending to enter a port of another Contracting Government

2.1 For the purpose of this chapter, a Contracting Government may require that ships intending to enter its ports provide the following information to officers duly authorized by that Government to ensure compliance with this chapter prior to entry into port with the aim of avoiding the need to impose control measures or steps:

- .1 that the ship possesses a valid Certificate and the name of its issuing authority;
- .2 the security level at which the ship is currently operating;
- .3 the security level at which the ship operated in any previous port where it has conducted a ship/port interface within the timeframe specified in paragraph 2.3;
- .4 any special or additional security measures that were taken by the ship in any previous port where it has conducted a ship/port interface within the timeframe specified in paragraph 2.3;
- .5 that the appropriate ship security procedures were maintained during any ship-to-ship activity within the timeframe specified in paragraph 2.3; or
- .6 other practical security-related information (but not details of the ship security plan), taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

If requested by the Contracting Government, the ship or the Company shall provide confirmation, acceptable to that Contracting Government, of the information required above.

2.2 Every ship to which this chapter applies intending to enter the port of another Contracting Government shall provide the information described in paragraph 2.1 on the request of the officers duly authorized by that Government. The master may decline to provide such information on the understanding that failure to do so may result in denial of entry into port.

2.3 The ship shall keep records of the information referred to in paragraph 2.1 for the last 10 calls at port facilities.

2.4 If, after receipt of the information described in paragraph 2.1, officers duly authorized by the Contracting Government of the port in which the ship intends to enter have clear grounds for believing that the ship is in non-compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code, such officers shall attempt to establish communication with and between the ship and the Administration in order to rectify the non-compliance. If such communication does not result in rectification, or if such officers have clear grounds otherwise for believing that the ship is in non-compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code, such officers may take steps in relation to that ship as provided in paragraph 2.5. Any such steps taken must be proportionate, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

2.5 Such steps are as follows:

- .1 a requirement for the rectification of the non-compliance;
- .2 a requirement that the ship proceed to a location specified in the territorial sea or internal waters of that Contracting Government;
- .3 inspection of the ship, if the ship is in the territorial sea of the Contracting Government the port of which the ship intends to enter; or
- .4 denial of entry into port.

Prior to initiating any such steps, the ship shall be informed by the Contracting Government of its intentions. Upon this information the master may withdraw the intention to enter that port. In such cases, this regulation shall not apply.

3 Additional provisions

3.1 In the event:

- .1 of the imposition of a control measure, other than a lesser administrative or corrective measure, referred to in paragraph 1.3; or
- .2 any of the steps referred to in paragraph 2.5 are taken,

an officer duly authorized by the Contracting Government shall forthwith inform in writing the Administration specifying which control measures have been imposed or steps taken and the reasons thereof. The Contracting Government imposing the control measures or steps shall also notify the recognized security organization which issued the Certificate relating to the ship concerned and the Organization when any such control measures have been imposed or steps taken.

3.2 When entry into port is denied or the ship is expelled from port, the authorities of the port State should communicate the appropriate facts to the authorities of the State of the next appropriate ports of call, when known, and any other appropriate coastal States, taking into account guidelines to be developed by the Organization. Confidentiality and security of such notification shall be ensured.

3.3 Denial of entry into port, pursuant to paragraphs 2.4 and 2.5, or expulsion from port, pursuant to paragraphs 1.1 to 1.3, shall only be imposed where the officers duly authorized by the Contracting Government have clear grounds to believe that the ship poses an immediate threat to the security or safety of persons, or of ships or other property and there are no other appropriate means for removing that threat.

3.4 The control measures referred to in paragraph 1.3 and the steps referred to in paragraph 2.5 shall only be imposed, pursuant to this regulation, until the non-compliance giving rise to the control measures or steps has been corrected to the satisfaction of the Contracting Government, taking into account actions proposed by the ship or the Administration, if any.

3.5 When Contracting Governments exercise control under paragraph 1 or take steps under paragraph 2:

- .1 all possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is thereby unduly detained, or delayed, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered; and
- .2 necessary access to the ship shall not be prevented for emergency or humanitarian reasons and for security purposes.

Regulation 10 Requirements for port facilities

1 Port facilities shall comply with the relevant requirements of this chapter and part A of the ISPS Code, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

2 Contracting Governments with a port facility or port facilities within their territory, to which this regulation applies, shall ensure that:

- .1 port facility security assessments are carried out, reviewed and approved in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code; and
- .2 port facility security plans are developed, reviewed, approved and implemented in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code.

3 Contracting Governments shall designate and communicate the measures required to be addressed in a port facility security plan for the various security levels, including when the submission of a Declaration of Security will be required.

**Regulation 11
Alternative security agreements**

1 Contracting Governments may, when implementing this chapter and part A of the ISPS Code, conclude in writing bilateral or multilateral agreements with other Contracting Governments on alternative security arrangements covering short international voyages on fixed routes between port facilities located within their territories.

2 Any such agreement shall not compromise the level of security of other ships or of port facilities not covered by the agreement.

3 No ship covered by such an agreement shall conduct any ship-to-ship activities with any ship not covered by the agreement.

4 Such agreements shall be reviewed periodically, taking into account the experience gained as well as any changes in the particular circumstances or the assessed threats to the security of the ships, the port facilities or the routes covered by the agreement.

**Regulation 12
Equivalent security arrangements**

1 An Administration may allow a particular ship or a group of ships entitled to fly its flag to implement other security measures equivalent to those prescribed in this chapter or in part A of the ISPS Code, provided such security measures are at least as effective as those prescribed in this chapter or part A of the ISPS Code. The Administration which allows such security measures shall communicate to the Organization particulars thereof.

2 When implementing this chapter and part A of the ISPS Code, a Contracting Government may allow a particular port facility or a group of port facilities located within its territory, other than those covered by an agreement concluded under regulation 11, to implement security measures equivalent to those prescribed in this chapter or in part A of the ISPS Code, provided such security measures are at least as effective as those prescribed in this chapter or part A of the ISPS Code. The Contracting Government which allows such security measures shall communicate to the Organization particulars thereof.

**Regulation 13
Communication of information**

1 Contracting Governments shall, not later than 1 July 2004, communicate to the Organization and shall make available for the information of Companies and ships:

- .1 the names and contact details of their national authority or authorities responsible for ship and port facility security;

- .2 the locations within their territory covered by approved port facility security plans;
- .3 the names and contact details of those who have been designated to be available at all times to receive and act upon the ship-to-shore security alerts referred to in regulation 6.2.1;
- .4 the names and contact details of those who have been designated to be available at all times to receive and act upon any communications from Contracting Governments exercising control and compliance measures referred to in regulation 9.3.1; and
- .5 the names and contact details of those who have been designated to be available at all times to provide advice or assistance to ships and to whom ships can report any security concerns referred to in regulation 7.2

and thereafter update such information as and when changes relating thereto occur. The Organization shall circulate such particulars to other Contracting Governments for the information of their officers.

2 Contracting Governments shall, not later than 1 July 2004, communicate to the Organization the names and contact details of any recognized security organizations authorized to act on their behalf together with details of the specific responsibility and conditions of authority delegated to such organizations. Such information shall be updated as and when changes relating thereto occur. The Organization shall circulate such particulars to other Contracting Governments for the information of their officers.

3 Contracting Governments shall, not later than 1 July 2004 communicate to the Organization a list showing the approved port facility security plans for the port facilities located within their territory together with the location or locations covered by each approved port facility security plan and the corresponding date of approval and thereafter shall further communicate when any of the following changes take place:

- .1 changes in the location or locations covered by an approved port facility security plan are to be introduced or have been introduced. In such cases the information to be communicated shall indicate the changes in the location or locations covered by the plan and the date as of which such changes are to be introduced or were implemented;
- .2 an approved port facility security plan, previously included in the list submitted to the Organization, is to be withdrawn or has been withdrawn. In such cases, the information to be communicated shall indicate the date on which the withdrawal will take effect or was implemented. In these cases, the communication shall be made to the Organization as soon as is practically possible; and
- .3 additions are to be made to the list of approved port facility security plans. In such cases, the information to be communicated shall indicate the location or locations covered by the plan and the date of approval.

4 Contracting Governments shall, at five year intervals after 1 July 2004, communicate to the Organization a revised and updated list showing all the approved port facility security plans for the port facilities located within their territory together with the

location or locations covered by each approved port facility security plan and the corresponding date of approval (and the date of approval of any amendments thereto) which will supersede and replace all information communicated to the Organization, pursuant to paragraph 3, during the preceding five years.

5 Contracting Governments shall communicate to the Organization information that an agreement under regulation 11 has been concluded. The information communicated shall include:

- .1 the names of the Contracting Governments which have concluded the agreement;
- .2 the port facilities and the fixed routes covered by the agreement;
- .3 the periodicity of review of the agreement;
- .4 the date of entry into force of the agreement; and
- .5 information on any consultations which have taken place with other Contracting Governments

and thereafter shall communicate, as soon as practically possible, to the Organization information when the agreement has been amended or has ended.

6 Any Contracting Government which allows, under the provisions of regulation 12, any equivalent security arrangements with respect to a ship entitled to fly its flag or with respect to a port facility located within its territory shall communicate to the Organization particulars thereof.

7 The Organization shall make available the information communicated under paragraph 3 to other Contracting Governments upon request."

**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 décembre 2002)

**AMENDEMENTS À L'ANNEXE À 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 par 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 qui ont déjà été 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) que le Conseil de sécurité des Nations Unies a adoptée le 28 septembre 2001, et par laquelle il invite les États à prendre des mesures pour prévenir et réprimer les actes de terrorisme et leur demande 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 serait 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 "Sûreté 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 à la Convention qui ont été proposés et ont été diffusés à tous les 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 à la Convention dont le texte figure en annexe à 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 qui y sont annexés 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 À 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 visite 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 Renuméroter 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 date de la première mise en cale sèche du navire prévue après le 1er juillet 2004)".

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 sur la façade 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 mesurer au moins 200 mm de haut. L'inscription permanente visée au paragraphe 4.2 doit mesurer au moins 100 mm de haut. La largeur des inscriptions doit être proportionnée à leur hauteur.

5.3 L'inscription permanente peut être marquée en relief, gravée ou poinçonnée, ou être 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, si cet organisme n'est pas 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, si cet organisme n'est pas 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, si cet organisme n'est pas 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 être 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 va 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 en station.
 - .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 *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 sont obligatoires) et une partie B (dont les dispositions sont des recommandations), 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, soient mis 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 *Incident de 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 incident ou une tentative d'incident de 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 à cargaisons, 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 Aucune décision prise par un Gouvernement contractant en vertu du paragraphe 2 ne doit 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 porte atteinte aux droits ou obligations qu'ont les 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 lorsque les circonstances l'exigent.

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 lorsque les circonstances l'exigent.

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 qui 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 en informer l'autorité compétente appropriée avant de se livrer à une activité quelconque d'interface navire/port ou avant d'entrer dans le port, selon l'événement qui se produira le premier.

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 cargaisons 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 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 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-terre 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 conseils 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, lorsqu'il y a lieu.

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'affréteur ou de toute autre personne, à des pressions qui l'empêchent de prendre ou d'exécuter des décisions qui, selon son jugement professionnel, sont nécessaires pour maintenir la sécurité et la sûreté du navire. Ces décisions 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 des prescriptions applicables au navire en matière de sécurité et de sûreté surgit au cours de son exploitation, le capitaine doit donner effet aux prescriptions qui sont 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 en vigueur. 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 qui sont 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 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 recharge 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 ce 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 énumérés au paragraphe 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'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 énumérés 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 respecte pas les prescriptions du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS, ces fonctionnaires doivent chercher à établir une communication avec le navire et entre le navire et l'Administration afin de rectifier 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 respecte pas les prescriptions du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS, ils peuvent prendre à l'égard du navire les dispositions 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 Dans le 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 en informer immédiatement 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 ou prend des dispositions doit également notifier à l'organisme de sûreté reconnu qui a délivré le Certificat au navire concerné ainsi qu'à l'Organisation que 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 devraient communiquer les faits pertinents aux autorités de l'État des ports d'escale suivants pertinents, s'ils sont connus, ainsi qu'aux autorités de tout autre État côtier pertinent, 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 spécifier et communiquer les mesures à prendre en considération 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 leurs territoires.

2 Ces accords ne doivent pas compromettre le niveau de sûreté des 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 visées 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 qui sont 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 qui sont 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 qui sont 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(s) autorité(s) nationale(s) responsable(s) de la sûreté des navires et des installations portuaires;
- .2 les lieux situés sur leur territoire qui sont couverts par les plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés;
- .3 les noms et les coordonnées de ceux qui ont été désignés et doivent être disponibles 24 heures sur 24 pour recevoir les alertes de sûreté navire-terre visées à la règle 6.2.1 et pour y donner suite;
- .4 les noms et les coordonnées de ceux qui ont été désignés 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 qui sont visées à la règle 9.3.1 et pour y donner suite; et

- .5 les noms et les coordonnées de ceux qui ont été désignés 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 afférents interviennent. 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 afférents interviennent. 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 de l'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 à communiquer doivent indiquer la date à laquelle le retrait prendra effet ou a été mis en œuvre. Les renseignements de ce type 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 portuaire 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 application 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 la fréquence à laquelle l'accord est passé 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; et

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 qui lui sont communiqués en application du paragraphe 3 aux autres Gouvernements contractants sur demande."

**RESOLUCIÓN 1 DE LA CONFERENCIA DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES
DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974**

(Adoptada el 12 de diciembre de 2002)

**ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA
LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974**

LA CONFERENCIA,

TENIENDO EN CUENTA los objetivos y principios de la Carta de las Naciones Unidas relativos al mantenimiento de la paz y la protección internacional, así como la promoción de relaciones amistosas y de cooperación entre los Estados,

PROFUNDAMENTE PREOCUPADA por la escalada mundial de actos de terrorismo en todas sus formas, que ponen en peligro o se cobran vidas humanas inocentes, hacen peligrar las libertades fundamentales y perjudican gravemente la dignidad de los seres humanos,

CONSCIENTE de la importancia y el significado del transporte marítimo para el comercio y la economía mundiales, y, por consiguiente, determinada a salvaguardar la cadena del suministro mundial de las interrupciones causadas por ataques terroristas contra los buques, puertos, terminales mar adentro y otras instalaciones,

CONSIDERANDO que los actos ilícitos contra el transporte marítimo ponen en peligro la seguridad y la protección de las personas y los bienes, afectan gravemente al funcionamiento de los servicios marítimos y socavan la confianza de la población mundial en la seguridad de la navegación marítima,

CONSIDERANDO que la comisión de tales actos constituye una grave preocupación para la comunidad internacional en su conjunto, en tanto que reconoce la importancia de que el comercio mundial se realice de un modo económico y eficiente,

CONVENCIDA de la urgente necesidad de desarrollar la colaboración internacional entre los Estados para que se elaboren y se adopten medidas prácticas eficaces, además de las que ya ha adoptado la Organización Marítima Internacional (en adelante "la Organización"), para prevenir y reprimir los actos ilícitos dirigidos contra el transporte marítimo en su más amplia acepción,

RECORDANDO la resolución 1373 (2001) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, adoptada el 28 de septiembre de 2001, en la que se pide a los Estados que adopten medidas para prevenir y reprimir los actos de terrorismo, incluida la exhortación a los Estados para que implanten plenamente los convenios antiterroristas,

TOMANDO NOTA de la Acción Cooperativa G8 sobre la Protección del Transporte (en particular, su sección sobre seguridad marítima, refrendada por los líderes del Grupo de los Ocho (G8) durante la cumbre celebrada en Kananaskis, Alberta (Canadá), en junio de 2002,

RECORDANDO el artículo VIII c) del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (en adelante "el Convenio"), que trata del procedimiento de enmienda del Convenio mediante la convocatoria de una conferencia de Gobiernos Contratantes,

TOMANDO NOTA de la resolución A.924(22), titulada "Examen de las medidas y procedimientos para prevenir actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques", y adoptada por la Asamblea de la Organización el 20 de noviembre de 2001, en la que, entre otras cosas:

- a) se reconoce la necesidad de que la organización estudie, con miras a revisarlas, las medidas internacionales de carácter técnico y jurídico existentes, y examine otras nuevas, que tengan como finalidad prevenir y reprimir los actos de terrorismo contra los buques y mejorar la seguridad a bordo y en tierra, con el objetivo de reducir los riesgos para los pasajeros, tripulaciones y personal portuario, tanto a bordo de los buques como en las zonas portuarias, así como para los buques y su carga, y
- b) se pide al Comité de Seguridad Marítima, al Comité Jurídico y al Comité de Facilitación de la Organización que, bajo la dirección del Consejo, examinen con carácter prioritario la necesidad de actualizar los instrumentos a los que se hace referencia en los párrafos introductorios de dicha resolución, así como cualquier otro instrumento pertinente de la OMI que sea de su incumbencia, y de adoptar nuevas medidas de seguridad, y que, a la luz de las conclusiones de ese examen, adopten las medidas pertinentes,

HABIENDO IDENTIFICADO la resolución A.584(14): "Medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación", la circular MSC/Circ.443: "Medidas para prevenir actos ilícitos contra pasajeros y tripulantes a bordo de los buques", y la circular MSC/Circ.754: "Seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado", entre los instrumentos de la OMI pertinentes al ámbito de aplicación de la resolución A.924(22),

RECORDANDO la resolución 5 de la Conferencia de 1994 de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, titulada "Enmiendas futuras al capítulo XI del Convenio SOLAS 1974 sobre medidas especiales para incrementar la seguridad marítima",

HABIENDO EXAMINADO las enmiendas propuestas al Anexo del Convenio y distribuidas a todos los Miembros de la Organización y a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio,

1. ADOPTA, de conformidad con el artículo VIII c) ii) del Convenio, las enmiendas al Anexo del Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. DETERMINA, de conformidad con el artículo VIII b) vi) 2) bb) del Convenio, que dichas enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2004, a menos que, con anterioridad a esa fecha, más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado que recusen las enmiendas;
3. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que, de conformidad con el artículo VIII b) vii) 2) del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2004 una vez aceptadas de conformidad con el párrafo 2 *supra*;
4. PIDE al Secretario General de la Organización que, de conformidad con el artículo VIII b) v) del Convenio, envíe copias certificadas de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. PIDE TAMBÍEN al Secretario General que envíe copias de la presente resolución y de su anexo a todos los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.

ANEXO

ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO

CAPÍTULO V SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Regla 19 - Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo

- 1 El texto actual de los subpárrafos .4, .5 y .6 del párrafo 2.4.2 se sustituye por el siguiente:
".4 cuando se trate de buques de arqueo bruto igual o superior a 300 pero inferior a 50 000 que no sean buques de pasaje ni buques tanque, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento del equipo de seguridad que se efectúe después del 1 de julio de 2004, o el 31 de diciembre de 2004, si esta última fecha es anterior; y"
- 2 Se añade la siguiente oración al final del actual subpárrafo .7 del párrafo 2.4:
"Los buques provistos de un SIA lo mantendrán en funcionamiento en todo momento, salvo en los casos en los que los acuerdos, reglas o normas internacionales estipulen la protección de la información náutica."

CAPÍTULO XI MEDIDAS ESPECIALES PARA INCREMENTAR LA SEGURIDAD MARÍTIMA

- 3 El actual capítulo XI pasa a ser el capítulo XI-1.

Regla 3 - Número de identificación del buque

- 4 Se intercala el siguiente texto a continuación del título de la regla:
"(Los párrafos 4 y 5 son de aplicación a todos los buques a los que se aplique la presente regla. En el caso de los buques construidos antes del 1 de julio de 2004, las prescripciones de los párrafos 4 y 5 se cumplirán, a más tardar, en la primera entrada programada del buque en dique seco después del 1 de julio de 2004)."
- 5 Se suprime el párrafo 4 actual y, en su lugar, se incluye el nuevo texto siguiente:
"4 El número de identificación del buque estará permanentemente marcado:
 - .1 en un lugar visible, bien en la popa del buque o en ambos costados del casco, en la sección central a babor y a estribor, por encima de la línea de máxima carga asignada o a ambos lados de la superestructura, a babor y a estribor, o en la parte frontal de la superestructura; o bien, en el caso de los buques de pasaje, en una superficie horizontal visible desde el aire; y

.2 en un lugar fácilmente accesible, bien en uno de los mamparos transversales de extremo de los espacios de máquinas, según se definen éstos en la regla II-2/3.30, o en una de las escotillas o bien, en el caso de los buques tanque, en la cámara de bombas o, en el caso de los buques con espacios de carga rodada, según se definen éstos en la regla II-2/3.41, en uno de los mamparos transversales de extremo de dichos espacios de carga rodada.

5.1 El marcado permanente será bien visible, estará bien separado de otras marcas del casco y se pintará en un color que resalte.

5.2 El marcado permanente indicado en el párrafo 4.1 tendrá una altura no inferior a 200 mm. El marcado permanente indicado en el párrafo 4.2 tendrá una altura no inferior a 100 mm. La anchura de las marcas será proporcional a su altura.

5.3 El marcado permanente del número de identificación del buque se podrá efectuar mediante grabación en hueco o en relieve, o con punzón, o bien mediante cualquier otro método equivalente que garantice que dicho marcado no pueda borrarse con facilidad.

5.4 En los buques construidos con materiales que no sean acero o metal, la Administración aprobará el método de marcado del número de identificación del buque."

6 Se añade la siguiente nueva regla 5 a continuación de la regla 4 actual:

**"Regla 5
Registro sinóptico continuo**

1 Todos los buques a los que se aplica el capítulo I deberán disponer de un registro sinóptico continuo.

2.1 La finalidad del registro sinóptico continuo es que haya a bordo un historial del buque referido a la información contenida en él.

2.2 El registro sinóptico continuo de los buques construidos antes del 1 de julio de 2004 facilitará, como mínimo, el historial del buque a partir del 1 de julio de 2004.

3 La Administración expedirá a cada buque con derecho a enarbolar su pabellón un registro sinóptico continuo que contendrá, como mínimo, la siguiente información:

- .1 el nombre del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque;
- .2 la fecha en que se matriculó el buque en dicho Estado;
- .3 el número de identificación del buque, de conformidad con lo dispuesto en la regla 3;
- .4 el nombre del buque;
- .5 el puerto de matrícula del buque;

- .6 el nombre del propietario o propietarios inscritos y su domicilio o domicilios sociales;
- .7 el nombre del fletador o fletadores a casco desnudo y su domicilio o domicilios sociales, si procede;
- .8 el nombre de la compañía, tal como se define en la regla IX/1, su domicilio social y la dirección o direcciones desde las que lleve a cabo las actividades de gestión de la seguridad;
- .9 el nombre de todas las sociedades de clasificación que hayan clasificado el buque;
- .10 el nombre de la Administración, del Gobierno Contratante o de la organización reconocida que haya expedido el documento de cumplimiento (o el documento de cumplimiento provisional), especificado en el Código IGS definido en la regla IX/1, a la compañía que explota el buque, y el nombre de la entidad que haya realizado la auditoría para la expedición del documento si dicha entidad es distinta de la que ha expedido el documento;
- .11 el nombre de la Administración, del Gobierno Contratante o de la organización reconocida que haya expedido el certificado de gestión de la seguridad (o el certificado de gestión de la seguridad provisional) especificado en el Código IGS, según se define éste en la regla IX/1, al buque, y el nombre de la entidad que haya realizado la auditoría para la expedición del certificado si dicha entidad es distinta de la que ha expedido el certificado;
- .12 el nombre de la Administración, del Gobierno Contratante o de la organización reconocida de protección que haya expedido el certificado internacional de protección del buque (o el certificado internacional de protección del buque provisional) especificado en la parte A del Código PBIP, según se define éste en la regla XI-2/1, al buque, y el nombre de la entidad que haya realizado la verificación para la expedición del certificado si dicha entidad es distinta de la que ha expedido el certificado; y
- .13 la fecha en la que el buque dejó de estar matriculado en ese Estado.

4.1 Se anotará inmediatamente en el registro sinóptico continuo todo cambio en los datos a que se refieren los párrafos 3.4 a 3.12, a fin de actualizar la información y dejar constancia de los cambios.

4.2 En caso de que haya cambios que afecten a la información a que se refiere el párrafo 4.1, la Administración expedirá a los buques con derecho a enarbolar su pabellón, lo antes posible pero sin que transcurran más de tres meses desde la fecha del cambio, una versión revisada y actualizada del registro sinóptico continuo o las correspondientes enmiendas al mismo.

4.3 En caso de cualquier cambio en los datos a los que se hace referencia en el párrafo 4.1, la Administración autorizará y exigirá, ya sea a la compañía, según se define ésta en la regla IX/1, o al capitán del buque, a que enmienden el registro sinóptico continuo para reflejar los cambios, mientras se expide una versión revisada y actualizada del registro sinóptico continuo. En estos casos, una vez que se haya enmendado el registro sinóptico continuo, la compañía informará de ello a la Administración sin demora.

5.1 El idioma del registro sinóptico continuo será el español, el francés o el inglés. Asimismo, se podrá suministrar una traducción del registro sinóptico continuo al idioma o idiomas oficiales de la Administración.

5.2 El registro sinóptico continuo se ajustará al modelo elaborado por la Organización y se mantendrá de conformidad con las directrices elaboradas por la Organización. No se modificará, suprimirá, borrará ni alterará en modo alguno ninguna de las anotaciones anteriores del registro sinóptico continuo.

6 Cuando un buque cambie su pabellón por el de otro Estado o cambie de propietario (o pase a otro fletador a casco desnudo), o cuando otra compañía asuma la responsabilidad de su explotación, el registro sinóptico continuo permanecerá a bordo.

7 Cuando un buque vaya a cambiar su pabellón por el de otro Estado, la compañía notificará a la Administración el nombre del Estado cuyo pabellón vaya a enarbolar el buque para que la Administración pueda enviar a dicho Estado una copia del registro sinóptico continuo que abarque el periodo durante el cual el buque estuvo bajo su jurisdicción.

8 Cuando un buque cambie su pabellón por el de otro Estado cuyo Gobierno sea un Gobierno Contratante, el Gobierno Contratante del Estado cuyo pabellón enarbolará el buque hasta ese momento transmitirá a la nueva Administración, lo antes posible después de que tenga lugar el cambio de pabellón, una copia del registro sinóptico continuo que abarque el periodo durante el cual el buque estuvo bajo su jurisdicción, junto con cualquier otro registro sinóptico continuo expedido anteriormente al buque por otro Estado.

9 . Cuando un buque cambie su pabellón por el de otro Estado, la Administración adjuntará los registros sinópticos continuos anteriores al que vaya a expedir al buque con el fin de que haya un historial continuo del buque, según la finalidad de la presente regla.

10 El registro sinóptico continuo se llevará a bordo del buque y podrá inspeccionarse en cualquier momento."

7 A continuación del capítulo XI-1 se incluye el siguiente nuevo capítulo XI-2:

**"CAPÍTULO XI-2
MEDIDAS ESPECIALES PARA INCREMENTAR LA PROTECCIÓN MARÍTIMA**

**Regla 1
Definiciones**

1 A los efectos del presente capítulo, a menos que se disponga expresamente otra cosa, regirán las siguiente definiciones:

- .1 *Granelero*: granelero definido en la regla IX/1.6.
- .2 *Quimiquero*: buque tanque quimiquero definido en la regla VII/8.2.
- .3 *Gasero*: buque gasero definido en la regla VII/11.2.
- .4 *Nave de gran velocidad*: nave definida en la regla X/1.2.
- .5 *Unidad móvil de perforación mar adentro*: unidad móvil de perforación mar adentro de propulsión mecánica definida en la regla IX/1, no emplazada.
- .6 *Petrolero*: petrolero definido en la regla II-1/2.12.
- .7 *Compañía*: compañía definida en la regla IX/1.
- .8 *Interfaz buque-puerto*: interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque o desde éste.
- .9 *Instalación portuaria*: lugar determinado por el Gobierno Contratante o por la autoridad designada donde tiene lugar la interfaz buque-puerto. Esta incluirá, según sea necesario, zonas como los fondeaderos, atracaderos de espera y accesos desde el mar.
- .10 *Actividad de buque a buque*: toda actividad no relacionada con una instalación portuaria que suponga el traslado de mercancías o personas de un buque a otro;
- .11 *Autoridad designada*: organización u organizaciones o administración o administraciones del Gobierno Contratante responsables de la implantación de las disposiciones del presente capítulo relativas a la protección de la instalación portuaria y a la interfaz buque-puerto desde el punto de vista de la instalación portuaria.

- .12 *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP)*: Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, consistente en una parte A (cuyas disposiciones tendrán carácter obligatorio) y una parte B (cuyas disposiciones tendrán carácter de recomendación) adoptado el 12 de diciembre de 2002 mediante la resolución 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, según sea enmendado por la Organización, a condición de que:
- .1 las enmiendas a la parte A del Código se adopten, entren en vigor y surtan efecto de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII del presente Convenio sobre el procedimiento de enmienda aplicable al Anexo, salvo al capítulo I; y
 - .2 las enmiendas a la parte B del Código sean adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de conformidad con su Reglamento interior.
- .13 *Suceso que afecta a la protección marítima*: todo acto o circunstancia que levante sospechas y que constituya una amenaza para la protección de un buque, incluidas las unidades móviles de perforación mar adentro y las naves de gran velocidad, de una instalación portuaria, de una interfaz buque-puerto o de una actividad de buque a buque.
- .14 *Nivel de protección*: graduación del riesgo de que ocurra o se intente provocar un suceso que afecte a la protección marítima.
- .15 *Declaración de protección marítima*: acuerdo alcanzado entre un buque y una instalación portuaria u otro buque con el que realiza operaciones de interfaz, en el que se especifican las medidas de protección que aplicará cada uno.
- .16 *Organización de protección reconocida*: organización debidamente especializada en cuestiones de protección y con un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y de los puertos autorizada para realizar una actividad de evaluación, o de verificación, o de aprobación o de certificación prescrita en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP.

2 En las reglas 3 a 13 el término "buque" incluye también las unidades móviles de perforación mar adentro y las naves de gran velocidad.

3 Cuando en el presente capítulo se emplea la expresión "todos los buques", ésta se refiere a todo buque al que sea aplicable el presente capítulo.

4 En las reglas 3, 4, 7, 10, 11, 12 y 13 la expresión "Gobierno Contratante" incluye también una referencia a la "autoridad designada".

Regla 2
Ámbito de aplicación

- 1 El presente capítulo es aplicable a:
 - .1 los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales:
 - .1.1 buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad;
 - .1.2 buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500; y
 - .1.3 unidades móviles de perforación mar adentro; y
 - .2 las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

2 No obstante lo dispuesto en el párrafo 1.2, los Gobiernos Contratantes decidirán el ámbito de aplicación del presente capítulo y de las secciones pertinentes de la parte A del Código PBIP con respecto a las instalaciones portuarias situadas en su territorio que, aunque sean utilizadas fundamentalmente por buques que no estén dedicados a viajes internacionales, en ocasiones tengan que prestar servicio a buques que lleguen a ellas o zarpen desde ellas en un viaje internacional.

2.1 Los Gobiernos Contratantes basarán las decisiones que adopten con respecto a lo indicado en el párrafo 2 en una evaluación de la protección de la instalación portuaria realizada de conformidad con lo dispuesto en la parte A del Código PBIP.

2.2 Toda decisión adoptada por un Gobierno Contratante con respecto a lo indicado en el párrafo 2 no comprometerá el nivel de protección que se pretende alcanzar mediante las disposiciones del presente capítulo o las de la parte A del Código PBIP.

3 El presente capítulo no es aplicable a los buques de guerra, ni a las unidades navales auxiliares, ni a otros buques que, siendo propiedad de un Gobierno Contratante o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

4 Nada de lo dispuesto en el presente capítulo irá en detrimento de los derechos y obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional.

Regla 3
Obligaciones de los Gobiernos Contratantes con respecto a la protección

1 Las Administraciones establecerán los niveles de protección y garantizarán el suministro de información sobre tales niveles a los buques con derecho a enarbolar su pabellón. Cuando se produzcan cambios en el nivel de protección, la información se actualizará según lo exijan las circunstancias.

2 Los Gobiernos Contratantes establecerán los niveles de protección y garantizarán el suministro de información sobre tales niveles a las instalaciones portuarias que estén dentro de su territorio y a los buques antes de su entrada en un puerto situado dentro de su territorio, o durante la permanencia en dicho puerto. Cuando se produzcan cambios en el nivel de protección, la información se actualizará según lo exijan las circunstancias.

**Regla 4
Prescripciones aplicables a las compañías y a los buques**

1 Las compañías cumplirán las prescripciones pertinentes del presente capítulo y de la parte A del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la parte B del Código PBIP.

2 Los buques cumplirán las prescripciones pertinentes del presente capítulo y de la parte A del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la parte B del Código PBIP, y dicho cumplimiento se verificará y certificará según lo dispuesto en la parte A del Código PBIP.

3 Antes de entrar en un puerto situado dentro del territorio de un Gobierno Contratante, o durante la permanencia en dicho puerto, el buque cumplirá las prescripciones correspondientes al nivel de protección establecido por ese Gobierno Contratante, si dicho nivel es superior al establecido por la Administración para ese buque.

4 Los buques responderán sin demora indebida a todo cambio que incremente el nivel de protección.

5 Cuando un buque no cumpla las prescripciones del presente capítulo o de la parte A del Código PBIP o no pueda respetar las prescripciones del nivel de protección establecido por la Administración o por otro Gobierno Contratante aplicable a ese buque, enviará una notificación a la autoridad competente que corresponda antes de llevar a cabo una operación de interfaz buque-puerto o antes de la entrada en puerto, si ésta es anterior.

**Regla 5
Responsabilidad específica de las compañías**

La compañía se asegurará de que el capitán dispone a bordo, en todo momento, de información mediante la cual funcionarios debidamente autorizados por un Gobierno Contratante puedan determinar:

- .1 quién es el responsable del nombramiento de los miembros de la tripulación y de otras personas contratadas o empleadas a bordo del buque, en el momento de que se trate, para desempeñar cualquier función relacionada con la actividad comercial del buque;
- .2 quién es el responsable de decidir a qué fin se destina el buque; y
- .3 si el buque opera con arreglo a un contrato o contratos de fletamento, quiénes son las partes en el contrato o contratos de fletamento.

Regla 6
Sistema de alerta de protección del buque

1 Todos los buques estarán provistos de un sistema de alerta de protección, según se indica a continuación:

- .1 los buques construidos el 1 de julio de 2004 o posteriormente;
- .2 los buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad, construidos antes del 1 de julio de 2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 1 de julio de 2004;
- .3 los petroleros, quimiqueros, gaseros, graneleros y naves de carga de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos antes del 1 de julio de 2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 1 de julio de 2004; y
- .4 otros buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 y las unidades móviles de perforación mar adentro construidos antes del 1 de julio de 2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 1 de julio de 2006.

2 Al activarse, el sistema de alerta de protección del buque:

- .1 iniciará y transmitirá automáticamente un alerta de protección buque-tierra a una autoridad competente designada por la Administración, que en estas circunstancias podrá incluir la compañía, que servirá para identificar el buque, notificar su situación y advertir de que la protección del buque se encuentra amenazada o comprometida;
- .2 no enviará el alerta de protección a ningún otro buque;
- .3 no activará ninguna otra alarma instalada a bordo; y
- .4 mantendrá activo el alerta de protección hasta que haya sido desactivado y/o repuesto en su posición inicial.

3 El sistema de alerta de protección del buque:

- .1 podrá activarse desde el puente de navegación y, como mínimo, desde otra posición; y
- .2 se ajustará a normas de funcionamiento que no sean menos estrictas que las aprobadas por la Organización.

4 Los puntos de activación del sistema de alerta de protección del buque estarán proyectados de modo que el alerta de protección del buque no pueda iniciarse accidentalmente.

5 La prescripción de llevar un sistema de alerta de protección del buque podrá cumplirse utilizando la instalación radioeléctrica instalada en cumplimiento de las prescripciones del capítulo IV, siempre y cuando se cumplan todas las prescripciones de la presente regla.

6 Cuando una Administración reciba notificación de un alerta de protección del buque, dicha Administración deberá notificarlo inmediatamente al Estado o Estados en cuyas proximidades esté operando en ese momento el buque.

7 Cuando un Gobierno Contratante reciba notificación de un alerta de protección del buque procedente de un buque que no tenga derecho a enarbolar su pabellón, dicho Gobierno Contratante lo notificará inmediatamente a la Administración pertinente y, si procede, al Estado o Estados en cuyas proximidades esté operando en ese momento el buque.

Regla 7 Amenazas para los buques

1 Los Gobiernos Contratantes establecerán los niveles de protección y garantizarán el suministro de información sobre tales niveles a los buques que naveguen en su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial.

2 Los Gobiernos Contratantes habilitarán un punto de contacto mediante el que tales buques puedan solicitar asesoramiento o asistencia y al que tales buques puedan informar de cualquier aspecto de protección preocupante acerca de otros buques, movimientos o comunicaciones.

3 Cuando se identifique un riesgo de ataque, el Gobierno Contratante interesado informará a los buques afectados y a sus administraciones de:

- .1 el nivel de protección vigente;
- .2 toda medida de protección que los buques afectados deban tomar para protegerse ante un ataque, de conformidad con las disposiciones de la parte A del Código PBIP; y
- .3 las medidas de protección que haya decidido adoptar el Estado ribereño, según proceda.

Regla 8 Facultades discretionales del capitán con respecto a la seguridad y la protección del buque

1 El capitán no se verá forzado por la compañía, el fletador, ni ninguna otra persona a no tomar o ejecutar una decisión que, según su criterio profesional, sea necesaria para garantizar la seguridad y la protección del buque. Esto incluye la posibilidad de negar el acceso a bordo de personas (excepto las identificadas como debidamente autorizadas por un Gobierno Contratante), o de sus efectos personales, y la negativa a embarcar carga, incluidos los contenedores y otras unidades de transporte cerradas.

2 Si, según el criterio profesional del capitán, durante las operaciones del buque se produce un conflicto entre las prescripciones sobre seguridad y las prescripciones sobre protección aplicables, el capitán cumplirá las que sean necesarias para garantizar la seguridad del buque. En tales casos, el capitán podrá implantar temporalmente medidas de protección e informará inmediatamente de ello a la Administración y, si procede, al Gobierno Contratante en cuyo puerto se encuentre operando o tenga intención de entrar el buque. Toda medida de protección temporal que se tome en virtud de la presente regla estará, en el mayor grado posible, en consonancia con el nivel de protección vigente. Cuando se presenten tales casos, la Administración se asegurará de que se resuelven estos conflictos y de que la posibilidad de que se reproduzcan se reduce al mínimo.

Regla 9 **Medidas de control y cumplimiento**

1 Control de los buques en puerto

1.1 A los efectos del presente capítulo, todo buque al que éste sea aplicable estará sujeto a un control cuando se encuentre en un puerto de otro Gobierno Contratante, que ejercerán funcionarios debidamente autorizados por dicho Gobierno, los cuales podrán ser los mismos que desempeñen las funciones contempladas en la regla I/19. Tal control se limitará a verificar que hay a bordo un certificado internacional de protección del buque válido o un certificado internacional de protección del buque provisional válido expedido en virtud de las disposiciones de la parte A del Código PBIP (certificado), que se aceptará siempre que sea válido, a menos que haya motivos fundados para pensar que el buque no satisface lo prescrito en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP.

1.2 Cuando haya tales motivos fundados, o en los casos en que no se presente un certificado válido cuando se solicite, los funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno Contratante deberán imponer al buque una o más de las medidas de control indicadas en el párrafo 1.3. Las medidas que se impongan deberán ser proporcionadas, teniendo en cuenta las orientaciones facilitadas en la parte B del Código PBIP.

1.3 Tales medidas de control serán las siguientes: inspección del buque, demora del buque, detención del buque, restricción de sus operaciones, incluidos los movimientos dentro del puerto, o expulsión del buque del puerto. Tales medidas de control podrán además, o como alternativa, incluir otras medidas administrativas o correctivas de menor importancia.

2 Buques que deseen entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante

2.1 A los efectos del presente capítulo, un Gobierno Contratante podrá exigir a los buques que deseen entrar en sus puertos que faciliten la siguiente información a funcionarios debidamente autorizados por ese Gobierno, para garantizar el cumplimiento del presente capítulo antes de la entrada en puerto con el fin de que no sea necesario tomar disposiciones o medidas de control:

- .1 que el buque está en posesión de un certificado válido, indicando el nombre de la autoridad que lo ha expedido;
- .2 el nivel de protección al que opera el buque en ese momento;

- .3 el nivel de protección al que haya operado el buque en cualquier puerto anterior donde haya realizado una operación de interfaz buque-puerto dentro del periodo de tiempo indicado en el párrafo 2.3;
- .4 toda medida especial o adicional de protección que haya tomado el buque en cualquier puerto anterior donde haya realizado una operación de interfaz buque-puerto dentro del periodo de tiempo indicado en el párrafo 2.3;
- .5 que se han observado los debidos procedimientos de protección del buque durante cualquier actividad de buque a buque dentro del periodo de tiempo indicado en el párrafo 2.3; o
- .6 toda otra información de carácter práctico relacionada con la protección (salvo los pormenores del plan de protección del buque), teniendo en cuenta las orientaciones facilitadas en la parte B del Código PBIP.

Si así lo solicita el Gobierno Contratante, el buque o la compañía proporcionarán confirmación, aceptable para dicho Gobierno Contratante, de la información exigida *supra*.

2.2 Todo buque al que sea aplicable el presente capítulo y que desee entrar en el puerto de otro Gobierno Contratante facilitará la información indicada en el párrafo 2.1 a petición de los funcionarios debidamente autorizados por dicho Gobierno. El capitán puede negarse a facilitar tal información aunque tendrá en cuenta que si lo hace puede denegársele la entrada al puerto.

2.3 El buque mantendrá un registro de la información mencionada en el párrafo 2.1 correspondiente a las últimas 10 instalaciones portuarias visitadas.

2.4 Si una vez recibida la información indicada en el párrafo 2.1, los funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno Contratante del puerto en el que desee entrar el buque tienen motivos fundados para pensar que el buque incumple lo prescrito en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP, tales funcionarios intentarán establecer una comunicación con el buque y entre el buque y la Administración para rectificar el incumplimiento. Si no se puede rectificar el incumplimiento mediante esa comunicación, o si los funcionarios tienen motivos fundados para pensar que el buque incumple en otros sentidos lo prescrito en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP, podrán adoptar disposiciones con respecto a ese buque, según se indica en el párrafo 2.5. Tales disposiciones deberán ser proporcionadas, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del Código PBIP.

2.5 Tales disposiciones son las siguientes:

- .1 exigencia de que se rectifique el incumplimiento;
- .2 exigencia de que el buque acuda a un lugar determinado en el mar territorial o en las aguas interiores de ese Gobierno Contratante;
- .3 inspección del buque, si éste se encuentra en el mar territorial del Gobierno Contratante en cuyo puerto desee entrar; o
- .4 denegación de la entrada al puerto.

Antes de adoptar cualquiera de estas disposiciones, el Gobierno Contratante informará al buque de sus intenciones. Al recibir la información, el capitán podrá alterar la decisión de entrar en ese puerto. En tal caso, no se aplicará la presente regla.

3 Disposiciones adicionales

3.1 En caso de que:

- .1 se imponga una de las medidas de control que se mencionan en el párrafo 1.3 que no sea una medida administrativa o correctiva de menor importancia, o
- .2 se adopte cualquiera de las disposiciones que se mencionan en el párrafo 2.5,

un funcionario debidamente autorizado por el Gobierno Contratante informará inmediatamente por escrito a la Administración de las medidas de control impuestas o de las disposiciones adoptadas, y de las razones para ello. El Gobierno Contratante que imponga las medidas de control o las disposiciones también informará a la organización de protección reconocida que expidió el certificado del buque de que se trate y a la Organización cuando se hayan impuesto tales medidas de control o se hayan adoptado disposiciones.

3.2 Cuando se deniegue la entrada a un puerto o se expulse a un buque de un puerto, las autoridades del Estado rector del puerto deberán comunicar los hechos oportunos a las autoridades del Estado del próximo puerto de escala, si se conoce, y a otros Estados ribereños pertinentes, teniendo en cuenta las directrices que elaborará la Organización. Se garantizará que tal comunicación es confidencial y se transmite por medios seguros.

3.3 Sólo se denegará la entrada a un puerto en virtud de los párrafos 2.4 y 2.5, o se obligará a un buque a abandonar un puerto en virtud de los párrafos 1.1 a 1.3, cuando los funcionarios debidamente autorizados por el Gobierno Contratante tengan motivos fundados para pensar que el buque supone una amenaza inmediata para la seguridad o la protección de las personas, de los buques o de otros bienes, y que no hay otros medios adecuados para eliminar esa amenaza.

3.4 Las medidas de control mencionadas en el párrafo 1.3 y las disposiciones mencionadas en el párrafo 2.5 sólo se impondrán, en virtud de la presente regla, hasta que se haya corregido el incumplimiento que dio lugar a la adopción de las medidas de control o las disposiciones de manera que el Gobierno Contratante juzgue satisfactoria, teniendo en cuenta las medidas propuestas por el buque o la Administración, si las hay.

3.5 Cuando los Gobiernos Contratantes ejerzan el control previsto en el párrafo 1 o adopten las disposiciones previstas en el párrafo 2:

- .1 harán todo lo posible por evitar la demora o detención indebidas de un buque. Si el buque es objeto de una demora o detención indebida, tendrá derecho a indemnización por las pérdidas o daños que pueda sufrir; y
- .2 no impedirán el acceso al buque en caso de emergencia o por razones humanitarias y a efectos de protección.

Regla 10
Prescripciones aplicables a las instalaciones portuarias

1 Las instalaciones portuarias cumplirán las prescripciones pertinentes del presente capítulo y de la parte A del Código PBIP, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la parte B de dicho Código.

2 Los Gobiernos Contratantes que tengan dentro de su territorio una o varias instalaciones portuarias a las que se aplique la presente regla, se asegurarán de que:

- .1 las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias se efectúan, revisan y aprueban de conformidad con lo dispuesto en la parte A del Código PBIP; y
- .2 los planes de protección de las instalaciones portuarias se elaboran, revisan, aprueban e implantan de conformidad con lo dispuesto en la parte A del Código PBIP.

3 Los Gobiernos Contratantes deberán establecer y notificar las medidas que deben adoptarse en el plan de protección de la instalación portuaria para los diferentes niveles de protección, indicando también los casos en que será necesaria la presentación de una declaración de protección marítima.

Regla 11
Acuerdos de protección alternativos

1 Cuando implanten lo dispuesto en el presente capítulo y en la parte A del Código PBIP, los Gobiernos Contratantes podrán concertar por escrito acuerdos bilaterales o multilaterales con otros Gobiernos Contratantes sobre medidas de protección alternativas que cubran viajes internacionales cortos en rutas fijas entre instalaciones portuarias situadas dentro de sus territorios.

2 Ningún acuerdo de este tipo comprometerá el nivel de protección de otros buques o instalaciones portuarias no cubiertos por el acuerdo.

3 Ningún buque al que se le aplique un acuerdo realizará actividades de buque a buque con otro buque que no esté cubierto por ese acuerdo.

4 Estos acuerdos se revisarán periódicamente, teniendo en cuenta la experiencia adquirida y cualquier cambio en las circunstancias de cada caso o en las amenazas calculadas para los buques, las instalaciones portuarias o las rutas cubiertas por el acuerdo.

Regla 12
Disposiciones de protección equivalentes

1 Una Administración podrá aceptar que un determinado buque o grupo de buques con derecho a enarbolar su pabellón aplique otras medidas de protección equivalentes a las prescritas en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP, siempre que tales medidas de protección sean al menos tan eficaces como las prescritas en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP. La Administración que acepte tales medidas de protección comunicará los pormenores de éstas a la Organización.

2 Cuando un Gobierno Contratante implante el presente capítulo y la parte A del Código PBIP, podrá aceptar que una determinada instalación portuaria o grupo de instalaciones portuarias que estén situadas dentro de su territorio, y a las que no sea aplicable un acuerdo concluido en virtud de la regla 11, apliquen medidas de protección equivalentes a las prescritas en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP, siempre que tales medidas de protección sean al menos tan eficaces como las prescritas en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP. El Gobierno Contratante que acepte tales medidas de protección comunicará los pormenores de éstas a la Organización.

Regla 13
Comunicación de información

1 Los Gobiernos Contratantes comunicarán a la Organización el 1 de julio de 2004, a más tardar, y divulgarán para conocimiento de las compañías y los buques:

- .1 los nombres y datos de contacto de su autoridad o autoridades nacionales responsables de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias;
- .2 las zonas de su territorio que los planes de protección de las instalaciones portuarias aprobados abarcan;
- .3 los nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para recibir los alertas de protección buque-tierra mencionados en la regla 6.2.1 y adoptar las medidas oportunas al respecto;
- .4 los nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para recibir comunicaciones de los Gobiernos Contratantes que apliquen las medidas de control y cumplimiento mencionadas en la regla 9.3.1 y adoptar las medidas oportunas al respecto; y
- .5 los nombres y datos de contacto de las personas que se hayan designado para estar disponibles en todo momento para prestar asesoramiento o asistencia a los buques y a quienes los buques pueden informar de cualquier aspecto de protección preocupante, tal como se indica en la regla 7.2,

y actualizarán después tal información cuando se produzcan cambios relacionados con ella. La Organización distribuirá estos pormenores a los demás Gobiernos Contratantes para información de sus funcionarios.

2 Los Gobiernos Contratantes comunicarán a la Organización el 1 de julio de 2004, a más tardar, los nombres y datos de contacto de toda organización de protección reconocida autorizada a actuar en su nombre, así como los pormenores de la responsabilidad específica delegada en dichas organizaciones y las condiciones de la autorización concedida. Tal información se actualizará cuando se produzcan cambios relacionados con ella. La Organización distribuirá estos pormenores a los demás Gobiernos Contratantes para información de sus funcionarios.

3 Los Gobiernos Contratantes remitirán a la Organización el 1 de julio de 2004, a más tardar, una lista de los planes de protección de instalaciones portuarias aprobados para las instalaciones situadas dentro de su territorio, en la que se especifique el lugar o lugares cubiertos por cada plan de protección aprobado y la correspondiente fecha de aprobación, y posteriormente también comunicarán los siguientes cambios cuando se produzcan:

- .1 se hayan introducido o vayan a introducirse cambios en el lugar o lugares cubiertos por un plan de protección de instalación portuaria aprobado. En tales casos, en la información comunicada se especificarán los cambios con respecto al lugar o lugares cubiertos por el plan y la fecha en la cual se vayan a introducir o se hayan implantado tales cambios;
- .2 se haya retirado o se vaya a retirar un plan de protección de instalación portuaria aprobado, previamente incluido en la lista remitida a la Organización. En tales casos, en la información comunicada se especificará la fecha en la cual el retiro surtirá efecto o se hayan implantado. Estos casos se pondrán en conocimiento de la Organización tan pronto como sea posible; y
- .3 haya adiciones a la lista de planes de protección de instalaciones portuarias aprobados. En tales casos, en la información comunicada se especificará el lugar o lugares cubiertos por el plan y la fecha de aprobación.

4 Después del 1 de julio de 2004, los Gobiernos Contratantes remitirán a la Organización, a intervalos de cinco años, una lista actualizada y revisada de todos los planes de protección de instalaciones portuarias aprobados para las instalaciones portuarias situadas dentro de su territorio, en la que se especifique el lugar o lugares cubiertos por cada plan de protección de instalación portuaria aprobado y la correspondiente fecha de aprobación (así como la fecha de aprobación de cualquier enmienda al mismo), que sustituirá y revocará toda la información comunicada a la Organización de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3 durante los cinco años anteriores.

5 Los Gobiernos Contratantes comunicarán a la Organización la información relativa a la firma de un acuerdo en virtud de la regla 11. La información comunicada incluirá:

- .1 los nombres de los Gobiernos Contratantes que hayan firmado el acuerdo;
- .2 las instalaciones portuarias y las rutas fijas cubiertas por el acuerdo;
- .3 la periodicidad con que se revisará el acuerdo;
- .4 la fecha de entrada en vigor del acuerdo; y

.5 datos sobre las consultas que se hayan mantenido con otros Gobiernos Contratantes.

Posteriormente, también comunicarán a la Organización, con la mayor prontitud posible, toda información que se refiera a la enmienda o el cese del acuerdo.

6 Todo Gobierno Contratante que permita en virtud de la regla 12 que se adopten disposiciones de protección equivalentes respecto de un buque con derecho a enarbolar su pabellón o de una instalación portuaria situada dentro de su territorio, comunicará a la Organización los pormenores de tales disposiciones.

7 La Organización pondrá a disposición de los demás Gobiernos Contratantes que lo soliciten la información comunicada en virtud del párrafo 3."

CERTIFIED TRUE COPY of the text of the amendments to the annex of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and resolution 1 of the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, adopted on 12 December 2002, the original of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte des amendements à l'Annexe à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la résolution 1 de la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer adoptés le 12 décembre 2002, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

COPIA AUTÉNTICA CERTIFICADA del texto de las enmiendas al anexo del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y de la resolución 1 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptadas el 12 de diciembre de 2002, cuyo original se ha depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale :

Por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional:

London,

21/03/03

Gastambide

Londres, le

Londres,