

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Téléphone : +44 (0)20 7735 7611

Télécopieur : +44(0)20 7587 3210

Lettre circulaire No 4204/Add.7
3 avril 2020

Destinataires : Tous les États Membres de l'OMI
Organisations intergouvernementales
Organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif

Objet : **Coronavirus (COVID-19) - Recommandations concernant les retards
imprévus dans la livraison des navires**

1 Après avoir reçu des communications dans lesquelles les États Membres faisaient état des difficultés que rencontraient les constructeurs de navires, les fournisseurs de matériel, les armateurs, les inspecteurs et les techniciens de maintenance pour livrer les navires en temps voulu en raison de la pandémie de COVID-19, et compte tenu du fait que la situation actuelle est due à des circonstances imprévues indépendantes de la volonté des constructeurs et propriétaires de navires, le Secrétaire général souhaite appeler l'attention des États Membres et des organisations internationales sur les interprétations uniformes suivantes, qui ont été approuvées le Comité de la sécurité maritime :

- .1 interprétation uniforme des modalités d'application des règles régies par la date du contrat de construction, la date de la pose de la quille et la date de livraison aux fins des prescriptions des Conventions SOLAS et MARPOL (circulaire MSC-MEPC.5/Circ.8, approuvée le 1er juillet 2013), dont le texte est reproduit à l'annexe 1; et
- .2 interprétation uniforme de l'expression "retards imprévus dans la livraison des navires" (circulaire MSC.1/Circ.1247, approuvée le 6 novembre 2007), dont le texte est reproduit à l'annexe 2.

2 Il est fait référence, en particulier, au paragraphe 3.3 de la circulaire MSC-MEPC.5/Circ.8, qui dispose ce qui suit :

- "3 quelle que soit la date du contrat de construction ou la date de la pose de la quille, si la date de livraison du navire est identique ou postérieure à la date de livraison spécifiée dans une série d'amendements particulière, c'est cette dernière qui s'applique, sauf dans le cas où l'Administration aurait accepté un retard dans la livraison des navires en raison de circonstances imprévues ne dépendant ni du constructeur ni du propriétaire*. La date de livraison correspond à la date d'achèvement (jour, mois et année) de la visite sur laquelle est fondé le certificat (c'est-à-dire la visite initiale effectuée avant la

mise en service du navire et avant la délivrance du certificat pour la première fois), telle qu'elle est mentionnée sur les certificats réglementaires pertinents.

* Se reporter à l'interprétation uniforme de l'expression "retards imprévus dans la livraison des navires" (MSC.1/Circ.1247 et interprétation uniforme 4 de l'Annexe I de MARPOL)."

3 Il est également fait référence, en particulier, à la circulaire MSC.1/Circ.1247, qui est mentionnée dans la note de bas de page se rapportant au paragraphe 3.3 de la circulaire MSC-MEPC.5/Circ.8. Si les dispositions de la circulaire MSC.1/Circ.1247 concernent l'application de la règle II-1/3-2 de la Convention SOLAS (Protection contre la corrosion des citernes ballastées à l'eau de mer des pétroliers et des vraquiers), une situation comparable se présente actuellement en ce qui concerne l'application de la règle II-1/3-10 (Normes de construction des navires en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers), qui prendra effet à l'égard des navires livrés le 1er juillet 2020 ou après cette date.

4 La circulaire MSC.1/Circ.1247 dispose que l'Administration pourra accepter comme un navire livré avant la date de livraison spécifiée dans la règle II-1/3-2 tout navire dont le contrat de construction a été passé (ou la quille a été posée) et la livraison était prévue avant les dates spécifiées dans ladite règle, mais dont la livraison a été retardée au-delà de la date spécifiée en raison de circonstances imprévues indépendantes de la volonté du constructeur et du propriétaire. L'Administration devrait décider dans chaque cas d'espèce du régime à appliquer à ces navires, compte tenu des circonstances particulières. Dans cette circulaire, il est souligné qu'il est important que les navires acceptés par l'Administration en vertu de ces dispositions soient également acceptés en tant que tels par les États du port, et il est recommandé aux Administrations d'adopter certaines pratiques lorsqu'elles examinent une demande relative à un tel navire.

5 L'attention est appelée également sur le document MSC 102/7/5, soumis par la Chine et l'IACS au MSC 102. Les auteurs de ce document indiquent notamment que les constructeurs de navires et les chaînes d'approvisionnement connexes ont été fortement touchés par les conséquences de la pandémie, ce qui a entraîné des difficultés à reprendre une production normale et des degrés variables de retard dans la livraison des navires en construction. Ils indiquent en outre qu'il y aura des incidences importantes sur les navires dont la livraison était initialement prévue avant le 1er juillet 2020, ces navires n'ayant pas été conçus et construits conformément aux prescriptions de la règle II-1/3-10 de la Convention SOLAS. Le document contient en annexe une proposition d'interprétation uniforme de la règle II-1/3-10 de la Convention SOLAS eu égard à l'expression "retards imprévus dans la livraison des navires", qui tient compte des pratiques établies dans la circulaire MSC.1/Circ.1247. Cette proposition est reproduite à l'annexe 3 de la présente lettre circulaire afin qu'il soit plus facile de s'y reporter. En raison du report du MSC 102, le Comité de la sécurité maritime ne sera pas en mesure de se prononcer sur l'interprétation uniforme proposée avant le 1er juillet 2020.

6 Le Secrétaire général souhaiterait que les dispositions nécessaires soient prises pour porter les renseignements figurant dans la présente lettre circulaire à l'attention des autorités compétentes. Les États Membres sont invités à envisager d'appliquer les deux interprétations uniformes ci-jointes aux navires dont la livraison est désormais retardée au-delà du 1er juillet 2020.

ANNEXE 1



F

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Téléphone : +44 (0)20 7735 7611

Télécopieur : +44(0)20 7587 3210

MSC-MEPC.5/Circ.8
1er juillet 2013

**INTERPRÉTATION UNIFORME DES MODALITÉS D'APPLICATION DES RÈGLES
RÉGIÉS PAR LA DATE DU CONTRAT DE CONSTRUCTION, LA DATE
DE LA POSE DE LA QUILLE ET LA DATE DE LIVRAISON AUX FINS
DES PRESCRIPTIONS DES CONVENTIONS SOLAS ET MARPOL**

1 Le Comité de la protection du milieu marin, à sa soixante-cinquième session (13-17 mai 2013), et le Comité de la sécurité maritime, à sa quatre-vingt-douzième session (12-21 juin 2013), ont approuvé l'interprétation uniforme des modalités d'application des règles régies par la date du contrat de construction, la date de la pose de la quille et la date de livraison aux fins des prescriptions des Conventions SOLAS et MARPOL, dont le texte figure en annexe et qui avait été élaborée par le Sous-comité de l'application des instruments par l'État du pavillon, afin de donner des orientations plus spécifiques pour l'application des prescriptions pertinentes des Conventions SOLAS et MARPOL.

2 Les Gouvernements Membres sont invités à utiliser l'interprétation ci-jointe lorsqu'ils appliqueront les dispositions pertinentes des Conventions SOLAS et MARPOL et à la porter à l'attention de toutes les parties intéressées.

3 La présente circulaire annule et remplace la circulaire MSC-MEPC.5/Circ.4.

ANNEXE

**INTERPRÉTATION UNIFORME DES MODALITÉS D'APPLICATION DES RÈGLES
RÉGIÉS PAR LA DATE DU CONTRAT DE CONSTRUCTION, LA DATE
DE LA POSE DE LA QUILLE ET LA DATE DE LIVRAISON AUX FINS
DES PRESCRIPTIONS DES CONVENTIONS SOLAS ET MARPOL**

1 En vertu de certaines dispositions des Conventions SOLAS et MARPOL, l'application des règles à un navire donné est régie par les dates suivantes :

- .1 la date à laquelle le contrat de construction est passé (le jj/mm/aaaa ou après cette date); ou
- .2 en l'absence d'un contrat de construction, la date à laquelle la quille est posée ou la construction se trouve à un stade équivalent (le jj/mm/aaaa ou après cette date); ou encore
- .3 la date à laquelle la livraison du navire s'effectue (le jj/mm/aaaa ou après cette date).

2 Aux fins de l'application de ces dispositions, la date à laquelle le contrat de construction est passé pour les navires en option devrait être interprétée comme étant la date à laquelle le propriétaire et le constructeur des navires signent le contrat initial de construction relatif à la série de navires, sous réserve que :

- .1 l'option relative à la construction du ou des navires en option soit en dernier ressort exercée au plus tard un an après la date du contrat de construction relatif à la série de navires; et
- .2 les navires en option soient construits à partir des mêmes plans et par le même constructeur que ceux qui ont été utilisés pour la série de navires.

3 Les règles régies de la manière indiquée au paragraphe 1 ci-dessus s'appliquent comme suit :

- .1 si la date du contrat de construction du navire est identique ou postérieure à la date du contrat qui est spécifiée dans une série d'amendements particulière, c'est cette dernière qui s'applique;
- .2 le critère de la date de la pose de la quille ne devrait être considéré qu'en l'absence d'un contrat et si la date de la pose de la quille du navire est identique ou postérieure à la date de la pose de la quille qui est spécifiée dans une série d'amendements particulière, c'est cette dernière qui s'applique; et
- .3 quelle que soit la date du contrat de construction ou la date de la pose de la quille, si la date de livraison du navire est identique ou postérieure à la date de livraison spécifiée dans une série d'amendements particulière, c'est cette dernière qui s'applique, sauf dans le cas où l'Administration aurait accepté un retard dans la livraison des navires en raison de circonstances imprévues

ne dépendant ni du constructeur ni du propriétaire*. La date de livraison correspond à la date d'achèvement (jour, mois et année) de la visite sur laquelle est fondé le certificat (c'est-à-dire la visite initiale effectuée avant la mise en service du navire et avant la délivrance du certificat pour la première fois), telle qu'elle est mentionnée sur les certificats réglementaires pertinents.

* Se reporter à l'interprétation uniforme de l'expression "retards imprévus dans la livraison des navires" (MSC.1/Circ.1247 et interprétation uniforme 4 de l'Annexe I de MARPOL).

ANNEXE 2

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Téléphone : 020 7735 7611
Télécopieur : 020 7587 3210



F

Réf. : T4/3.01

MSC.1/Circ.1247
6 novembre 2007

**INTERPRÉTATION UNIFORME DE L'EXPRESSION "RETARDS IMPRÉVUS
DANS LA LIVRAISON DES NAVIRES"**

1 À sa quatre-vingt-troisième session (3-12 octobre 2007), le Comité de la sécurité maritime a approuvé une interprétation uniforme de l'expression "retards imprévus dans la livraison des navires", dont le texte figure en annexe, aux fins d'harmoniser l'interprétation des dispositions relatives au mode d'application qui figurent à la règle II-1/3-2 de la Convention SOLAS (Protection contre la corrosion des citernes ballastées à l'eau de mer des pétroliers et des vraquiers), telle que modifiée par la résolution MSC.216(82), avec l'interprétation uniforme de la règle 1.28 de l'Annexe I de la Convention MARPOL.

2 Les Gouvernements Membres sont invités à adopter l'interprétation annexée au présent document lorsqu'ils appliqueront les dispositions pertinentes de la règle II-1/3-2 de la Convention SOLAS et à la porter à l'attention de toutes les parties intéressées.

ANNEXE

**INTERPRÉTATION DE LA RÈGLE II-1/3-2 DE LA CONVENTION SOLAS EU ÉGARD À
L'EXPRESSION "RETARDS IMPRÉVUS DANS LA LIVRAISON DES NAVIRES"**

1 Aux fins de définir la catégorie à laquelle appartient un navire aux termes de la règle II-1/3-2 de la Convention SOLAS, l'Administration pourra accepter comme un navire livré avant la date de livraison spécifiée dans cette règle tout navire dont le contrat de construction a été passé (ou la quille a été posée) et la livraison était prévue avant les dates spécifiées dans ladite règle, mais dont la livraison a été retardée au-delà de la date spécifiée en raison de circonstances imprévues indépendantes de la volonté du constructeur et du propriétaire. L'Administration devrait décider dans chaque cas d'espèce du régime à appliquer à ces navires, compte tenu des circonstances particulières.

2 Il est important que les navires acceptés par l'Administration en vertu des dispositions du paragraphe 1 ci-dessus soient également acceptés en tant que tels par les États du port. Pour qu'il en soit ainsi, il est recommandé aux Administrations d'adopter la pratique ci-après lorsqu'elles examinent une demande relative à un tel navire :

- .1 l'Administration devrait examiner soigneusement les demandes au cas par cas en tenant compte des circonstances particulières. Ainsi, dans le cas d'un navire construit dans un pays étranger, l'Administration peut exiger des autorités du pays dans lequel le navire a été construit un rapport officiel indiquant que le retard a été dû à des circonstances imprévues indépendantes de la volonté du constructeur et du propriétaire;
- .2 lorsqu'un navire est accepté par l'Administration en vertu des dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, la date de livraison indiquée sur le Certificat de sécurité pour navire à passagers, le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge ou le Certificat de sécurité pour navire de charge devrait comporter une note de bas de page indiquant que ce navire est accepté par l'Administration au titre des conditions prévues dans la présente interprétation pour les retards imprévus dans la livraison des navires; et
- .3 l'Administration devrait communiquer à l'Organisation l'identité du navire et les raisons pour lesquelles le navire a été accepté au titre des conditions prévues dans la présente interprétation pour les retards imprévus dans la livraison des navires.

ANNEXE 3**PROJET D'INTERPRÉTATION DE LA RÈGLE II-1/3-10 DE LA CONVENTION SOLAS
EU ÉGARD À L'EXPRESSION "RETARDS IMPRÉVUS
DANS LA LIVRAISON DES NAVIRES"**

(MSC 102/7/5, annexe)

1 Aux fins de définir la catégorie à laquelle appartient un navire aux termes de la règle II-1/3-10 de la Convention SOLAS, l'Administration pourra accepter comme un navire livré avant la date de livraison spécifiée dans cette règle tout navire dont le contrat de construction a été passé (ou la quille a été posée) et la livraison était prévue avant les dates spécifiées dans ladite règle, mais dont la livraison a été retardée au-delà de la date spécifiée en raison de circonstances imprévues indépendantes de la volonté du constructeur et du propriétaire. L'Administration devrait décider dans chaque cas d'espèce du régime à appliquer à ces navires, compte tenu des circonstances particulières.

2 Il est important que les navires acceptés par l'Administration en vertu des dispositions du paragraphe 1 ci-dessus soient également acceptés en tant que tels par les États du port. Pour qu'il en soit ainsi, il est recommandé aux Administrations d'adopter la pratique ci-après lorsqu'elles examinent une demande relative à un tel navire :

- .1 l'Administration devrait examiner soigneusement les demandes au cas par cas en tenant compte des circonstances particulières. Ainsi, dans le cas d'un navire construit dans un pays étranger, l'Administration peut exiger des autorités du pays dans lequel le navire a été construit un rapport officiel indiquant que le retard a été dû à des circonstances imprévues indépendantes de la volonté du constructeur et du propriétaire;
- .2 lorsqu'un navire est accepté par l'Administration en vertu des dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, la date de livraison indiquée sur le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge ou le Certificat de sécurité pour navire de charge devrait comporter une note de bas de page indiquant que ce navire est accepté par l'Administration au titre des conditions prévues dans la présente interprétation pour les retards imprévus dans la livraison des navires; et
- .3 l'Administration devrait communiquer à l'Organisation l'identité du navire et les raisons pour lesquelles le navire a été accepté au titre des conditions prévues dans la présente interprétation pour les retards imprévus dans la livraison des navires.