MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Décret n° 2004-290 du 26 mars 2004 portant publication des amendements à l'annexe à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ensemble un code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS), adoptés à Londres le 12 décembre 2002 (1)

NOR : *MAEJ0430019D*

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre des affaires étrangères,

Vu les articles 52 à 55 de la Constitution ;

Vu le décret n° 53-192 du 14 mars 1953 modifié relatif à la ratification et à la publication des engagements internationaux souscrits par la France ;

Vu le décret n° 80-369 du 14 mai 1980 portant publication de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ensemble une annexe), faite à Londres le 1er novembre 1974,

Décrète :

Art. 1er. – Les amendements à l'annexe à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ensemble un code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS), adoptés à Londres le 12 décembre 2002, seront publiés au *Journal officiel* de la République française.

Art. 2. – Le Premier ministre et le ministre des affaires étrangères sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 26 mars 2004.

JACQUES CHIRAC

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
JEAN-PIERRE RAFFARIN

Le ministre des affaires étrangères,
DOMINIQUE DE VILLEPIN

(1) Les présents amendements et le présent code entreront en vigueur le 1er juillet 2004.

AMENDEMENTS

À L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, ENSEMBLE UN CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (CODE ISPS)

RÉSOLUTION 1

DE LA CONFÉRENCE DES GOUVERNEMENTS CONTRACTANTS À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

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 Etats,

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 Etats 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 Etats 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'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon ;
2. la date à laquelle le navire a été immatriculé dans cet Etat ;
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 Etat.

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 Etat 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 Etat, la compagnie doit informer l'Administration du nom de l'Etat sous le pavillon duquel le navire va être transféré afin que celle-ci puisse transmettre à cet Etat 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 Etat dont le Gouvernement est un Gouvernement contractant, le Gouvernement contractant de l'Etat 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 Etats.

9. Lorsqu'un navire est transféré sous le pavillon d'un autre Etat, 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 Ier ; 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 Etats 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 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'Etat (les Etats) 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'Etat ou les Etats 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'Etat 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 rechange d'autres mesures administratives ou correctives de moindre portée.

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

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

1. le fait que le navire possède un certificat en cours de validité et le nom de l'autorité ayant délivré 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 dix 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'Etat du port devraient communiquer les faits pertinents aux autorités de l'Etat des ports d'escale suivants pertinents, s'ils sont connus, ainsi qu'aux autorités de tout autre Etat 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. »

RÉSOLUTION 2

DE LA CONFÉRENCE DES GOUVERNEMENTS CONTRACTANTS À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS)

La conférence,

AYANT ADOPTÉ des amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (ci-après dénommée « la Convention »), concernant des mesures spéciales pour renforcer la sécurité et la sûreté maritimes ;

CONSIDÉRANT que le nouveau chapitre XI-2 de la Convention fait référence à un Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) et exige que les navires, les compagnies et les installations portuaires satisfassent aux prescriptions pertinentes de la partie A du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), telles que spécifiées dans la partie A du Code ;

ÉTANT D'AVIS que la mise en œuvre des dispositions dudit chapitre par les Gouvernements contractants contribuera considérablement au renforcement de la sécurité et de la sûreté maritimes et à la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires et à terre ;

AYANT EXAMINÉ un projet de code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires élaboré par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée « l'Organisation »), à ses soixante-quinzième et soixante-seizième sessions, pour examen et adoption par la Conférence,

1. ADOPTE le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) (ci-après dénommé « le Code »), dont le texte figure en annexe à la présente résolution ;

2. INVITE les Gouvernements contractants à la Convention à noter que le Code prendra effet le 1er juillet 2004 lorsque le nouveau chapitre XI-2 de la Convention entrera en vigueur ;

3. PRIE le Comité de la sécurité maritime de maintenir le Code à l'étude et de le modifier, selon qu'il conviendra ;

4. PRIE le Secrétaire général de l'Organisation de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte du Code qui y est annexé 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

CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

PRÉAMBULE

1. La Conférence diplomatique sur la sûreté maritime qui s'est tenue à Londres en décembre 2002 a adopté les nouvelles dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et du présent Code qui visent à renforcer la sûreté maritime. Ces nouvelles prescriptions constituent le cadre international par le biais duquel les navires et les installations portuaires peuvent coopérer pour détecter et décourager les actes qui menacent la sûreté dans le secteur des transports maritimes.

2. A la suite des événements dramatiques du 11 septembre 2001, l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (l'Organisation) avait décidé à l'unanimité, à sa vingt-deuxième session, tenue en novembre 2001, d'élaborer de nouvelles mesures relatives à la sûreté des navires et des installations portuaires en vue de leur adoption par une conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (dénommée la Conférence diplomatique sur la sûreté maritime) en décembre 2002. Le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation (MSC) avait été chargé de procéder aux préparatifs de la Conférence diplomatique en se fondant sur les documents soumis par les Etats Membres, les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif auprès de l'Organisation.

3. Afin d'accélérer l'élaboration et l'adoption des mesures de sûreté appropriées, le MSC avait constitué, à sa première session extraordinaire, tenue aussi en novembre 2001, un Groupe de travail intersessions du MSC sur la sûreté maritime. Le Groupe de travail intersessions du MSC sur la sûreté maritime a tenu sa première réunion en février 2002 et il a rendu compte des résultats de ses délibérations au MSC, qui les a examinés à sa soixante-quinzième session, en mai 2002, et a créé un groupe de travail *ad hoc* chargé d'élaborer plus avant les propositions faites. A sa soixante-quinzième session, le MSC a examiné le rapport de ce groupe de travail et a recommandé que le Groupe de travail intersessions du MSC se réunisse à nouveau en septembre 2002 pour faire avancer les travaux. A sa soixante-seizième session, le MSC a examiné les résultats de la session de septembre 2002 du Groupe de travail intersessions ainsi que les travaux complémentaires effectués par le Groupe de travail du MSC pendant la soixante-seizième session du MSC en décembre 2002, immédiatement avant la Conférence diplomatique, et il a approuvé la version définitive des projets de textes devant être soumis à l'examen de la Conférence diplomatique.

4. La Conférence diplomatique, tenue du 9 au 13 décembre 2002, a aussi adopté des amendements aux dispositions existantes de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS de 1974) visant à accélérer l'application de la prescription concernant l'installation de systèmes d'identification automatique et elle a adopté de nouvelles règles à inclure dans le chapitre XI-1 de la Convention SOLAS de 1974 portant sur l'inscription du numéro d'identification du navire et la présence à bord d'une fiche synoptique continue. La Conférence diplomatique a aussi adopté un certain nombre de résolutions de la Conférence portant, notamment, sur la mise en œuvre et la révision du présent Code, la coopération technique et les travaux à entreprendre en collaboration avec l'Organisation internationale du travail et l'Organisation mondiale des douanes. Il a été reconnu qu'il pourrait être nécessaire de réexaminer et de modifier certaines des nouvelles dispositions concernant la sûreté maritime lorsque les travaux de ces deux Organisations auraient été achevés.

5. Les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS de 1974 et du présent Code s'appliquent aux navires et aux installations portuaires. Il a été décidé d'élargir la portée de la Convention SOLAS de 1974 aux installations portuaires car il s'agissait du moyen le plus rapide de garantir que les mesures de sûreté nécessaires entrent en vigueur et prennent effet promptement. Il a toutefois été décidé que les dispositions concernant les installations portuaires se limiteraient à la seule interface navire/port. La question plus large de la sûreté des zones portuaires ferait l'objet d'autres travaux communs entre l'Organisation maritime internationale et l'Organisation internationale du travail. Il a aussi été décidé que les dispositions ne devraient pas s'étendre à l'intervention proprement dite face à une attaque, ni aux activités nécessaires de remise en ordre à la suite d'une attaque.

6. On a pris soin, en rédigeant les dispositions, de veiller à ce qu'elles soient compatibles avec les dispositions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée, du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) et du Système harmonisé de visites et de délivrance des certificats.

7. Les dispositions représentent un changement important d'attitude de la part du secteur maritime international face à la question de la sûreté dans le secteur des transports maritimes. Il est reconnu qu'elles pourraient imposer un fardeau additionnel non négligeable à certains Gouvernements contractants. L'importance de la coopération technique pour aider les Gouvernements contractants à mettre en œuvre les dispositions est pleinement reconnue.

8. Pour garantir la mise en œuvre des dispositions, il faudra que tous ceux qui s'occupent de navires et d'installations portuaires ou qui les utilisent, y compris le personnel des navires, le personnel portuaire, les passagers, les chargeurs, les sociétés de gestion des navires et des ports et les responsables de la sûreté au sein des autorités nationales et locales s'entendent et coopèrent en permanence de manière efficace. Les pratiques et procédures existantes devront être revues et modifiées si elles n'assurent pas un niveau de sûreté approprié. Aux fins de renforcer la sûreté maritime, des responsabilités supplémentaires devront être assumées par le secteur des transports maritimes et le secteur portuaire et par les autorités nationales et locales.

9. Il faudrait tenir compte des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code pour mettre en œuvre les dispositions en matière de sûreté énoncées dans le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et dans la partie A du présent Code. Il est toutefois reconnu que l'application des recommandations peut varier en fonction de la nature de l'installation portuaire et de celle du navire, du service qu'il assure et/ou de sa cargaison.

10. Aucune disposition du présent Code ne doit être interprétée ou appliquée d'une manière incompatible avec le respect voulu des libertés et droits fondamentaux énoncés dans les instruments internationaux, notamment ceux qui ont trait aux travailleurs maritimes et aux réfugiés, y compris la Déclaration de l'Organisation internationale du travail sur les principes fondamentaux et les droits au travail, ainsi que les normes internationales concernant les travailleurs maritimes et portuaires.

11. Reconnaissant que la Convention visant à faciliter le trafic maritime, 1965, telle que modifiée, dispose que les étrangers membres de l'équipage doivent être autorisés par les pouvoirs publics à se rendre à terre pendant l'escale de leur navire, sous réserve que les formalités d'entrée du navire soient achevées et que les pouvoirs publics ne soient pas conduits à refuser l'autorisation de descendre à terre pour des raisons de santé publique, de sécurité publique ou d'ordre public, les Gouvernements contractants devraient, lorsqu'ils approuvent les plans de sureté des navires et les plans de sûreté des installations portuaires, tenir dûment compte du fait que le personnel du navire vit et travaille à bord du navire et a besoin de congés à terre et d'avoir accès aux services sociaux pour gens de mer basés à terre, y compris à des soins médicaux.

Partie A

PRESCRIPTIONS OBLIGATOIRES CONCERNANT LES DISPOSITIONS DU CHAPITRE XI-2 DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER TELLE QUE MODIFIÉE

1. *Généralités*

1.1. Introduction :

La présente partie du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires contient les dispositions obligatoires auxquelles il est fait référence dans le chapitre XI-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.

1.2. Objectifs :

Les objectifs du présent Code sont les suivants :

1. établir un cadre international faisant appel à la coopération entre les Gouvernements contractants, les organismes publics, les administrations locales et les secteurs maritime et portuaire pour détecter les menaces contre la sûreté et prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté qui menacent les navires ou les installations portuaires utilisés dans le commerce international ;
2. établir les rôles et responsabilités respectifs des Gouvernements contractants, des organismes publics, des administrations locales et des secteurs maritime et portuaire, aux niveaux national et international, pour garantir la sûreté maritime ;
3. garantir le rassemblement et l'échange rapides et efficaces de renseignements liés à la sûreté ;
4. prévoir une méthode pour procéder aux évaluations de la sûreté en vue de l'établissement de plans et de procédures permettant de réagir aux changements des niveaux de sûreté ; et
5. donner l'assurance que des mesures de sûreté maritime adéquates et proportionnées sont en place

1.3. Prescriptions fonctionnelles :

En vue de réaliser ses objectifs, le Code incorpore un certain nombre de prescriptions fonctionnelles. Celles-ci comprennent, sans toutefois s'y limiter, les fonctions suivantes :

1. rassembler et évaluer des renseignements concernant les menaces contre la sûreté et échanger ces renseignements avec les Gouvernements contractants appropriés ;

2. exiger le maintien de protocoles de communication à l'intention des navires et des installations portuaires ;
3. empêcher l'accès non autorisé aux navires et aux installations portuaires et à leurs zones d'accès restreint ;
4. empêcher l'introduction d'armes, de dispositifs incendiaires ou d'explosifs non autorisés à bord des navires et dans les installations portuaires ;
5. offrir un moyen de donner l'alerte pour réagir aux menaces contre la sûreté ou à des incidents de sûreté ;
6. exiger des plans de sûreté du navire et de l'installation portuaire établis à partir des évaluations de la sûreté ; et
7. exiger une formation, un entraînement et des exercices pour garantir la familiarisation avec les plans et procédures de sûreté.

2. *Définitions*

2.1. Aux fins de la présente partie, sauf disposition expresse contraire :

1. *Convention* désigne la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.
2. *Règle* désigne une règle de la Convention.
3. *Chapitre* désigne un chapitre de la Convention.
4. *Plan de sûreté du navire* désigne un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires à bord du navire pour protéger les personnes à bord, la cargaison, les engins de transport, les provisions de bord ou le navire contre les risques d'un incident de sûreté.
5. *Plan de sûreté de l'installation portuaire* désigne un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires pour protéger l'installation portuaire et les navires, les personnes, la cargaison, les engins de transport et les provisions de bord à l'intérieur de l'installation portuaire contre les risques d'un incident de sûreté.
6. *Agent de sûreté du navire* désigne la personne à bord du navire, responsable devant le capitaine, désignée par la compagnie comme responsable de la sûreté du navire, y compris de l'exécution et du maintien du plan de sûreté du navire et de la liaison avec l'agent de sûreté de la compagnie et les agents de sûreté de l'installation portuaire.
7. *Agent de sûreté de la compagnie* désigne la personne désignée par la compagnie pour garantir qu'une évaluation de la sûreté du navire est effectuée, qu'un plan de sûreté du navire est établi, est soumis pour approbation et est ensuite appliqué et tenu à jour, et pour assurer la liaison avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire et l'agent de sûreté du navire.
8. *Agent de sûreté de l'installation portuaire* désigne la personne désignée comme étant responsable de l'établissement, de l'exécution, de la révision et du maintien du plan de sûreté de l'installation portuaire ainsi que de la liaison avec les agents de sûreté du navire et les agents de sûreté de la compagnie.
9. *Niveau de sûreté 1* désigne le niveau auquel des mesures de sûreté minimales appropriées doivent être maintenues en permanence.
10. *Niveau de sûreté 2* désigne le niveau auquel des mesures de sûreté additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incident de sûreté.
11. *Niveau de sûreté 3* désigne le niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sureté est probable ou imminent, bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise.

2.2. Le terme « navire », lorsqu'il est employé dans le présent Code, comprend les unités mobiles de forage au large et les engins à grande vitesse, tels que définis à la règle XI-2/1.

2.3. L'expression « Gouvernement contractant » utilisée dans un contexte en rapport avec une installation portuaire, lorsqu'elle figure dans les sections 14 à 18, constitue aussi une référence à l'autorité désignée.

2.4. Les termes et expressions pour lesquels aucune définition n'est donnée dans la présente partie ont le sens qui leur est donné aux chapitres I^er^ et XI-2 de la Convention.

3. *Application*

3.1. Le présent Code s'applique :

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

3.2. Nonobstant les dispositions de la section 3.1.2, les Gouvernements contractants doivent décider de la portée de l'application de la présente partie du Code aux installations portuaires situées sur leur territoire qui, bien qu'elles soient principalement utilisées par des navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux, doivent parfois fournir des services à des navires arrivant d'un voyage international ou partant pour un tel voyage.

3.2.1. Les Gouvernements contractants doivent fonder leur décision, prise en vertu de la section 3.2, sur une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire effectuée conformément à la présente partie du Code.

3.2.2. Toute décision prise par un Gouvernement contractant en vertu de la section 3.2 ne doit pas compromettre le niveau de sûreté à atteindre en vertu du chapitre XI-2 ou de la présente partie du Code.

3.3. Le présent Code ne s'applique pas ni 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.

3.4. Les sections 5 à 13 et 19 de la présente partie s'appliquent aux compagnies et aux navires de la manière spécifiée à la règle XI-2/4.

3.5. Les sections 5 et 14 à 18 de la présente partie s'appliquent aux installations portuaires de la manière spécifiée à la règle XI-2/10.

3.6. Aucune disposition du présent Code ne porte atteinte aux droits ou obligations qu'ont les Etats en vertu du droit international.

4. *Responsabilités des Gouvernements contractants*

4.1. Sous réserve des dispositions des règles XI-2/3 et XI-2/7, les Gouvernements contractants doivent établir des niveaux de sûreté et donner des recommandations sur les mesures de protection contre les incidents de sûreté. Des niveaux de sûreté supérieurs dénotent une probabilité accrue de survenance d'un incident de sûreté. Les facteurs à prendre en considération pour l'établissement du niveau de sûreté approprié comprennent notamment :

1. la mesure dans laquelle l'information sur la menace est crédible ;
2. la mesure dans laquelle l'information sur la menace est corroborée ;
3. la mesure dans laquelle l'information sur la menace est spécifique ou imminente ; et
4. les conséquences potentielles de l'incident de sûreté.

4.2. Les Gouvernements contractants, lorsqu'ils établissent le niveau de sûreté 3, doivent diffuser, si nécessaire, des consignes appropriées et fournir des renseignements liés à la sûreté aux navires et aux installations portuaires susceptibles d'être touchés.

4.3. Les Gouvernements contractants peuvent déléguer à un organisme de sûreté reconnu certaines des tâches liées à la sûreté qui leur incombent en vertu du chapitre XI-2 et de la présente partie du Code, à l'exception des tâches suivantes :

1. établir le niveau de sûreté applicable ;
2. approuver une évaluation de sûreté d'une installation portuaire et tout amendement ultérieur à une évaluation approuvée ;
3. identifier les installations portuaires qui seront appelées à désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire ;
4. approuver un plan de sûreté d'une installation portuaire et tout amendement ultérieur à un plan approuvé ;
5. exercer des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions en application de la règle XI-2/9 ; et

6. établir les prescriptions applicables à une déclaration de sûreté.

4.4. Les Gouvernements contractants doivent, dans la mesure où ils le jugent approprié, mettre à l'épreuve les plans de sûreté du navire ou de l'installation portuaire qu'ils ont approuvés ou, dans le cas des navires, les plans qui ont été approuvés en leur nom, ou les amendements à ces plans, pour vérifier leur efficacité.

5. *Déclaration de sûreté*

5.1. Les Gouvernements contractants doivent déterminer quand une déclaration de sûreté est requise, en évaluant le risque qu'une interface navire/port ou une activité de navire à navire présente pour les personnes, les biens ou l'environnement.

5.2. Un navire peut demander qu'une déclaration de sûreté soit remplie lorsque :

1. le navire est exploité à un niveau de sûreté supérieur à celui de l'installation portuaire ou d'un autre navire avec lequel il y a interface ;
2. il existe un accord entre les Gouvernements contractants au sujet d'une déclaration de sûreté visant certains voyages internationaux ou navires spécifiques effectuant de tels voyages ;
3. il y a eu une menace pour la sûreté ou un incident de sûreté mettant en cause le navire ou l'installation portuaire, selon le cas ;
4. le navire se trouve dans un port qui n'est pas tenu d'avoir ou de mettre en œuvre un plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé ; ou
5. le navire exerce des activités de navire à navire avec un autre navire qui n'est pas tenu d'avoir et de mettre en œuvre un plan de sûreté du navire approuvé.

5.3. L'installation portuaire ou le ou les navires, selon le cas, doivent accuser réception des demandes de déclaration de sûreté pertinentes faites en vertu de la présente section.

5.4. La déclaration de sûreté doit être remplie par :

1. le capitaine ou l'agent de sûreté du navire pour le compte du ou des navire(s) ; et, s'il y a lieu,
2. l'agent de sûreté de l'installation portuaire ou, si le Gouvernement contractant en décide autrement, une autre entité responsable de la sûreté à terre, pour le compte de l'installation portuaire.

5.5. La déclaration de sûreté doit indiquer les mesures de sûreté requises qui pourraient être partagées entre une installation portuaire et un navire ou entre des navires, ainsi que la responsabilité de chacun.

5.6. Les Gouvernements contractants doivent spécifier, compte tenu des dispositions de la règle XI-2/9.2.3, la durée minimale pendant laquelle les déclarations de sûreté doivent être conservées par les installations portuaires situées sur leur territoire.

5.7. Les Administrations doivent spécifier, compte tenu des dispositions de la règle XI-2/9.2.3, la durée minimale pendant laquelle les déclarations de sûreté doivent être conservées par les navires autorisés à battre leur pavillon.

6. *Obligations de la compagnie*

6.1. La compagnie doit veiller à ce que le plan de sûreté du navire contienne un énoncé clair mettant l'accent sur l'autorité du capitaine. La compagnie doit spécifier, dans le plan de sûreté du navire, que le capitaine a le pouvoir et la responsabilité absolus de prendre des décisions concernant la sécurité et la sûreté du navire et de solliciter l'assistance de la compagnie ou de tout Gouvernement contractant, selon que de besoin.

6.2. La compagnie doit veiller à ce que l'agent de sûreté de la compagnie, le capitaine et l'agent de sûreté du navire bénéficient de l'appui nécessaire pour s'acquitter de leurs tâches et de leurs responsabilités conformément au chapitre XI-2 et à la présente partie du Code.

7. *Sûreté du navire*

7.1. Un navire est tenu de prendre des mesures correspondant aux niveaux de sûreté établis par les Gouvernements contractants, comme il est indiqué ci-dessous.

7.2. Au niveau de sûreté 1, les activités suivantes doivent être exécutées, par le biais de mesures appropriées, à bord de tous les navires, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code, en vue d'identifier et de prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté :

1. veiller à l'exécution de toutes les tâches liées à la sûreté du navire ;
2. contrôler l'accès au navire ;
3. contrôler l'embarquement des personnes et de leurs effets ;
4. surveiller les zones d'accès restreint pour s'assurer que seules les personnes autorisées y ont accès ;
5. surveiller les zones de pont et les zones au voisinage du navire ;
6. superviser la manutention de la cargaison et des provisions de bord ; et
7. veiller à ce que le système de communication de sûreté soit rapidement disponible.

7.3. Au niveau de sûreté 2, les mesures de protection additionnelles, spécifiées dans le plan de sûreté du navire, doivent être mises en œuvre pour chacune des activités décrites dans la section 7.2, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

7.4. Au niveau de sûreté 3, des mesures de protection spéciales supplémentaires, spécifiées dans le plan de sûreté du navire, doivent être mises en œuvre pour chacune des activités décrites dans la section 7.2, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

7.5. Chaque fois que l'Administration établit un niveau de sûreté 2 ou un niveau de sûreté 3, le navire doit accuser réception des consignes concernant le changement de niveau de sûreté.

7.6. Avant d'entrer dans un port ou quand il se trouve dans un port situé sur le territoire d'un Gouvernement contractant qui a établi un niveau de sûreté 2 ou un niveau de sûreté 3, le navire doit accuser réception de cette consigne et confirmer à l'agent de sûreté de l'installation portuaire qu'il a commencé à mettre en œuvre les mesures et procédures appropriées décrites dans le plan de sûreté du navire et dans le cas du niveau de sûreté 3, dans les consignes diffusées par le Gouvernement contractant qui a établi le niveau de sûreté 3. Le navire doit signaler les difficultés éventuelles que pose leur mise en œuvre. Dans ce cas, l'agent de sûreté de l'installation portuaire et l'agent de sûreté du navire doivent rester en liaison et coordonner les mesures appropriées.

7.7. Si un navire est tenu par l'Administration d'établir, ou a déjà établi, un niveau de sûreté supérieur à celui qui a été établi pour le port dans lequel il a l'intention d'entrer ou dans lequel il se trouve déjà, ce navire doit en informer, sans tarder, l'autorité compétente du Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située et l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

7.7.1. Dans ce cas, l'agent de sûreté du navire doit rester en liaison avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire et coordonner les mesures appropriées, si nécessaire.

7.8. Une Administration qui demande aux navires autorisés à battre son pavillon d'établir un niveau de sûreté 2 ou 3 dans un port d'un autre Gouvernement contractant doit en informer ce Gouvernement contractant sans tarder.

7.9. Lorsque les Gouvernements contractants établissent des niveaux de sûreté et veillent à ce que des renseignements sur le niveau de sûreté soient fournis aux navires qui sont exploités dans leur mer territoriale ou qui ont fait part de leur intention d'entrer dans leur mer territoriale, ces navires doivent être invités à rester vigilants et à communiquer immédiatement à leur Administration et à tous les Etats côtiers voisins tous renseignements portés à leur attention qui risqueraient de compromettre la sûreté maritime dans la zone.

7.9.1. Lorsqu'il informe ces navires du niveau de sûreté applicable, un Gouvernement contractant doit, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code, informer également ces navires de toute mesure de sûreté qu'ils devraient prendre et, le cas échéant, des mesures qui ont été prises par le Gouvernement contractant pour fournir une protection contre la menace.

8. *Evaluation de la sûreté du navire*

8.1. L'évaluation de la sûreté du navire est un élément essentiel qui fait partie intégrante du processus d'établissement et d'actualisation du plan de sûreté du navire.

8.2. L'agent de sûreté de la compagnie doit veiller à ce que l'évaluation de la sûreté du navire soit effectuée par des personnes ayant les qualifications voulues pour procéder à une estimation de la sûreté d'un navire, conformément à la présente section et compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

8.3. Sous réserve des dispositions de la section 9.2.1, un organisme de sûreté reconnu peut effectuer l'évaluation de sûreté du navire d'un navire particulier.

8.4. L'évaluation de la sûreté du navire doit comprendre une étude de sûreté sur place et, au moins, les éléments suivants :

1. identification des mesures, des procédures et des opérations de sûreté existantes ;
2. identification et évaluation des opérations essentielles de bord qu'il est important de protéger ;
3. identification des menaces éventuelles contre les opérations essentielles de bord et probabilité de survenance, afin d'établir des mesures de sûreté et de leur donner un ordre de priorité ; et
4. identification des points faibles, y compris les facteurs humains, de l'infrastructure, des politiques et des procédures.

8.5. L'évaluation de la sûreté du navire doit être étayée par des documents, être examinée, acceptée et conservée par la compagnie.

9. *Plan de sûreté du navire*

9.1. Chaque navire doit avoir à bord un plan de sûreté approuvé par l'Administration. Ce plan doit prévoir des dispositions pour les trois niveaux de sûreté tels que définis dans la présente partie du Code.

9.1.1. Sous réserve des dispositions de la section 9.2.1, un organisme de sûreté reconnu peut préparer le plan de sûreté du navire d'un navire particulier.

9.2. L'Administration peut confier l'examen et l'approbation des plans de sûreté du navire, ou des amendements à un plan précédemment approuvé, à des organismes de sûreté reconnus.

9.2.1. Dans ce cas, l'organisme de sûreté reconnu chargé d'examiner et d'approuver un plan de sûreté du navire, ou des amendements à ce plan, ne doit pas avoir participé à la préparation de l'évaluation de la sûreté du navire ni à la préparation du plan de sûreté du navire, ou des amendements à ce plan, devant faire l'objet de l'examen.

9.3. Tout plan de sûreté du navire, ou tout amendement à un plan approuvé précédemment, qui est soumis aux fins d'approbation doit être accompagné de l'évaluation de la sûreté sur la base de laquelle il a été mis au point.

9.4. Un tel plan doit être élaboré compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code et être rédigé dans la ou les langues de travail du navire. Si la ou les langues utilisées ne sont ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, une traduction dans l'une de ces langues doit être fournie. Le plan doit porter au moins sur ce qui suit :

1. les mesures visant à empêcher l'introduction à bord d'armes, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des ports et dont la présence à bord n'est pas autorisée ;
2. l'identification des zones d'accès restreint et des mesures visant à empêcher l'accès non autorisé à ces zones ;
3. des mesures visant à empêcher l'accès non autorisé au navire ;
4. des procédures pour faire face à une menace contre la sûreté ou une atteinte à la sûreté, y compris des dispositions pour maintenir les opérations essentielles du navire ou de l'interface navire/port ;
5. des procédures pour donner suite aux consignes de sûreté que les Gouvernements contractants peuvent donner au niveau de sûreté 3 ;
6. des procédures d'évacuation en cas de menace contre la sûreté ou d'atteinte à la sûreté ;
7. les tâches du personnel du navire auquel sont attribuées des responsabilités en matière de sûreté et celles des autres membres du personnel du navire concernant les aspects liés à la sûreté ;
8. des procédures d'audit des activités liées à la sûreté ;
9. des procédures concernant la formation, les entraînements et les exercices liés au plan ;
10. des procédures concernant l'interface avec les activités liées à la sûreté des installations portuaires ;
11. des procédures concernant l'examen périodique du plan et sa mise à jour ;
12. des procédures de notification des incidents de sûreté ;
13. l'identification de l'agent de sûreté du navire ;
14. l'identification de l'agent de sûreté de la compagnie, y compris les coordonnées où il peut être joint 24 heures sur 24 ;
15. des procédures visant à garantir l'inspection, la mise à l'essai, l'étalonnage et l'entretien de tout matériel de sûreté prévu à bord ;
16. la fréquence de la mise à l'essai ou de l'étalonnage de tout matériel de sûreté prévu à bord ;
17. l'identification des endroits où sont installées les commandes du système d'alerte de sûreté du navire ; et
18. les procédures, instructions et conseils concernant l'utilisation du système d'alerte de sûreté du navire, y compris sa mise à l'essai, son déclenchement ; sa neutralisation et son réenclenchement et la manière de réduire le nombre de fausses alertes.

9.4.1. Le personnel qui procède aux audits internes des activités liées à la sûreté spécifiées dans le plan ou qui évalue sa mise en œuvre ne doit pas avoir de rapport avec les activités faisant l'objet de l'audit, à moins que cela ne soit pas possible dans la pratique du fait de la taille et de la nature de la compagnie ou du navire.

9.5. L'Administration doit décider quelles sont les modifications qui ne doivent pas être apportées à un plan de sûreté du navire approuvé ou au matériel de sûreté spécifié dans le plan approuvé sans que les amendements pertinents au plan soient approuvés par elle. Ces modifications doivent être au moins aussi efficaces que les mesures prescrites dans le chapitre XI-2 et dans la présente partie du Code.

9.5.1. La nature des modifications apportées au plan de sûreté du navire ou au matériel de sûreté qui ont été expressément approuvées par l'Administration conformément à la section 9.5 doit être expliquée dans un document indiquant clairement cette approbation. Cette approbation doit être conservée à bord du navire et doit être présentée en même temps que le Certificat de sûreté du navire (ou le Certificat international provisoire de sûreté du navire). Si ces modifications sont provisoires, lorsque les mesures ou le matériel approuvés à l'origine sont rétablis, il n'est plus nécessaire de conserver à bord du navire ce document.

9.6. Le plan peut être conservé sous forme électronique. Dans ce cas, il doit être protégé par des procédures visant à empêcher que ses données soient effacées, détruites ou modifiées sans autorisation.

9.7. Le plan doit être protégé contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.

9.8. Les plans de sûreté du navire ne doivent pas faire l'objet d'une inspection par les fonctionnaires dûment autorisés par un Gouvernement contractant à exécuter les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions prévues aux termes de la règle XI-2/9, sauf dans les cas prévus dans la section 9.8.1.

9.8.1. Si les fonctionnaires dûment autorisés par un Gouvernement contractant ont des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du présent Code et si le seul moyen de vérifier ou de rectifier la non-conformité est de réviser les prescriptions pertinentes du plan de sûreté du navire, un accès limité aux sections du plan auquel se rapporte la non-conformité peut être accordé à titre exceptionnel mais uniquement avec l'accord du Gouvernement contractant, ou du capitaine, du navire en question. Toutefois, les dispositions du plan qui se rapportent aux sous-sections 2, 4, 5, 7, 15, 17 et 18 de la section 9.4 de la présente partie du Code sont considérées

comme étant des renseignements confidentiels et ne peuvent pas faire l'objet d'une inspection sans l'accord du Gouvernement contractant intéressé.

10. *Registres*

10.1. Des registres des activités ci-après visées dans le plan de sûreté du navire doivent être conservés à bord au moins pendant la période minimale spécifiée par l'Administration, compte tenu des dispositions de la règle XI-2/9.2.3 :

1. formation, exercices et entraînements ;
2. menaces contre la sûreté et incidents de sûreté ;
3. infractions aux mesures de sûreté ;
4. changements de niveau de sûreté ;
5. communications liées directement à la sûreté du navire, notamment en cas de menaces spécifiques à l'encontre du navire ou des installations portuaires où le navire se trouve ou a fait escale auparavant ;
6. audits internes et examens des activités liées à la sûreté ;
7. examen périodique de l'évaluation de la sûreté du navire ;
8. examen périodique du plan de sûreté du navire ;
9. mise en œuvre des amendements au plan ; et
10. entretien, étalonnage et mise à l'essai de tout matériel de sûreté prévu à bord, y compris mise à l'essai du système d'alerte de sûreté du navire.

10.2. Les registres doivent être tenus dans la ou les langues de travail du navire. Si la ou les langues utilisées ne sont ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, une traduction dans l'une de ces langues doit être fournie.

10.3. Les registres peuvent être conservés sous forme électronique. Dans ce cas, ils doivent être protégés par des procédures visant à empêcher que leurs données soient effacées, détruites ou modifiées sans autorisation.

10.4. Les registres doivent être protégés contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.

11. *Agent de sûreté de la compagnie*

11.1. La compagnie doit désigner un agent de sûreté de la compagnie. Une personne désignée comme agent de sûreté de la compagnie peut agir pour un ou plusieurs navires, selon le nombre de navires et les types de navires exploités par la compagnie, sous réserve que les navires dont cette personne est responsable soient clairement identifiés. Une compagnie peut, selon le nombre de navires et les types de navires qu'elle exploite, désigner plusieurs agents de sûreté de la compagnie, sous réserve que les navires dont chaque personne est responsable soient clairement identifiés.

11.2. Outre celles qui sont spécifiées dans d'autres sections de la présente partie du Code, les tâches et responsabilités de l'agent de sûreté de la compagnie comprennent, sans toutefois s'y limiter, ce qui suit :

1. formuler des avis sur les degrés de menace auxquels le navire risque d'être confronté, à l'aide d'évaluations appropriées de la sûreté et d'autres renseignements pertinents ;
2. veiller à ce que des évaluations de la sûreté du navire soient effectuées ;
3. veiller à l'élaboration, à la soumission aux fins d'approbation et puis à la mise en œuvre et au maintien du plan de sûreté du navire ;
4. veiller à ce que le plan de sûreté du navire soit modifié comme il convient pour en rectifier les lacunes et veiller à ce qu'il réponde aux besoins du navire en matière de sûreté ;
5. prendre des dispositions en vue des audits internes et des examens des activités liées à la sûreté ;
6. prendre des dispositions en vue des vérifications initiales et ultérieures du navire par l'Administration ou l'organisme de sûreté reconnu ;
7. veiller à ce que les défectuosités et les non-conformités identifiées lors des audits internes, des examens périodiques, des inspections de sûreté et des vérifications de conformité soient rectifiées rapidement ;
8. accroître la prise de conscience de la sûreté et la vigilance ;
9. veiller à ce que le personnel responsable de la sûreté du navire ait reçu une formation adéquate ;
10. veiller à l'efficacité de la communication et de la coopération entre l'agent de sûreté du navire et les agents de sûreté pertinents des installations portuaires ;
11. veiller à ce que les exigences en matière de sûreté et de sécurité concordent ;
12. veiller à ce que, si l'on utilise des plans de sûreté de navires de la même compagnie ou d'une flotte de navires, le plan de chaque navire reflète exactement les renseignements spécifiques à ce navire ; et
13. veiller à ce que tout autre arrangement ou tout arrangement équivalent approuvé pour un navire ou un groupe de navires donné soit mis en œuvre et maintenu.

12. *Agent de sûreté du navire*

12.1. Un agent de sûreté du navire doit être désigné à bord de chaque navire.

12.2. Outre celles qui sont spécifiées dans d'autres sections de la présente partie du Code, les tâches et responsabilités de l'agent de sûreté du navire comprennent, sans toutefois s'y limiter, ce qui suit :

1. procéder à des inspections de sûreté régulières du navire pour s'assurer que les mesures de sûreté sont toujours appropriées ;
2. assurer et superviser la mise en œuvre du plan de sûreté du navire, y compris de tout amendement apporté à ce plan ;
3. coordonner les aspects liés à la sûreté de la manutention des cargaisons et des provisions de bord avec les autres membres du personnel de bord et avec les agents de sûreté pertinents des installations portuaires ;
4. proposer des modifications à apporter au plan de sûreté du navire ;
5. notifier à l'agent de sûreté de la compagnie toutes défectuosités et non-conformités identifiées lors des audits internes, des examens périodiques, des inspections de sûreté et des vérifications de conformité et mettre en œuvre toutes mesures correctives ;
6. accroître la prise de conscience de la sûreté et la vigilance à bord ;
7. veiller à ce que le personnel responsable de la sûreté du navire ait reçu une formation adéquate, selon qu'il convient ;
8. notifier tous les incidents de sûreté ;
9. coordonner la mise en œuvre du plan de sûreté du navire avec l'agent de sûreté de la compagnie et avec l'agent de sûreté pertinent de l'installation portuaire ; et
10. s'assurer que le matériel de sûreté est correctement utilisé, mis à l'essai, étalonné et entretenu, s'il y en a.

13. *Formation, exercices et entraînements en matière de sûreté des navires*

13.1. L'agent de sûreté de la compagnie et le personnel compétent à terre doivent avoir des connaissances et avoir reçu une formation, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

13.2. L'agent de sûreté du navire doit posséder des connaissances et avoir reçu une formation, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

13.3. Le personnel de bord chargé de tâches et de responsabilités spéciales en matière de sûreté doit comprendre les responsabilités qui lui incombent à cet égard, telles qu'elles sont décrites dans le plan de sûreté du navire, et il doit avoir des connaissances et des aptitudes suffisantes pour s'acquitter des tâches qui lui sont assignées, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

13.4. Pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre du plan de sûreté du navire, des exercices doivent être effectués à des intervalles appropriés, compte tenu du type de navire, des changements de personnel du navire, des installations portuaires où le navire doit faire escale et d'autres conditions pertinentes, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

13.5. L'agent de sûreté de la compagnie doit veiller à la coordination et la mise en œuvre efficaces des plans de sûreté

du navire en participant aux exercices à des intervalles appropriés, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

14. *Sûreté de l'installation portuaire*

14.1. Une installation portuaire est tenue de prendre des mesures correspondant aux niveaux de sûreté établis par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel elle est située. Les mesures et procédures de sûreté doivent être appliquées dans l'installation portuaire de manière à entraîner le minimum de perturbations ou de retards pour les passagers, le navire, le personnel du navire et les visiteurs, les marchandises et les services.

14.2. Au niveau de sûreté 1, les activités suivantes doivent être exécutées par le biais de mesures appropriées dans toutes les installations portuaires, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code, en vue d'identifier et de prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté :

1. veiller à l'exécution de toutes les tâches liées à la sûreté de l'installation portuaire ;
2. contrôler l'accès à l'installation portuaire ;
3. surveiller l'installation portuaire, y compris la ou les zones de mouillage et d'amarrage ;
4. surveiller les zones d'accès restreint pour vérifier que seules les personnes autorisées y ont accès ;
5. superviser la manutention de la cargaison ;
6. superviser la manutention des provisions de bord ; et
7. veiller à ce que le système de communication de sûreté soit rapidement disponible.

14.3. Au niveau de sûreté 2, les mesures de protection additionnelles spécifiées dans le plan de sûreté de l'installation portuaire doivent être mises en œuvre pour chacune des activités décrites dans la section 14.2, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

14.4. Au niveau de sûreté 3, les autres mesures spéciales de protection spécifiées dans le plan de sûreté de l'installation portuaire doivent être mises en œuvre pour chacune des activités décrites dans la section 14.2, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

14.4.1. En outre, au niveau de sûreté 3, les installations portuaires sont tenues de suivre et d'exécuter toutes consignes de sûreté spécifiées par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située.

14.5. Lorsqu'un agent de sûreté de l'installation portuaire est informé qu'un navire a des difficultés à satisfaire aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la présente partie du Code ou à mettre en œuvre les mesures et procédures appropriées décrites dans le plan de sûreté du navire, et dans le cas du niveau de sûreté 3, à la suite de toutes consignes de sûreté données par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située, l'agent de sûreté de l'installation portuaire et l'agent de sûreté du navire doivent rester en liaison et doivent coordonner les mesures appropriées.

14.6. Lorsqu'un agent de sûreté de l'installation portuaire est informé qu'un navire applique un niveau de sûreté supérieur à celui de l'installation portuaire, cet agent le notifie à l'autorité compétente, se met en rapport avec l'agent de sûreté du navire et coordonne les mesures appropriées, si nécessaire.

15. *Evaluation de la sûreté de l'installation portuaire*

15.1. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est un élément essentiel qui fait partie intégrante du processus d'établissement et de mise à jour du plan de sûreté de l'installation portuaire.

15.2. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire doit être effectuée par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située. Un Gouvernement contractant peut autoriser un organisme de sûreté reconnu à effectuer l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire d'une installation portuaire particulière située sur son territoire.

15.2.1. Si une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire a été effectuée par un organisme de sûreté reconnu, le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située doit passer en revue cette évaluation et l'approuver pour confirmer qu'elle satisfait à la présente section.

15.3. Les personnes qui effectuent l'évaluation doivent avoir les qualifications nécessaires pour procéder à une estimation de la sûreté de l'installation portuaire conformément à la présente section, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

15.4. Les évaluations de la sûreté de l'installation portuaire doivent être périodiquement revues et mises à jour, compte tenu des fluctuations de la menace et/ou des changements mineurs affectant l'installation portuaire et doivent toujours être passées en revue et mises à jour lorsque des changements importants sont apportés à l'installation portuaire.

15.5. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire doit comprendre, au moins les éléments suivants :

1. identification et évaluation des infrastructures et biens essentiels qu'il est important de protéger ;
2. identification des menaces éventuelles contre les biens et les infrastructures et de leur probabilité de survenance, afin d'établir des mesures de sûreté qui s'imposent, en les classant par ordre de priorité ;
3. identification, choix et classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure ainsi que de leur degré d'efficacité pour réduire la vulnérabilité ; et
4. identification des points faibles, y compris les facteurs humains, de l'infrastructure, des politiques et des procédures.

15.6. Les Gouvernements contractants peuvent accepter qu'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire couvre plusieurs installations portuaires à condition que l'exploitant, l'emplacement, l'exploitation, le matériel et la conception de ces installations portuaires soient similaires. Tout Gouvernement contractant qui autorise un arrangement de ce type doit en communiquer les détails à l'Organisation.

15.7. Lorsque l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est achevée, il faut établir un rapport qui comprenne un résumé de la manière dont l'évaluation s'est déroulée, une description de chaque point vulnérable identifié au cours de l'évaluation et une description des contre-mesures permettant de remédier à chaque point vulnérable. Ce rapport doit être protégé contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.

16. *Plan de sûreté de l'installation portuaire*

16.1. Un plan de sûreté de l'installation portuaire doit être élaboré et tenu à jour, sur la base d'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire, pour chaque installation portuaire et doit être adapté à l'interface navire/port. Ce plan doit prévoir des dispositions pour les trois niveaux de sûreté qui sont définis dans la présente partie du Code.

16.1.1. Sous réserve des dispositions de la section 16.2, un organisme de sûreté reconnu peut préparer le plan de sûreté de l'installation portuaire d'une installation portuaire particulière.

16.2. Le plan de sûreté de l'installation portuaire doit être approuvé par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située.

16.3. Ce plan doit être élaboré compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code et être rédigé dans la langue de travail de l'installation portuaire. Le plan doit comprendre au moins :

1. les mesures visant à empêcher l'introduction, dans l'installation portuaire ou à bord du navire, d'armes, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des ports et dont la présence n'est pas autorisée ;
2. les mesures destinées à empêcher l'accès non autorisé à l'installation portuaire, aux navires amarrés dans l'installation portuaire et aux zones d'accès restreint de l'installation ;
3. des procédures pour faire face à une menace contre la sûreté ou une atteinte à la sûreté, y compris des dispositions pour maintenir les opérations essentielles de l'installation portuaire ou de l'interface navire/port ;
4. des procédures pour donner suite aux consignes de sûreté que le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située pourrait donner au niveau de sûreté 3 ;
5. des procédures d'évacuation en cas de menace contre la sûreté ou d'atteinte à la sûreté ;

6. les tâches du personnel de l'installation auquel sont attribuées des responsabilités en matière de sûreté et celles des autres membres du personnel de l'installation portuaire concernant les aspects liés à la sûreté ;
7. des procédures concernant l'interface avec les activités liées à la sûreté des navires ;
8. des procédures concernant l'examen périodique du plan et sa mise à jour ;
9. des procédures de notification des incidents de sûreté ;
10. l'identification de l'agent de sûreté de l'installation portuaire, y compris les coordonnées où il peut être joint 24 heures sur 24 ;
11. des mesures visant à garantir la protection des renseignements figurant dans le plan ;
12. des mesures destinées à garantir la protection effective de la cargaison et du matériel de manutention de la cargaison dans l'installation portuaire ;
13. des procédures d'audit du plan de sûreté de l'installation portuaire ;
14. des procédures pour donner suite à une alerte dans le cas où le système d'alerte de sûreté d'un navire se trouvant dans l'installation portuaire a été activé ; et
15. des procédures pour faciliter les congés à terre pour le personnel du navire ou les changements de personnel, de même que l'accès des visiteurs au navire, y compris les représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer.

16.4. Le personnel qui procède aux audits internes des activités liées à la sûreté spécifiées dans le plan ou qui évalue sa mise en œuvre ne doit pas avoir de rapport avec les activités faisant l'objet de l'audit, à moins que cela ne soit pas possible dans la pratique du fait de la taille et de la nature de l'installation portuaire.

16.5. Le plan de sûreté de l'installation portuaire peut être combiné avec le plan de sûreté du port ou tout autre plan d'urgence portuaire ou faire partie de tels plans.

16.6. Le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située doit décider quelles sont les modifications qui ne doivent pas être apportées au plan de sûreté de l'installation portuaire sans que les amendements pertinents à ce plan soient approuvés par lui.

16.7. Le plan peut être conservé sous forme électronique. Dans ce cas, il doit être protégé par des procédures visant à empêcher que ses données soient effacées, détruites ou modifiées sans autorisation.

16.8. Le plan doit être protégé contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.

16.9. Les Gouvernements contractants peuvent accepter qu'un plan de sûreté de l'installation portuaire couvre plusieurs installations portuaires à condition que l'exploitant, l'emplacement, l'exploitation, le matériel et la conception de ces installations portuaires soient similaires. Tout Gouvernement contractant qui autorise un autre arrangement de ce type doit en communiquer détails à l'Organisation.

17. *Agent de sûreté de l'installation portuaire*

17.1. Un agent de sûreté de l'installation portuaire doit être désigné dans chaque installation portuaire. Une personne peut être désignée comme agent de sûreté d'une ou de plusieurs installations portuaires.

17.2. Outre celles qui sont spécifiées dans d'autres sections de la présente partie du Code, les tâches et responsabilités de l'agent de sûreté de l'installation portuaire comprennent, sans toutefois s'y limiter, ce qui suit :

1. effectuer une étude de sûreté initiale complète de l'installation portuaire en tenant compte de l'évaluation pertinente de la sûreté de l'installation portuaire ;
2. veiller à l'élaboration et à la mise à jour du plan de sûreté de l'installation portuaire ;
3. mettre en œuvre le plan de sûreté de l'installation portuaire et procéder à des exercices à cet effet ;
4. procéder à des inspections de sûreté régulières de l'installation portuaire pour s'assurer que les mesures de sûreté restent appropriées ;
5. recommander et incorporer les modifications nécessaires au plan de sûreté de l'installation portuaire pour en rectifier les lacunes et mettre à jour le plan pour tenir compte des changements pertinents affectant l'installation portuaire ;
6. accroître la prise de conscience de la sûreté et la vigilance du personnel de l'installation portuaire ;
7. veiller à ce que le personnel responsable de la sûreté de l'installation portuaire ait reçu une formation adéquate ;
8. faire rapport aux autorités compétentes et tenir un registre des événements qui menacent la sûreté de l'installation portuaire ;
9. coordonner la mise en œuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire avec le ou les agent(s) de sûreté compétent(s) de la compagnie et du navire ;
10. assurer la coordination avec les services de sûreté, s'il y a lieu ;
11. s'assurer que les normes applicables au personnel chargé de la sûreté de l'installation portuaire sont respectées ;
12. s'assurer que le matériel de sûreté est correctement utilisé, mis à l'essai, étalonné et entretenu, s'il y en a ; et
13. aider l'agent de sûreté du navire à confirmer, sur demande, l'identité des personnes cherchant à monter à bord du navire.

17.3. L'agent de sûreté de l'installation portuaire doit bénéficier de l'appui nécessaire pour s'acquitter des tâches et des responsabilités qui lui sont imposées par le chapitre XI-2 et par la présente partie du Code.

18. *Formation, exercices et entraînements en matière de sûreté des installations portuaires*

18.1. L'agent de sûreté de l'installation portuaire et le personnel compétent chargé de la sûreté de l'installation portuaire doivent avoir des connaissances et avoir reçu une formation, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

18.2. Le personnel des installations portuaires chargé de tâches spécifiques liées à la sûreté doit comprendre les tâches et les responsabilités qui lui incombent à cet égard, telles qu'elles sont décrites dans le plan de sûreté de l'installation portuaire, et il doit avoir des connaissances et des aptitudes suffisantes pour s'acquitter des tâches qui lui sont assignées, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

18.3. Pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire, des exercices doivent être effectués à des intervalles appropriés compte tenu des types d'opérations effectuées par l'installation portuaire, des changements dans la composition du personnel de l'installation portuaire, du type de navires que dessert l'installation portuaire et autres circonstances pertinentes, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

18.4. L'agent de sûreté de l'installation portuaire doit garantir l'efficacité de la coordination et de la mise en œuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire en participant à des entraînements à des intervalles appropriés, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

19. *Vérification des navires et délivrance des certificats*

19.1. Vérifications :

19.1.1. Chaque navire auquel s'applique la présente partie du Code doit être soumis aux vérifications spécifiées ci-dessous :

1. une vérification initiale, avant la mise en service du navire ou avant que le certificat prescrit à la section 19.2 soit délivré pour la première fois, qui comprenne une vérification complète de son système de sûreté et de tout matériel de sûreté connexe visés par les dispositions pertinentes du chapitre XI-2, de la présente partie du Code et du plan de sûreté du navire approuvé. Cette vérification doit permettre de s'assurer que le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire satisfont pleinement aux prescriptions applicables du chapitre XI-2 et de la présente partie du Code, que leur état est satisfaisant et qu'ils sont adaptés au service auquel le navire est destiné ;
2. une vérification de renouvellement à des intervalles spécifiés par l'Administration mais ne dépassant pas cinq

ans, sauf si la section 19.3 s'applique. Cette vérification doit permettre de s'assurer que le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire satisfont pleinement aux prescriptions applicables du chapitre XI-2 de la présente partie du Code et du plan de sûreté du navire approuvé, que leur état est satisfaisant et qu'ils sont adaptés au service auquel le navire est destiné ;

3. au moins une vérification intermédiaire. Si une seule vérification intermédiaire est effectuée, elle doit avoir lieu entre la deuxième et la troisième date anniversaire du certificat telle que définie à la règle I/2 n). La vérification intermédiaire doit comprendre une inspection du système de sûreté et de tout matériel de sûreté connexe du navire, afin de s'assurer qu'ils restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Mention de cette vérification intermédiaire doit être portée sur le certificat ;

4. toute vérification supplémentaire décidée par l'Administration.

19.1.2. Les vérifications des navires doivent être effectuées par les fonctionnaires de l'Administration. L'Administration peut toutefois confier les vérifications à un organisme de sûreté reconnu visé à la règle XI-2/1.

19.1.3. Dans tous les cas, l'Administration intéressée doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la vérification et doit s'engager à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

19.1.4. Le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire doivent être entretenus, après la vérification, de manière à rester conformes aux dispositions des règles XI-2/4.2 et XI-2/6, de la présente partie du Code et du plan de sûreté du navire approuvé. Lorsqu'une des vérifications prescrites aux termes de la section 19.1.1 a été effectuée, aucun changement ne doit être apporté au système de sûreté ou à un quelconque matériel de sûreté connexe ni au plan de sûreté du navire approuvé sans l'accord de l'Administration.

19.2. Délivrance du certificat ou apposition d'un visa :

19.2.1. Un Certificat international de sûreté du navire doit être délivré, après une visite initiale ou une vérification de renouvellement effectuée conformément aux dispositions de la section 19.1.

19.2.2. Ce certificat doit être délivré ou visé soit par l'Administration, soit par un organisme de sûreté reconnu agissant pour le compte de l'Administration.

19.2.3. Un Gouvernement contractant peut, à la demande de l'Administration, faire vérifier le navire. S'il est convaincu que les dispositions de la section 19.1.1 sont respectées, il doit délivrer au navire un Certificat international de sûreté du navire ou autoriser sa délivrance et, le cas échéant, apposer un visa ou autoriser son apposition sur le certificat du navire, conformément au présent Code.

19.2.3.1. Une copie du certificat et une copie du rapport de vérification doivent être communiquées dans les meilleurs délais à l'Administration qui a fait la demande.

19.2.3.2. Tout certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la demande de l'Administration. Il doit avoir la même valeur et être accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en vertu de la section 19.2.2.

19.2.4. Le Certificat international de sûreté du navire doit être établi selon le modèle qui figure en appendice au présent Code. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues.

19.3. Durée et validité du certificat :

19.3.1. Le Certificat international de sûreté du navire doit être délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Administration, sans que cette durée puisse excéder cinq ans.

19.3.2. Lorsque la vérification de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la vérification de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.

19.3.2.1. Lorsque la vérification de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la vérification de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.

19.3.2.2. Lorsque la vérification de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la vérification de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la vérification de renouvellement.

19.3.3. Si un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'Administration peut en proroger la validité au-delà de la date d'expiration, jusqu'à concurrence de la période maximale indiquée dans la section 19.3.1, à condition que les vérifications mentionnées dans la section 19.1.1, qui sont applicables lorsqu'un certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon qu'il convient.

19.3.4. Si, après l'achèvement d'une vérification de renouvellement, un nouveau certificat ne peut pas être délivré ou fourni au navire avant la date d'expiration du certificat existant, l'Administration ou l'organisme de sûreté reconnu agissant pour le compte de l'Administration peut apposer un visa sur le certificat existant et ce certificat doit être accepté comme valable pour une nouvelle période, qui ne peut excéder cinq mois à compter de la date d'expiration.

19.3.5. Si, à la date d'expiration de son certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il peut subir une vérification, l'Administration peut proroger la validité de ce certificat. Toutefois, une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être vérifié et ce, uniquement dans le cas où cette mesure semble opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'a pas le droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le port dans lequel il doit être vérifié, d'en repartir sans en avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque la vérification de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

19.3.6. Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts qui n'a pas été prorogé en vertu des dispositions précédentes de la présente section peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la vérification de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

19.3.7. Lorsqu'une vérification intermédiaire est achevée dans un délai inférieur à celui qui est spécifié dans la section 19.1.1 :

1. la date d'expiration figurant sur le certificat est remplacée au moyen d'un visa par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois ans à la date à laquelle la vérification intermédiaire a été achevée ;

2. la date d'expiration peut rester inchangée, à condition qu'une ou plusieurs vérifications supplémentaires soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre les vérifications prescrites aux termes de la section 19.1.1 ne soient pas dépassés.

19.3.8. Un certificat délivré en vertu de la section 19.2 cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

1. si les vérifications pertinentes ne sont pas achevées dans les délais spécifiés dans la section 19.1.1 ;

2. si les visas prescrits aux termes des sections 19.1.1.3 et 19.3.7.1, si elles s'appliquent, n'ont pas été apposés sur le certificat ;

3. lorsqu'une compagnie assume la responsabilité de l'exploitation d'un navire qui n'était pas exploité précédemment par cette compagnie ; et
4. si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat.

19.3.9. Dans les cas où :

1. un navire passe sous le pavillon d'un autre Gouvernement contractant, le Gouvernement contractant dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon, doit, dès que possible, adresser à l'Administration cessionnaire des copies du Certificat international de sûreté du navire ou tous les renseignements relatifs au Certificat international de sûreté du navire dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de vérification disponibles, ou
2. une compagnie assume la responsabilité de l'exploitation d'un navire qui n'était pas exploité auparavant par elle, la compagnie antérieure doit, dès que possible, adresser à la nouvelle compagnie exploitante des copies de tout renseignement concernant le Certificat international de sûreté du navire ou faciliter les vérifications décrites dans la section 19.4.2.

19.4. Délivrance d'un certificat provisoire :

19.4.1. Les certificats décrits dans la section 19.2 ne doivent être délivrés que si l'Administration qui délivre le certificat est pleinement convaincue que le navire satisfait aux prescriptions de la section 19.1. Toutefois, après le 1er juillet 2004, pour :

1. un navire sans certificat ou un navire à sa livraison ou avant sa mise ou sa remise en service ;
2. un navire battant le pavillon d'un Gouvernement contractant qui passe sous le pavillon d'un autre Gouvernement contractant,
3. un navire battant le pavillon d'un Etat qui n'est pas un Gouvernement contractant qui passe sous le pavillon d'un Gouvernement contractant, ou
4. une compagnie qui assume la responsabilité de l'exploitation d'un navire qui n'était pas exploité auparavant par elle,

jusqu'à ce que le certificat visé à la section 19.2 soit délivré, l'Administration peut faire délivrer un Certificat international provisoire de sûreté du navire établi sur le modèle figurant en appendice à la présente partie du Code.

19.4.2. Un Certificat international provisoire de sûreté du navire ne doit être délivré que si l'Administration ou l'organisme de sûreté reconnu, au nom de l'Administration, a vérifié que :

1. l'évaluation de la sûreté du navire prescrite par la présente partie du Code a été effectuée ;
2. une copie du plan de sûreté du navire satisfaisant aux prescriptions du chapitre XI-2 et de la présente partie du Code se trouve à bord du navire, le plan ayant été soumis pour examen et approbation et étant appliqué à bord du navire ;
3. le navire est doté d'un système d'alerte de sûreté du navire qui satisfait aux prescriptions de la règle XI-2/6, si un tel système est exigé ;
4. l'agent de sûreté de la compagnie :
   1. s'est assuré :
      1. que le plan de sûreté du navire a été examiné pour vérifier qu'il satisfait à la présente partie du Code ;
      2. que le plan a été soumis aux fins d'approbation ; et
      3. que le plan est appliqué à bord du navire ; et
   2. a mis en place les arrangements nécessaires, y compris en ce qui concerne les exercices, les entraînements et les vérifications internes, moyennant lesquels il estime que le navire subira avec succès la vérification prescrite conformément à la section 19.1.1.1 dans un délai de six mois ;
5. des dispositions ont été prises pour procéder aux vérifications requises aux termes de la section 19.1.1.1 ;
6. le capitaine, l'agent de sûreté du navire et autre personnel de bord responsables de tâches spécifiques liées à la sûreté sont familiarisés avec leurs tâches et responsabilités telles que spécifiées dans la présente partie du Code ; et avec les dispositions pertinentes du plan de sûreté du navire qui se trouve à bord, ces renseignements ayant été fournis dans la langue de travail du personnel du navire ou dans une langue qu'il comprend ; et
7. l'agent de sûreté du navire satisfait aux prescriptions de la présente partie du Code.

19.4.3. Un Certificat international provisoire de sûreté du navire peut être délivré par l'Administration ou par un organisme de sûreté reconnu autorisé à agir en son nom.

19.4.4. Un Certificat international provisoire de sûreté du navire est valable pour une période de six mois, ou jusqu'à la date de délivrance du certificat prescrit aux termes de la section 19.2, si cette date est antérieure, et il ne peut pas être prorogé.

19.4.5. Aucun Gouvernement contractant ne doit accepter qu'un autre certificat international provisoire de sûreté du navire soit délivré par la suite à un navire si, de l'opinion de l'Administration ou de l'organisme de sûreté reconnu, l'une des raisons pour lesquelles le navire ou la compagnie sollicite un tel certificat est de se soustraire à l'obligation de satisfaire pleinement au chapitre XI-2 et à la présente partie du Code au-delà de la période de validité du Certificat provisoire initial décrit dans la section 19.4.4.

19.4.6. Aux fins de l'application de la règle XI-2/9, les Gouvernements contractants peuvent, avant d'accepter un Certificat international provisoire de sûreté du navire en tant que certificat valable, s'assurer que les conditions prescrites aux termes des sections 19.4.2.4 à 19.4.2.6 ont été remplies.

APPENDICES À LA PARTIE A

APPENDICE 1

Modèle de Certificat international de sûreté du navire

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE SÛRETÉ DU NAVIRE

(Cachet officiel) *(Etat)*

Certificat n° .....

Délivré en vertu des dispositions du

CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (CODE ISPS)

Sous l'autorité du Gouvernement_____
(Nom de l'Etat)

par_____
(Personne ou organisme autorisé)

Nom du navire : .....

Numéro ou lettres distinctifs : .....

Port d'immatriculation : .....

Type du navire : .....

Jauge brute : .....

Numéro OMI : .....

Nom et adresse de la compagnie : .....

IL EST CERTIFIÉ :

1. Que le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire ont été vérifiés conformément à la section 19.1 de la partie A du Code ISPS ;
2. Qu'à la suite de cette vérification, il a été constaté que le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire étaient à tous égards satisfaisants et que le navire satisfaisait aux prescriptions applicables du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS ;
3. Que le navire est muni d'un plan de sûreté du navire approuvé.

Date de la vérification initiale/de renouvellement sur la base de laquelle le présent certificat a été délivré :

.....

Le présent certificat est valable jusqu'au : ..... sous réserve des vérifications effectuées conformément à la section 19.1.1 de la partie A du Code ISPS.

Délivré à .....
(Lieu de délivrance du certificat)

Le ....
(Date de délivrance) *(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)*

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

ATTESTATION DE VÉRIFICATION INTERMÉDIAIRE

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une vérification supplémentaire prescrite aux termes de la section 19.1.1 de la partie A du Code ISPS, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS.

Vérification intermédiaire Signé : .....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date : .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

ATTESTATION DE VÉRIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Vérification supplémentaire Signé : .....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date : .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Vérification supplémentaire Signé : .....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date : .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Vérification supplémentaire Signé : .....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date : .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE EFFECTUÉE CONFORMÉMENT À LA SECTION A/19.3.7.2 DU CODE ISPS

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une vérification supplémentaire prescrite par la section 19.3.7.2 de la partie A du Code ISPS, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS.

Signé : .....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date : .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT, S'IL EST VALABLE POUR UNE DURÉE INFÉRIEURE À CINQ ANS, EN CAS D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.3 DU CODE ISPS

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la partie A du Code ISPS et le certificat doit, conformément à la section 19.3.3 de la partie A du Code ISPS, être accepté comme valable jusqu'au : .....

Signé : .....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date : .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT APRÈS ACHÈVEMENT DE LA VÉRIFICATION DE RENOUVELLEMENT ET EN CAS D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.4 DU CODE ISPS

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la partie A du Code ISPS et le certificat doit, conformément à la section 19.3.4 de la partie A du Code ISPS, être accepté comme valable jusqu'au : .....

Signé : .....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date : .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

VISA DE PROROGATION DE LA VALIDITÉ DU CERTIFICAT JUSQU'À CE QUE LE NAVIRE ARRIVE DANS LE PORT DE VÉRIFICATION EN CAS D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.5 DU CODE ISPS OU POUR UNE PÉRIODE DE GRÂCE EN CAS D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.6 DU CODE ISPS

Le présent certificat doit, conformément à la section 19.3.5/19.3.6 (*) de la partie A du Code ISPS, être accepté comme valable jusqu'au : .....

Signé : .....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date : .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

VISA POUR L'AVANCEMENT DE LA DATE D'EXPIRATION EN CAS D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.7.1 DU CODE ISPS

Conformément à la section 19.3.7.1 de la partie A du Code ISPS, la nouvelle date d'expiration (**) est fixée au : ..

Signé : .....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date : .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

(*) Rayer la mention inutile.

(**) Si la présente partie du certificat est remplie, la date d'expiration indiquée sur la première page du certificat doit aussi être modifiée en conséquence.

APPENDICE 2

Modèle de certificat international provisoire de sûreté du navire

CERTIFICAT INTERNATIONAL PROVISOIRE DE SÛRETÉ DU NAVIRE

(Cachet officiel) *(Etat)*

Certificat n° .....

Délivré en vertu des dispositions du

CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (CODE ISPS)

Sous l'autorité du Gouvernement_____
(Nom de l'Etat)

par_____
(Personne ou organisme autorisé)

Nom du navire : .....

Numéro ou lettres distinctifs : .....

Port d'immatriculation : .....
Type du navire : .....
Jauge brute : .....
Numéro OMI : .....
Nom et adresse de la compagnie : .....

Le présent certificat est-il délivré à la suite d'un autre certificat provisoire ? Oui/Non (*).

Dans l'affirmative, date à laquelle le certificat provisoire initial avait été délivré : .....

IL EST CERTIFIÉ QU'il est satisfait aux prescriptions de la section A/19.4.2 du Code ISPS.

Le présent certificat est délivré en application de la section A/19.4 du Code ISPS.

Le présent certificat est valable jusqu'au : .....
Délivré à .....
(Lieu de délivrance du certificat)

Le ....
(Date de délivrance) *(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)*

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

(*) Rayer la mention inutile.

Partie B

RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES DISPOSITIONS DU CHAPITRE XI-2 DE L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE, ET DE LA PARTIE A DU PRÉSENT CODE

1. *Introduction*

Généralités

1.1. Le préambule du présent Code indique que le chapitre XI-2 et la partie A du présent Code constituent le nouveau cadre international qui régit les mesures visant à renforcer la sûreté maritime et par le biais duquel les navires et les installations portuaires peuvent coopérer pour détecter et décourager les actes qui menacent la sûreté dans le secteur des transports maritimes.

1.2. La présente introduction décrit de manière concise les processus envisagés pour établir et appliquer les mesures et arrangements nécessaires pour garantir le respect et le maintien du respect des dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code et elle indique les principaux éléments au sujet desquels des mesures sont recommandées. Ces recommandations sont énoncées dans les paragraphes 2 à 19. Elle indique aussi les éléments essentiels à prendre en considération pour appliquer les recommandations relatives aux navires et aux installations portuaires.

1.3. Même si l'utilisateur du présent Code s'intéresse exclusivement aux navires, il lui est fortement conseillé de lire la présente partie du Code dans son intégralité, et en particulier les paragraphes relatifs aux installations portuaires. Il en va de même pour les utilisateurs qui s'intéressent principalement aux installations portuaires ; ils devraient aussi lire les paragraphes relatifs aux navires.

1.4. Les recommandations énoncées dans les paragraphes ci-après concernent essentiellement la protection du navire lorsque ce dernier se trouve dans une installation portuaire. Cependant, il se pourrait qu'un navire constitue une menace pour l'installation portuaire si, par exemple, une fois dans une installation portuaire, il servait de base pour lancer une attaque. Lorsqu'ils envisagent les mesures de sûreté à prendre pour faire face à des menaces contre la sûreté provenant de navires, ceux qui procèdent à l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire ou qui préparent le plan de sûreté de l'installation portuaire devraient songer à adapter comme il se doit les recommandations fournies dans les paragraphes ci-après.

1.5. Il y a lieu de noter qu'aucune disposition de la présente partie du Code ne saurait être lue ou interprétée comme contredisant l'une quelconque des dispositions du chapitre XI-2 ou de la partie A du présent Code et que ces dernières dispositions ont toujours la primauté et la priorité sur toute ambiguïté involontaire qui aurait pu être introduite par inadvertance dans la présente partie du Code. Les recommandations énoncées dans la présente partie du Code devraient toujours être lues, interprétées et appliquées d'une manière compatible aux buts, objectifs et principes consacrés dans le chapitre XI-2 et dans la partie A du présent Code.

Responsabilités des Gouvernements contractants

1.6. Les Gouvernements contractants ont, en vertu des dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code, diverses responsabilités qui comprennent, notamment, les suivantes :

- établir le niveau de sûreté applicable ;
- approuver le plan de sûreté du navire et les amendements pertinents apportés à un plan approuvé précédemment ;
- vérifier la conformité des navires avec les dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code et délivrer aux navires le Certificat international de sûreté du navire ;
- déterminer les installations portuaires situées sur leur territoire qui sont tenues de désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire qui sera responsable de la préparation du plan de sûreté de l'installation portuaire ;
- faire exécuter et approuver l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire et tout amendement ultérieur à une évaluation approuvée précédemment ;
- approuver le plan de sûreté de l'installation portuaire et tout amendement ultérieur à un plan approuvé précédemment ;
- exercer les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions ;
- mettre à l'essai les plans approuvés ; et
- communiquer des renseignements à l'Organisation maritime internationale et aux secteurs maritime et portuaire.

1.7. Les Gouvernements contractants peuvent désigner ou créer, au sein du Gouvernement, des autorités désignées pour exécuter, à l'égard des installations portuaires, les tâches liées à la sûreté qui leur incombent en vertu du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du présent Code et ils peuvent autoriser des organismes de sûreté reconnus à exécuter certaines tâches à l'égard des installations portuaires mais la décision finale concernant l'acceptation et l'approbation de ces tâches devrait être prise par le Gouvernement contractant ou par l'autorité désignée. Les Administrations peuvent aussi déléguer à des organismes de sûreté reconnus l'exécution, à l'égard des navires, de certaines tâches liées à la sûreté. Les tâches ou activités ci-après ne peuvent pas être déléguées à un organisme de sûreté reconnu :

- établir le niveau de sûreté applicable ;
- déterminer les installations portuaires situées sur le territoire d'un Gouvernement contractant qui sont tenues de désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire et de préparer un plan de sûreté de l'installation portuaire ;
- approuver une évaluation de sûreté de l'installation portuaire ou tout amendement ultérieur à une évaluation approuvée précédemment ;
- approuver un plan de sûreté de l'installation portuaire ou tout amendement ultérieur à un plan approuvé précédemment ;
- exercer les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions ; et
- établir les prescriptions applicables à une déclaration de sûreté.

Etablissement du niveau de sûreté

1.8. Les Gouvernements contractants ont la responsabilité d'établir le niveau de sûreté applicable à un moment donné et ce, aussi bien pour les navires que pour les installations portuaires. La partie A du présent Code définit trois niveaux de sûreté à des fins internationales, à savoir :

- le niveau de sûreté 1, normal : niveau auquel les navires et les installations portuaires sont normalement exploités ;
- le niveau de sûreté 2, rehaussé : niveau applicable tant qu'il existe un risque accru d'incident de sûreté ; et

– le niveau de sûreté 3, exceptionnel : niveau applicable pendant la période de temps où le risque d'un incident de sûreté est probable ou imminent.

La compagnie et le navire

1.9. Toute compagnie exploitant des navires auxquels s'appliquent le chapitre XI-2 et la partie A du présent Code doit désigner un agent de sûreté de la compagnie pour la compagnie et un agent de sûreté du navire pour chacun de ses navires. Les tâches et responsabilités de ces agents et la formation qu'ils doivent avoir reçue, de même que les prescriptions applicables aux exercices et aux entraînements, sont définies dans la partie E du présent Code.

1.10. Parmi les responsabilités qui lui incombent, l'agent de sûreté de la compagnie doit en gros, notamment, veiller à ce qu'une évaluation de la sûreté du navire soit effectuée de manière appropriée, à ce qu'un plan de sûreté du navire soit préparé et soumis pour approbation par l'Administration, ou en son nom, et à ce qu'il soit ensuite placé à bord de chaque navire auquel s'applique la partie A du présent Code et pour lequel cette personne a été désignée comme agent de sûreté de la compagnie.

1.11. Le plan de sûreté du navire devrait indiquer les mesures de sûreté opérationnelles et physiques que le navire lui-même devrait prendre pour s'assurer qu'il est à tout moment exploité au niveau de sûreté 1. Le plan devrait ainsi indiquer les mesures de sûreté additionnelles ou renforcées que le navire peut lui-même prendre pour passer au niveau de sûreté 2 et être exploité à ce niveau lorsqu'il en reçoit l'ordre. En outre, le plan devrait indiquer les mesures préparatoires que le navire pourrait prendre pour qu'il soit rapidement donné suite aux consignes qu'il pourrait recevoir de ceux qui sont chargés de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté au niveau de sûreté 3.

1.12. Les navires auxquels s'appliquent les prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code sont tenus d'avoir un plan de sûreté approuvé par l'Administration ou en son nom et d'être exploité conformément à ce plan. L'agent de sûreté de la compagnie et l'agent de sûreté du navire devraient veiller à ce que le plan reste pertinent et efficace, et notamment, à ce que des audits internes soient effectués. Tout amendement à un élément quelconque d'un plan approuvé dont l'Administration a décidé qu'il devait être approuvé doit faire l'objet d'un nouvel examen et d'une nouvelle approbation avant d'être incorporé dans le plan approuvé et avant son application par le navire.

1.13. Le navire doit avoir à bord un Certificat international de sûreté du navire qui indique que le navire satisfait aux prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code. La partie A du présent Code contient des dispositions relatives à la vérification de la conformité du navire avec ces prescriptions et à la délivrance du certificat sur la base d'une vérification initiale, de renouvellement et intermédiaire.

1.14. Lorsqu'un navire se trouve dans un port ou se dirige vers un port d'un Gouvernement contractant, ce Gouvernement contractant a le droit, en vertu des dispositions de la règle XI-2/9, d'exécuter, à l'égard de ce navire, diverses mesures liées au contrôle et au respect des dispositions. Le navire est soumis aux inspections prévues dans le cadre du contrôle des navires par l'Etat du port mais ces inspections ne devront normalement pas inclure l'examen du plan de sûreté du navire proprement dit, sauf dans des circonstances particulières. Le navire peut aussi faire l'objet de mesures de contrôle supplémentaires si le Gouvernement contractant exécutant les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions a des raisons de penser que la sûreté du navire ou celle des installations portuaires qu'il a desservies a été compromise.

1.15. Le navire est aussi tenu d'avoir à bord des renseignements susceptibles d'être mis à la disposition des Gouvernements contractants à leur demande, qui indiquent qui est responsable du recrutement du personnel du navire et qui décide des divers aspects relatifs à l'emploi du navire.

L'installation portuaire

1.16. Chaque Gouvernement contractant doit faire en sorte qu'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire soit effectuée pour chacune des installations portuaires situées sur son territoire qui fournissent des services aux navires effectuant des voyages internationaux. Le Gouvernement contractant, une autorité désignée ou un organisme de sûreté reconnu peut procéder à cette évaluation. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire, une fois effectuée, doit être approuvée par le Gouvernement contractant ou l'autorité désignée intéressés, lesquels ne peuvent pas déléguer cette responsabilité. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire devrait être revue périodiquement.

1.17. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est essentiellement une analyse de risque de tous les aspects de l'exploitation d'une installation portuaire qui est destinée à en identifier la ou les parties qui sont les plus susceptibles d'être et/ou risquent le plus d'être la cible d'une attaque. Le risque pour la sûreté est fonction de la menace d'une attaque, ajoutée à la vulnérabilité de la cible, et des conséquences d'une attaque.

L'évaluation doit inclure les éléments suivants :

– déterminer la menace perçue pour les installations et les infrastructures portuaires ;
– identifier les points vulnérables possibles ; et
– calculer les conséquences d'incidents.

Une fois l'analyse achevée, il sera possible de produire une évaluation globale du niveau de risque. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire permettra de savoir quelles sont les installations portuaires qui doivent désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire et préparer un plan de sûreté de l'installation portuaire.

1.18. Les installations portuaires qui doivent satisfaire aux prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code sont tenues de désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire. Les tâches et responsabilités de ces agents et la formation qu'ils doivent avoir reçue, de même que les prescriptions applicables aux exercices et entraînements, sont définies dans la partie A du présent Code.

1.19. Le plan de sûreté de l'installation portuaire devrait indiquer les mesures de sûreté opérationnelles et physiques que l'installation portuaire devrait prendre pour s'assurer qu'elle est à tout moment exploitée au niveau de sûreté 1. Le plan devrait aussi indiquer les mesures de sûreté additionnelles ou renforcées que l'installation portuaire peut prendre pour passer au niveau de sûreté 2 et être exploitée à ce niveau de sûreté lorsqu'elle en reçoit l'ordre. En outre, le plan devrait indiquer les mesures préparatoires que l'installation portuaire pourrait prendre pour qu'il soit rapidement donné suite aux consignes qu'elle pourrait recevoir de ceux qui sont chargés de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté au niveau de sûreté 3.

1.20. Les installations portuaires qui doivent satisfaire aux prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code sont tenues d'avoir un plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé par le Gouvernement contractant ou par l'autorité désignée intéressés et doivent être exploitées conformément à ce plan. L'agent de sûreté de l'installation portuaire devrait appliquer les dispositions de ce plan et veiller à ce que le plan reste efficace et pertinent, et, notamment, à ce que des audits internes de l'application du plan soient effectués. Tout amendement aux éléments d'un plan approuvé dont le Gouvernement contractant ou l'autorité désignée intéressés ont décidé qu'il devait être approuvé doit faire l'objet d'un nouvel examen et d'une nouvelle approbation avant d'être incorporé dans le plan approuvé et d'être appliqué dans l'installation portuaire. Le Gouvernement contractant ou l'autorité désignée intéressés peuvent mettre à l'épreuve le plan pour vérifier son efficacité. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire qui a été faite pour l'installation portuaire ou sur la base de laquelle le plan a été élaboré devrait être revue à intervalles réguliers. Toutes ces activités peuvent obliger à apporter des amendements au plan approuvé. Tout amendement à des éléments déterminés d'un plan approuvé doit être soumis à l'approbation du Gouvernement contractant ou de l'autorité désignée intéressés.

1.21. Les navires qui utilisent des installations portuaires peuvent être soumis aux inspections prévues dans le cadre du contrôle des navires par l'Etat du port et faire l'objet des mesures de contrôle supplémentaires indiquées à la règle XI-2/9. Les autorités pertinentes peuvent demander que leur soient fournis des renseignements sur le navire, sa cargaison, ses passagers et le personnel de bord avant l'entrée du navire au port. Il peut y avoir des cas où l'entrée au port peut être refusée.

Information et communication

1.22. Le chapitre XI-2 et la partie A du présent Code disposent que les Gouvernements contractants doivent communiquer certains renseignements à l'Organisation maritime internationale et que ces renseignements doivent être diffusés afin de garantir une communication efficace entre les Gouvernements contractants et entre les agents de sûreté de la compagnie/du navire et les agents de sûreté de l'installation portuaire.

2. ***Définitions***

2.1. Aucune recommandation n'est fournie au sujet des définitions énoncées dans le chapitre XI-2 ou dans la partie A du présent Code.

2.2. Aux fins de la présente partie du Code :

1. « *section* » désigne une section de la partie A du Code et est indiquée par « *section A/<suivi du numéro de la section>* » ;
2. « *paragraphe* » désigne un paragraphe de la présente partie du Code et est indiqué par « *paragraphe<suivi du numéro du paragraphe>* » ; et
3. l'expression « Gouvernement contractant », lorsqu'elle figure dans les paragraphes 14 à 18, désigne le « Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située » et constitue aussi une référence à « l'autorité désignée ».

3. ***Application***

Généralités

3.1. Il faudrait appliquer les prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code en tenant compte des recommandations énoncées dans la présente partie du Code.

3.2. Il faudrait toutefois reconnaître que la mesure dans laquelle les recommandations concernant les navires s'appliquent dépendra du type de navire, de sa cargaison et/ou ses passagers, de son service commercial et des caractéristiques des installations portuaires où il se rend.

3.3. De même, pour ce qui est des recommandations concernant les installations portuaires, la mesure dans laquelle ces recommandations s'appliquent dépendra de l'installation portuaire, des types de navires qui utilisent l'installation portuaire, des types de cargaisons et/ou passagers et du service commercial assuré par les navires qui se rendent dans l'installation portuaire.

3.4. Les dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code ne sont pas censées s'appliquer aux installations portuaires conçues et utilisées essentiellement à des fins militaires.

4. ***Responsabilités des Gouvernements contractants***

Protection des évaluations et des plans

4.1. Les Gouvernements contractants devraient s'assurer que des mesures appropriées sont en place pour éviter que toute information sensible liée à la sûreté se rapportant à l'évaluation de la sûreté du navire, au plan de sûreté du navire, à l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire et au plan de sûreté de l'installation portuaire ainsi qu'à des évaluations ou plans particuliers ne soit divulguée sans autorisation ou pour empêcher tout accès non autorisé à cette information.

Autorités désignées

4.2. Les Gouvernements contractants peuvent identifier, au sein du Gouvernement, une autorité désignée pour exécuter les tâches relatives à la sûreté qui leur incombent, telles qu'énumérées au chapitre XI-2 ou dans la partie A du présent Code.

Organismes de sûreté reconnus

4.3. Les Gouvernements contractants peuvent autoriser un organisme de sûreté reconnu (RSO) à effectuer certaines activités liées à la sûreté, y compris :

1. approuver les plans de sûreté du navire ou les amendements à ces plans au nom de l'Administration ;
2. vérifier et certifier que les navires satisfont aux prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code au nom de l'Administration ; et
3. effectuer les évaluations de la sûreté de l'installation portuaire exigées par le Gouvernement contractant.

4.4. Un RSO peut aussi fournir aux compagnies ou installations portuaires des conseils ou fournir une assistance sur les questions ayant trait à la sûreté, y compris les évaluations de la sûreté du navire, les plans de sûreté du navire, les évaluations de la sûreté de l'installation portuaire et les plans de sûreté de l'installation portuaire. Il peut aussi les aider à établir un de ces plans ou une de ces évaluations. Un RSO qui a contribué à établir une évaluation de la sûreté du navire ou un plan de sûreté du navire ne devrait pas être autorisé à approuver ce plan.

4.5. Lorsqu'ils autorisent un RSO à agir en leur nom, les Gouvernements contractants devraient considérer la compétence de cet organisme. Un RSO devrait pouvoir démontrer :

1. qu'il a les compétences voulues dans les domaines pertinents de la sûreté ;
2. qu'il a une connaissance suffisante des opérations des navires et des ports, et notamment de la conception et de la construction des navires, s'il fournit des services pour les navires, et de la conception et de la construction des ports s'il fournit des services pour les installations portuaires ;
3. qu'il est capable d'évaluer les risques pour la sûreté qui pourraient se poser lors des opérations du navire et de l'installation portuaire, y compris l'interface navire/port, et de déterminer comment réduire au minimum ces risques ;
4. qu'il peut maintenir et améliorer le niveau de connaissances spécialisées de son personnel ;
5. qu'il peut veiller à ce que son personnel soit toujours digne de confiance ;
6. qu'il peut maintenir des mesures appropriées pour éviter la divulgation non autorisée de toute information sensible liée à la sûreté, ou l'accès non autorisé à une telle information ;
7. qu'il connaît les prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code ainsi que les règles de sûreté de la législation nationale et internationale pertinente ;
8. qu'il connaît les menaces actuelles contre la sûreté et leurs différentes formes ;
9. qu'il a des connaissances en matière de détection et d'identification des armes et substances et engins dangereux ;
10. qu'il a des connaissances en matière d'identification, sans discrimination, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté ;
11. qu'il connaît les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté ; et
12. qu'il connaît les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance et leurs limites d'utilisation.

Lorsqu'ils délèguent des tâches spécifiques à un RSO, les Gouvernements contractants, y compris les Administrations devraient veiller à ce que ce RSO ait les compétences nécessaires pour entreprendre ces tâches.

4.6. Un organisme reconnu, tel que défini à la règle I/6 et satisfaisant aux prescriptions de la règle XI-1/1, peut être désigné comme RSO à condition de posséder les compétences voulues en matière de sûreté qui sont énumérées au paragraphe 4.5.

4.7. Une autorité portuaire ou l'exploitant d'une installation portuaire peut être désigné comme RSO à condition de posséder les compétences voulues en matière de sûreté, qui sont énumérées au paragraphe 4.5.

Etablissement du niveau de sûreté

4.8. Les Gouvernements contractants devraient établir le niveau de sûreté en tenant compte des informations sur les menaces générales et spécifiques. Les Gouvernements contractants devraient fixer le niveau de sûreté applicable aux navires ou installations portuaires à un des trois niveaux suivants :

Niveau de sûreté 1, normal : niveau auquel le navire ou l'installation portuaire est normalement exploité ;

Niveau de sûreté 2, rehaussé : niveau applicable tant qu'il existe un risque accru d'incident de sûreté ; et

Niveau de sûreté 3, exceptionnel : niveau applicable pendant la période de temps où le risque d'un incident de sûreté est probable ou imminent.

4.9. L'établissement du niveau de sûreté 3 devrait être une mesure exceptionnelle applicable uniquement lorsque les informations selon lesquelles un incident de sûreté est probable ou imminent sont fiables. Le niveau de sûreté 3 devrait être établi uniquement pour la durée de la menace contre la sûreté qui a été identifiée ou de l'incident de sûreté proprement dit. Si le niveau de sûreté peut passer du niveau de sûreté 1 au niveau de sûreté 2 puis au niveau de sûreté 3, il est possible aussi que le changement de niveau de sûreté se fasse directement du niveau de sûreté 1 au niveau de sûreté 3.

4.10. C'est toujours le capitaine du navire qui est responsable en dernier ressort de la sécurité et de la sûreté du navire. Même au niveau de sûreté 3, un capitaine peut demander à ceux qui sont chargés de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté de préciser ou de modifier les consignes qu'ils ont données, s'il a des raisons de penser qu'en donnant suite à une de ces consignes, il risque de compromettre la sécurité de son navire.

4.11. L'agent de sûreté de la compagnie (CSO) ou l'agent de sûreté du navire (SSO) devrait se mettre en rapport le plus tôt possible avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) désigné comme tel dans l'installation portuaire où le navire a l'intention de se rendre, afin de lui demander quel est le niveau de sûreté applicable au navire en question dans cette installation portuaire. Une fois en rapport avec le navire, le PFSO devrait informer le navire de tout changement pouvant intervenir ultérieurement dans le niveau de sûreté de l'installation portuaire et devrait fournir au navire tous les renseignements pertinents ayant trait à la sûreté.

4.12. Bien que, dans certains cas, un navire puisse être exploité à un niveau de sûreté plus élevé que celui de l'installation portuaire dans laquelle il se rend, un navire ne pourra en aucun cas avoir un niveau de sûreté inférieur à celui de l'installation portuaire dans laquelle il se rend. Si un navire a un niveau de sûreté plus élevé que l'installation portuaire qu'il a l'intention d'utiliser, le CSO ou le SSO devrait en aviser sans tarder le PFSO. Le PFSO devrait effectuer une évaluation de la situation particulière, en collaboration avec le CSO ou le SSO, et convenir des mesures de sûreté appropriées à prendre avec le navire, lesquelles peuvent inclure l'établissement et la signature d'une déclaration de sûreté.

4.13. Les Gouvernements contractants devraient examiner les moyens qui permettraient de promulguer rapidement les renseignements sur les changements de niveau de sûreté. Les Administrations souhaiteront peut-être utiliser les messages NAVTEX ou les avis aux navigateurs pour notifier ces changements de niveau de sûreté au navire et aux CSO et SSO. Elles souhaiteront peut-être aussi utiliser d'autres méthodes de communication qui offrent une rapidité et une couverture équivalentes, voire meilleures. Les Gouvernements contractants devraient mettre en place un moyen permettant de notifier les changements de niveau de sûreté aux PFSO. Les Gouvernements contractants devraient dresser et tenir à jour une liste des coordonnées des personnes qui doivent être informées des changements de niveau de sûreté. Si le niveau de sûreté n'est pas en soi considéré comme étant un renseignement particulièrement confidentiel, les renseignements initiaux concernant la menace peuvent quant à eux être très sensibles. Les Gouvernements contractants devraient faire preuve de prudence quant au type et au détail des renseignements qu'ils communiquent et quant à la méthode qu'ils utilisent pour les communiquer aux SSO, CSO et PFSO.

Points de contact et renseignements concernant les plans de sûreté des installations portuaires

4.14. Le fait qu'une installation portuaire a un PFSP doit être communiqué à l'Organisation et ce renseignement doit également être communiqué aux agents de sûreté de la compagnie et du navire. Aucun autre renseignement concernant le PFSP ne doit être publié mis à part le fait qu'il est en place. Les Gouvernements contractants devraient envisager de créer des points de contact soit centraux soit régionaux, ou un autre moyen permettant de fournir des renseignements à jour sur les endroits où des PFSP sont en place, ainsi que les coordonnées du PFSO pertinent. Des renseignements sur l'existence de ces points de contact devraient être publiés. Ces points de contact pourraient aussi fournir des renseignements sur les organismes de sûreté reconnus désignés pour agir au nom du Gouvernement contractant, ainsi que les détails des responsabilités spécifiques qui leur sont confiées et des conditions de leur habilitation.

4.15. Si un port n'a pas de plan de sûreté de l'installation portuaire (et donc pas de PFSO), le point de contact central ou régional devrait être en mesure d'indiquer quelle est la personne à terre ayant les qualifications voulues pour organiser la mise en place des mesures de sûreté appropriées, si nécessaire, pour la durée du séjour du navire.

4.16. Les Gouvernements contractants devraient aussi fournir les coordonnées des fonctionnaires du Gouvernement auxquels un SSO, un CSO ou un PFSO peut faire part de ses préoccupations en matière de sûreté. Ces fonctionnaires du Gouvernement devraient évaluer ces rapports avant de prendre des mesures appropriées. Les préoccupations signalées peuvent avoir un rapport avec les mesures de sûreté relevant de la juridiction d'un autre Gouvernement contractant. En pareil cas, les fonctionnaires des Gouvernements contractants devraient envisager de contacter leurs homologues au sein de l'autre Gouvernement contractant afin de voir s'il y a lieu de prendre des mesures correctives. A cette fin, les coordonnées des fonctionnaires du Gouvernement devraient être communiquées à l'Organisation maritime internationale.

4.17. Les Gouvernements contractants devraient aussi communiquer les renseignements indiqués aux paragraphes 4.14 à 4.16 à d'autres Gouvernements contractants qui en font la demande.

Documents d'identification

4.18. Les Gouvernements contractants sont encouragés à délivrer des documents d'identification appropriés aux fonctionnaires du Gouvernement qui sont habilités à monter à bord des navires ou à entrer dans les installations portuaires dans le cadre de l'accomplissement de leurs tâches officielles et à mettre en place des procédures qui permettent de vérifier l'authenticité de ces documents.

Plates-formes fixes et flottantes et unités mobiles de forage au large en station

4.19. Les Gouvernements contractants devraient envisager de mettre en place des mesures de sûreté appropriées applicables aux plates-formes fixes et flottantes et aux unités mobiles de forage au large en station pour permettre une interaction avec les navires qui sont tenus de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 et à la partie A du présent Code.

Navires qui ne sont pas tenus de satisfaire à la partie A du présent Code

4.20. Les Gouvernements contractants devraient envisager de mettre en place des mesures de sûreté appropriées pour renforcer la sûreté des navires auxquels le chapitre XI-2 et le présent Code ne s'appliquent pas et s'assurer que toutes les dispositions en matière de sûreté, qui sont applicables à ces navires, permettent une interaction avec les navires auxquels la partie A du présent Code s'applique.

Menaces contre les navires et autres incidents en mer

4.21. Les Gouvernements contractants devraient fournir des indications générales sur les mesures jugées appropriées pour réduire les risques pour la sûreté des navires battant leur pavillon lorsqu'ils sont en mer. Ils devraient donner des conseils spécifiques sur les mesures à prendre conformément aux niveaux de sûreté 1 à 3, en cas :

1. de changement du niveau de sûreté applicable au navire alors qu'il se trouve en mer, par exemple, en raison de la zone géographique dans laquelle il est exploité ou pour des raisons qui tiennent au navire proprement dit ; et
2. d'incident ou de menace d'incident de sûreté mettant en cause le navire alors qu'il est en mer.

Les Gouvernements contractants devraient définir les meilleures méthodes et procédures à ces fins. En cas d'attaque imminente, le navire devrait s'efforcer d'établir des communications directes avec les personnes de l'Etat du pavillon responsables de faire face à des incidents de sûreté.

4.22. Les Gouvernements contractants devraient aussi établir un point de contact pouvant donner des conseils en matière de sûreté à tout navire :

1. autorisé à battre leur pavillon, ou
2. exploité dans leur mer territoriale ou ayant fait part de son intention d'entrer dans leur mer territoriale.

4.23. Les Gouvernements contractants devraient fournir des conseils aux navires exploités dans leur mer territoriale ou ayant fait part de leur intention d'entrer dans leur mer territoriale, ces conseils pouvant notamment être les suivants :

1. modifier ou retarder leur traversée prévue ;
2. emprunter une route particulière ou se rendre en un lieu déterminé ;
3. disponibilité de personnel ou de matériel qui pourraient être placés à bord du navire ;
4. coordonner la traversée, l'arrivée au port ou le départ du port, afin de prévoir une escorte par patrouilleur ou aéronef (à voilure fixe ou hélicoptère).

Les Gouvernements contractants devraient rappeler aux navires exploités dans leur mer territoriale ou ayant fait part de leur intention d'entrer dans leur mer territoriale, les zones d'accès temporairement restreint.

4.24. Les Gouvernements contractants devraient recommander que les navires exploités dans leur mer territoriale ou ayant fait part de leur intention d'entrer dans leur mer territoriale appliquent promptement, aux fins de la protection du navire et de celle d'autres navires à proximité, toute mesure de sûreté que le Gouvernement contractant aurait pu conseiller.

4.25. Les plans établis par les Gouvernements contractants aux fins indiquées au pararaphe 4.22 devraient comprendre des renseignements sur un point de contact approprié, pouvant être joint 24 heures sur 24, au sein du Gouvernement contractant, y compris l'Administration. Ces plans devraient aussi comprendre des renseignements sur les circonstances dans lesquelles l'Administration estime qu'une assistance devrait être sollicitée auprès d'Etats côtiers voisins, ainsi qu'une procédure de liaison entre les agents de sûreté des installations portuaires et les agents de sûreté des navires.

Autres accords en matière de sûreté

4.26. Lorsqu'ils envisagent la manière d'appliquer le chapitre XI-2 et la partie A du présent Code, les Gouvernements contractants peuvent conclure un ou plusieurs accords avec un ou plusieurs Gouvernements contractants. La portée d'un tel accord se limite à des voyages internationaux courts sur des routes fixes entre des installations portuaires situées sur le territoire de parties à l'accord. Lors de la conclusion d'un accord, et par la suite, les Gouvernements contractants devraient consulter les autres Gouvernements contractants et Administrations qui sont intéressés par les effets de l'accord. Les navires battant le pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à un accord devraient être autorisés à être exploités seulement sur les routes fixes visées par l'accord si leur Administration décide que le navire devrait satisfaire aux dispositions de l'accord et exige qu'ils le fassent. En aucun cas, cet accord ne peut compromettre le niveau de sûreté des autres navires et installations portuaires qui ne sont pas visés par l'accord et, en particulier, aucun des navires visés par l'accord ne doit se livrer à des activités de navire à navire avec des navires qui ne sont pas visés. Toute activité d'interface entreprise par les navires visés par l'accord devrait être également visée par cet accord. L'application de chaque accord doit être suivie en permanence et modifiée selon que de besoin et, en tout état de cause, l'accord devrait être passé en revue tous les cinq ans.

Arrangements équivalents pour les installations portuaires

4.27. Pour certaines installations portuaires spécifiques dont les opérations sont limitées ou spéciales, mais où le trafic est occasionnel, il pourrait être approprié d'assurer le respect des dispositions à l'aide de mesures de sûreté équivalentes à celles qui sont prescrites dans le chapitre XI-2 et dans la partie A du présent Code. Cela peut notamment être le cas des terminaux attenant aux usines ou des quais le long desquels les opérations sont peu fréquentes.

Effectifs

4.28. Lorsqu'elle établit les effectifs minimaux de sécurité d'un navire, l'Administration devrait tenir compte du fait que les dispositions concernant les effectifs minimaux de sécurité qui font l'objet de la règle V/14 traitent uniquement de la sécurité de la navigation du navire. L'Administration devrait aussi tenir compte de tout surcroît de travail que pourrait entraîner la mise en œuvre du plan de sûreté du navire et veiller à ce que le navire soit doté d'effectifs performants et en nombre suffisant. A cet égard, l'Administration devrait vérifier que les navires sont capables de respecter les heures de repos et autres mesures contre la fatigue promulguées par la législation nationale, dans le contexte de l'ensemble des tâches de bord confiées aux divers membres du personnel du navire.

Mesures liées au contrôle et au respect des dispositions

Généralités

4.29. La règle XI-2/9 décrit les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions, applicables aux navires en vertu du chapitre XI-2. Elle est divisée en trois sections distinctes : contrôle des navires se trouvant déjà dans un port, contrôle des navires ayant l'intention d'entrer dans un port d'un autre Gouvernement contractant et dispositions supplémentaires applicables aux deux situations.

4.30. La règle XI-2/9.1 (Contrôle des navires au port) met en place un système de contrôle des navires lorsqu'ils se trouvent dans le port d'un pays étranger où les fonctionnaires dûment autorisés par ce Gouvernement contractant (fonctionnaires dûment autorisés) ont le droit de monter à bord du navire pour vérifier que les certificats prescrits sont en règle. S'il existe ensuite des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions, des mesures de contrôle peuvent être prises comme par exemple des inspections supplémentaires ou la retenue du navire. Ces dispositions tiennent compte des systèmes de contrôle actuels. La règle XI-2/9.1 autorise, sur la base des systèmes susmentionnés, des mesures additionnelles (y compris l'expulsion d'un navire d'un port dans le cadre des mesures de contrôle), lorsque les fonctionnaires dûment autorisés ont des raisons sérieuses de penser qu'un navire ne respecte pas les prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du présent Code. La règle XI-2/9.3 décrit les mesures de sauvegarde visant à assurer l'application équitable et proportionnée de ces mesures additionnelles.

4.31. La règle XI-2/9.2 établit les mesures de contrôle visant à garantir le respect des dispositions par les navires qui ont l'intention d'entrer dans un port d'un autre Gouvernement contractant et introduit dans le chapitre XI-2 qui s'applique uniquement à la sûreté, un concept de contrôle entièrement différent. En vertu de cette règle, des mesures peuvent être mises en place avant que le navire entre dans un port, pour mieux garantir la sûreté. Tout comme dans la règle XI-2/9.1, ce système de contrôle additionnel est fondé sur le concept de l'existence de raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du présent code, et comprend les mesures de sauvegarde substantielles prévues dans les règles XI-2/9.2.2 et XI-2/9.2.5 ainsi que dans la règle XI-2/9.3.

4.32. L'existence de raisons sérieuses de penser que le navire ne respecte pas les prescriptions signifie que l'on a des preuves ou des informations fiables selon lesquelles le navire ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du présent Code, compte tenu des recommandations énoncées dans la présente partie du Code. Ces preuves ou informations fiables peuvent être le résultat du jugement professionnel du fonctionnaire dûment autorisé ou des observations recueillies lors de la vérification du Certificat international de sûreté du navire ou du Certificat international provisoire de sûreté du navire délivré conformément à la partie A du présent Code (certificat) ou provenant d'autres sources. Même si le navire est muni d'un certificat valable, les fonctionnaires dûment autorisés peuvent quand même avoir des raisons sérieuses de penser, selon leur jugement professionnel, que le navire ne satisfait pas aux prescriptions.

4.33. Les exemples de raisons sérieuses éventuelles en vertu des règles XI-2/9.1 et XI-2/9.2 peuvent comprendre, selon le cas :

1. la preuve qu'à la suite d'un examen le certificat n'est pas valable ou est arrivé à expiration ;

2. la preuve ou des informations fiables selon lesquelles le matériel, la documentation ou les arrangements relatifs à la sûreté prescrits par le chapitre XI-2 de la partie A du présent Code comportent de graves lacunes ;
3. un rapport ou une plainte reçus qui, selon le jugement professionnel du fonctionnaire dûment autorisé, contiennent des informations fiables indiquant clairement que le navire ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du présent Code ;
4. la preuve ou des observations recueillies par un fonctionnaire dûment autorisé faisant appel à son jugement professionnel que le capitaine ou le personnel du navire n'est pas familiarisé avec les procédures de bord essentielles liées à la sûreté ou ne peut effectuer les exercices liés à la sûreté du navire ou que ces procédures ou exercices n'ont pas été exécutés ;
5. la preuve ou des observations recueillies par un fonctionnaire dûment autorisé faisant appel à son jugement professionnel que les membres clés du personnel du navire ne sont pas capables d'établir de bonnes communications avec d'autres membres clés du personnel du navire assumant des responsabilités en matière de sûreté à bord du navire ;
6. la preuve ou des informations fiables selon lesquelles le navire a embarqué des provisions de bord ou des marchandises dans une installation portuaire ou en provenance d'un autre navire lorsque soit l'installation portuaire, soit l'autre navire enfreint le chapitre XI-2 ou la partie A du présent Code et que le navire en question n'a pas rempli de déclaration de sûreté, ni pris de mesures de sûreté appropriées, spéciales ou additionnelles, ni appliqué des procédures appropriées concernant la sûreté du navire ;
7. la preuve ou des informations fiables selon lesquelles le navire a embarqué des provisions de bord ou des marchandises dans une installation portuaire ou provenant d'ailleurs (par exemple transfert à partir d'un autre navire ou d'un hélicoptère) lorsque soit l'installation portuaire, soit l'autre origine n'est pas tenue de satisfaire au chapitre XI-2 ou à la partie A du présent Code et que le navire n'a pas pris de mesures de sûreté appropriées, spéciales ou additionnelles ou n'a pas appliqué des procédures de sûreté appropriées ; et
8. si le navire est titulaire d'un autre certificat international provisoire de sûreté du navire qui lui a été délivré par la suite, tel que décrit dans la section A/19.4, et si selon le jugement professionnel du fonctionnaire dûment autorisé, l'une des raisons pour lesquelles le navire ou une compagnie a sollicité un tel certificat est de se soustraire à l'obligation de satisfaire pleinement au chapitre XI-2 et à la partie A du présent Code au-delà de la période de validité du certificat provisoire initial décrit dans la section A/19.4.4.

4.34. Les incidences de la règle XI-2/9 sur le plan du droit international sont particulièrement pertinentes et il convient d'appliquer cette règle en ayant à l'esprit la règle XI-2/2.4, étant donné que des situations pourraient se présenter dans lesquelles soit des mesures ne relevant pas du champ d'application du chapitre XI-2 seront prises, soit il faudra tenir compte des droits des navires affectés, ces droits ne relevant pas du chapitre XI-2. Par conséquent, la règle XI-2/9 ne porte pas atteinte au droit du Gouvernement contractant de prendre des mesures fondées sur le droit international et conformes à ce droit, pour garantir la sécurité ou la sûreté des personnes, des navires, des installations portuaires et autres biens dans les cas où le navire, bien qu'il satisfasse au chapitre XI-2 et à la partie A du présent Code, est toujours considéré comme présentant un risque pour la sûreté.

4.35. Lorsqu'un Gouvernement contractant impose des mesures de contrôle à un navire, l'Administration devrait, sans tarder, être informée et recevoir des renseignements suffisants pour lui permettre d'assurer pleinement la liaison avec ce Gouvernement contractant.

Contrôle des navires au port

4.36. Lorsque la non-conformité est soit un élément défectueux du matériel, soit une documentation défectueuse entraînant la retenue du navire et qu'il ne peut être remédié à la non-conformité dans le port d'inspection, le Gouvernement contractant peut autoriser le navire à se rendre dans un autre port sous réserve que les conditions établies d'un commun accord entre les Etats du port et l'Administration ou le capitaine soient remplies.

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

4.37. La règle XI-2/9.2.1 énumère les renseignements que les Gouvernements contractants peuvent exiger d'un navire comme condition d'entrée au port. L'un des éléments d'information énumérés est la confirmation de toute mesure spéciale ou supplémentaire prise par le navire pendant ses dix dernières escales dans une installation portuaire. Ces renseignements pourraient par exemple inclure :

1. les comptes rendus des mesures prises pendant l'escale dans une installation portuaire située sur le territoire d'un Etat qui n'est pas un Gouvernement contractant et surtout les mesures qui auraient normalement été prévues par des installations portuaires situées sur le territoire de Gouvernements contractants ; et
2. toute déclaration de sûreté établie avec les installations portuaires ou avec d'autres navires.

4.38. Un autre élément d'information figurant sur la liste, qui peut être requis comme condition de l'entrée au port, est la confirmation que des procédures appropriées de sûreté du navire ont été appliquées pendant les activités de navire à navire effectuées au cours de la période correspondant aux dix dernières escales dans une installation portuaire. Il ne serait pas normalement exigé d'inclure les comptes rendus des transferts de pilotes, des contrôles des douanes, d'immigration, des agents de sûreté, ni des opérations de soutage, d'allègement, de chargement des approvisionnements et de déchargement des déchets effectuées par le navire à l'intérieur d'installations portuaires, étant donné que ces activités relèveraient normalement du plan de sûreté de l'installation portuaire. Parmi les exemples de renseignements qui pourraient être donnés, on peut citer :

1. le compte rendu des mesures prises pendant que le navire se livrait à une activité de navire à navire avec un navire battant le pavillon d'un Etat qui n'était pas un Gouvernement contractant, et en particulier des mesures qui auraient normalement été prévues par les navires battant le pavillon de Gouvernements contractants ;
2. le compte rendu des mesures prises pendant que le navire se livrait à une activité de navire à navire avec un navire qui battait le pavillon d'un Gouvernement contractant mais n'était pas tenu de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code, comme par exemple une copie de tout certificat de sûreté délivré à ce navire en vertu d'autres dispositions ; et
3. au cas où des personnes ou des marchandises secourues en mer se trouveraient à bord, toutes les informations connues sur ces personnes ou marchandises, y compris leur identité lorsqu'elle est connue et les résultats de toute vérification effectuée pour le compte du navire pour établir le statut, sur le plan de la sûreté, des personnes secourues. L'intention du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code n'est aucunement de retarder ou empêcher le transfert de personnes en détresse vers un lieu sûr. La seule intention du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code est de fournir aux Etats suffisamment de renseignements utiles pour assurer l'intégrité de leur sûreté.

4.39. Parmi les exemples d'autres informations pratiques relatives à la sûreté qui pourraient être requises comme condition d'entrée au port de manière à aider à garantir la sécurité et la sûreté des personnes, des installations portuaires, des navires et autres biens figurent les renseignements suivants :

1. renseignements figurant sur la fiche synoptique continue ;
2. emplacement du navire au moment où le rapport est établi ;
3. heure prévue d'arrivée du navire au port ;
4. liste de l'équipage ;
5. description générale de la cargaison à bord du navire ;
6. liste des passagers ; et
7. renseignements qui doivent se trouver à bord en vertu de la règle XI-2/5.

4.40. La règle XI-2/9.2.5 permet au capitaine d'un navire qui apprend que l'Etat côtier ou l'Etat du port appliquera des mesures de contrôle en vertu de la règle XI-2/9.2, de changer d'avis et de renoncer à entrer dans le port. Si le capitaine change d'avis, la règle XI-2/9 n'est plus applicable et toutes autres dispositions qui pourraient être prises doivent se fonder sur le droit international et être conformes avec le droit international.

Dispositions supplémentaires

4.41. Dans tous les cas, lorsqu'un navire se voit refuser l'entrée au port ou est expulsé d'un port, tous les faits connus devraient être communiqués aux autorités des Etats intéressés. Cette communication devrait comprendre les renseignements ci-après, lorsqu'ils sont connus :

1. nom du navire, pavillon, numéro d'identification du navire, indicatif d'appel, type de navire et cargaison ;
2. raison du refus d'entrée au port ou de l'expulsion du port ou des zones portuaires ;
3. nature, le cas échéant, de toute la non-conformité avec une mesure de sûreté ;
4. détails, le cas échéant, de toute tentative faite pour remédier à une non-conformité, y compris les conditions imposées au navire pour la traversée ;
5. port(s) d'escale précédent(s) et port d'escale déclaré suivant ;
6. heure de départ et heure prévue d'arrivée à ces ports ;
7. toutes instructions données au navire, par exemple rendre compte de son itinéraire ;
8. renseignements disponibles sur le niveau de sûreté auquel le navire est actuellement exploité ;
9. renseignements concernant les communications éventuelles qui ont eu lieu entre les Etats du port et l'Administration ;
10. point de contact au sein de l'Etat du port qui établit le rapport aux fins d'obtenir un complément d'informations ;
11. liste de l'équipage ; et
12. tous autres renseignements pertinents.

4.42. Les Etats pertinents à contacter devraient comprendre les Etats situés le long de la route prévue du navire jusqu'au port suivant, notamment si le navire a l'intention d'entrer dans la mer territoriale de cet Etat côtier. Les autres Etats pertinents pourraient être les Etats des ports d'escale précédents afin qu'un complément d'informations puisse être obtenu et que les questions de sûreté en rapport avec les ports précédents puissent être résolues.

4.43. Lors de l'exercice des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions, les fonctionnaires dûment autorisés devraient veiller à ce que les mesures ou dispositions imposées soient proportionnées. Ces mesures ou dispositions devraient être raisonnables et leur rigueur et leur durée devraient se limiter à ce qui est nécessaire pour remédier à la non-conformité ou pour l'atténuer.

4.44. Le terme « retard » figurant à la règle XI-2/9.3.5.1 vise aussi les situations où, à la suite des mesures prises en vertu de cette règle, le navire se voit indûment refuser l'entrée au port ou est indûment expulsé du port.

Navires d'Etats non Parties et navires qui en raison de leurs dimensions ne sont pas soumis à la Convention

4.45. En ce qui concerne les navires battant le pavillon d'un Etat qui n'est pas un Gouvernement contractant à la Convention, ni une Partie au Protocole SOLAS de 1988 (1), les Gouvernements contractants ne devraient pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables. En conséquence, les prescriptions de la règle XI-2/9 et les recommandations énoncées dans la présente partie du Code devraient être appliquées à ces navires.

4.46. Les navires non soumis à la Convention en raison de leurs dimensions sont soumis aux mesures que les Etats appliquent pour assurer la sûreté. Ces mesures devraient être prises compte dûment tenu des prescriptions du chapitre XI-2 et des recommandations énoncées dans la présente partie du Code.

(1) Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

5. *Déclaration de sûreté*

Généralités

5.1. Une déclaration de sûreté (DoS) devrait être remplie lorsque le Gouvernement contractant de l'installation portuaire le juge nécessaire ou lorsqu'un navire le juge nécessaire.

5.1.1. L'indication qu'une déclaration de sûreté est nécessaire peut être donnée par les résultats de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA) et les raisons et circonstances qui exigent l'établissement d'une déclaration de sûreté devraient être mentionnées dans le plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP).

5.1.2. L'indication qu'une déclaration de sûreté est nécessaire peut être donnée par une Administration pour les navires autorisés à battre son pavillon et à la suite de l'évaluation de la sûreté du navire et devrait être mentionnée dans le plan de sûreté du navire.

5.2. Il est probable qu'une déclaration de sûreté sera demandée aux niveaux de sûreté les plus élevés, quand un navire a un niveau de sûreté supérieur à celui de l'installation portuaire ou d'un autre navire avec lequel il y a interface et pour les activités d'interface navire/port ou navire/navire qui présentent un risque accru pour les personnes, les biens ou l'environnement, pour des raisons qui tiennent au navire en question, y compris sa cargaison ou ses passagers, ou aux circonstances dans l'installation portuaire, ou une combinaison de ces facteurs.

5.2.1. Lorsqu'un navire ou une Administration, au nom des navires autorisés à battre son pavillon, demande qu'une déclaration de sûreté soit remplie, l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) ou l'agent de sûreté du navire (SSO) devrait prendre acte de cette demande et étudier les mesures de sûreté appropriées.

5.3. Un PFSO peut aussi demander une déclaration de sûreté ayant des activités d'interface navire/port qui ont été identifiées dans la PFSA approuvée comme posant un problème particulier. Il peut s'agir, par exemple, de l'embarquement ou du débarquement de passagers et du transfert, du chargement ou du déchargement de marchandises dangereuses ou de substances potentiellement dangereuses. La PFSA peut aussi signaler les installations situées dans des zones à forte densité de population ou à proximité de ces zones, ou encore les opérations ayant un effet économique important qui justifient l'établissement d'une déclaration de sûreté.

5.4. Une déclaration de sûreté a essentiellement pour objet de s'assurer que le navire et l'installation portuaire ou d'autres navires avec lesquels il y a interface parviennent à un accord sur les mesures de sûreté qu'ils prendront chacun de leur côté conformément aux dispositions de leurs plans de sûreté approuvés respectifs.

5.4.1. La déclaration de sûreté convenue devrait être signée et datée à la fois par l'installation portuaire et le(s) navire(s) intéressé(s) pour indiquer qu'il est satisfait au chapitre XI-2 et à la partie A du présent Code et devrait indiquer sa période de validité, le ou les niveaux de sûreté pertinents, ainsi que les coordonnées des points de contact pertinents.

5.4.2. Un changement du niveau de sûreté peut obliger à réviser la déclaration de sûreté ou à en remplir une nouvelle.

5.5. La déclaration de sûreté devrait être établie en anglais, en espagnol ou en français ou dans une langue comprise à la fois de l'installation portuaire et du ou des navires intéressé(s).

5.6. Un modèle de déclaration de sûreté figure à l'appendice 1 à la présente partie du Code. Ce modèle doit être utilisé pour établir une déclaration de sûreté entre un navire et une installation portuaire. Si la déclaration de sûreté doit être établie entre deux navires, ce modèle doit être ajusté en conséquence.

6. *Obligations de la compagnie*

Généralités

6.1. En vertu de la règle XI-2/5, la compagnie est tenue de fournir au capitaine du navire des renseignements pour satisfaire

aux obligations qui incombent à la compagnie en vertu des dispositions de cette règle. Ces renseignements devraient inclure des éléments tels que :

1. les parties chargées de désigner le personnel de bord, telles que les sociétés de gestion maritime, les agences de recrutement, les entrepreneurs, les concessionnaires (par exemple, les boutiques, les casinos, etc.) ;
2. les parties chargées de décider de l'emploi du navire, y compris le(s) affréteur(s) à temps ou le(s) affréteur(s) coque nue, ou toute autre partie agissant en cette qualité ; et
3. dans les cas où le navire est employé en vertu d'une charte-partie, les coordonnées des points de contact de ces parties, y compris les affréteurs à temps ou les affréteurs coque nue.

6.2. En vertu des dispositions de la règle XI-2/5, la compagnie doit actualiser ces renseignements au fur et à mesure que des changements surviennent, et les tenir à jour.

6.3. Ces renseignements devraient être en anglais, en espagnol ou en français.

6.4. En ce qui concerne les navires construits avant le 1er juillet 2004, ces renseignements devraient rendre compte de l'état effectif à cette date.

6.5. En ce qui concerne les navires construits le 1er juillet 2004 ou après cette date, et les navires construits avant le 1er juillet 2004 qui étaient hors service le 1er juillet 2004, les renseignements fournis devraient remonter à la date d'entrée en service du navire et rendre compte de l'état effectif à cette date.

6.6. Après le 1er juillet 2004, lorsqu'un navire est retiré du service, les renseignements fournis devraient remonter à la date à laquelle le navire entre à nouveau en service et rendre compte de l'état effectif à cette date.

6.7. Il n'est pas nécessaire de conserver à bord les renseignements antérieurement fournis qui ne correspondent pas à l'état effectif à cette date.

6.8. Lorsque la responsabilité de l'exploitation du navire est assumée par une autre compagnie, il n'est pas nécessaire de conserver à bord les renseignements concernant la compagnie qui était chargée de l'exploitation du navire.

D'autres recommandations pertinentes supplémentaires sont énoncées dans les paragraphes 8, 9 et 13.

7. *Sûreté du navire*

Les recommandations pertinentes sont énoncées dans les paragraphes 8, 9 et 13.

8. *Evaluation de la sûreté du navire*

Evaluation de la sûreté

8.1. L'agent de sûreté de la compagnie (CSO) est chargé de veiller à ce qu'une évaluation de la sûreté du navire (SSA) soit effectuée pour chacun des navires de la flotte de la compagnie qui est tenu de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code pour lesquelles le CSO est responsable. Bien que le CSO ne doive pas nécessairement accomplir personnellement toutes les tâches liées à sa position, il est responsable en dernier ressort de l'exécution correcte de ces tâches.

8.2. Avant d'entreprendre l'évaluation de la sûreté du navire, le CSO devrait veiller à ce qu'il soit tiré parti des renseignements disponibles sur l'évaluation de la menace dans les ports où le navire fera escale ou dans lesquels des passagers embarqueront ou débarqueront, ainsi que sur les installations portuaires et leurs mesures de protection. Le CSO devrait étudier les rapports antérieurs sur des besoins similaires en matière de sûreté. Lorsque cela est possible, le CSO devrait rencontrer les personnes compétentes à bord du navire et dans les installations portuaires afin de discuter de l'objet et de la méthodologie de l'évaluation.

Le CSO devrait suivre les indications spécifiques données par les Gouvernements contractants.

8.3. Une SSA devrait porter sur les éléments ci-après à bord ou à l'intérieur du navire :

1. sûreté physique ;
2. intégrité structurelle ;
3. systèmes de protection individuelle ;
4. procédures générales ;
5. systèmes de radio et télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques ; et
6. autres zones qui, si elles subissent des dommages ou sont utilisées par un observateur illicite, présentent un risque pour les personnes, les biens ou les opérations à bord du navire ou à l'intérieur d'une installation portuaire.

8.4. Les personnes qui participent à une SSA devraient pouvoir obtenir l'aide d'experts en ce qui concerne :

1. la connaissance des menaces existant contre la sûreté et de leurs différentes formes ;
2. la détection et l'identification des armes et des substances et engins dangereux ;
3. l'identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté ;
4. les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté ;
5. les méthodes utilisées pour causer un incident de sûreté ;
6. les effets des explosifs sur les structures et l'équipement du navire ;
7. la sûreté du navire ;
8. les pratiques commerciales relatives à l'interface navire/port ;
9. la planification d'urgence, la préparation aux situations d'urgence et les mesures à prendre pour y faire face ;
10. la sûreté physique ;
11. les systèmes de radio et télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques ;
12. la mécanique navale ; et
13. les opérations des navires et des ports.

8.5. Le CSO devrait obtenir et consigner les renseignements requis pour mener à bien une évaluation, concernant notamment :

1. l'agencement général du navire ;
2. l'emplacement des zones dont l'accès devrait être restreint, telles que la passerelle de navigation, les locaux de machines de la catégorie A et autres postes de sécurité tels que définis au chapitre II-2, etc. ;
3. l'emplacement et les fonctions de chaque point d'accès effectif ou potentiel au navire ;
4. les changements de marée susceptibles d'avoir une incidence sur la vulnérabilité ou la sûreté du navire ;
5. les espaces à cargaison et les arrangements en matière d'arrimage ;
6. les emplacements où les provisions de bord et le matériel essentiel d'entretien sont entreposés ;
7. les emplacements où les bagages non accompagnés sont entreposés ;
8. le matériel de secours et de réserve disponible pour assurer les services essentiels ;
9. les effectifs du navire, toute tâche existante liée à la sûreté et les pratiques de la compagnie qui sont en vigueur concernant la formation ;
10. les équipements de sûreté et de sécurité existants pour protéger les passagers et le personnel du navire ;
11. les échappées et les voies d'évacuation ainsi que les postes de rassemblement qui doivent être préservés pour garantir l'évacuation d'urgence du navire en bon ordre et en toute sécurité ;
12. les accords en vigueur avec des sociétés privées qui fournissent des services de sûreté navire/côté mer ; et
13. les mesures et procédures liées à la sûreté en vigueur, y compris les procédures d'inspection et de contrôle, les systèmes d'identification, les équipements de surveillance et de contrôle, les documents d'identification du personnel et les systèmes de communications, d'alarme, d'éclairage, de contrôle de l'accès et autres systèmes appropriés.

8.6. La SSA devrait permettre d'examiner chacun des points d'accès identifiés, y compris les ponts découverts, et d'évaluer dans quelle mesure ils pourraient être utilisés par des personnes cherchant à enfreindre les mesures de sûreté, qu'il s'agisse de personnes ayant droit à l'accès ou de personnes non autorisées.

8.7. La SSA devrait consister à examiner si les mesures et principes de sûreté ainsi que les procédures et opérations mises en place, tant dans une situation normale que dans une situation d'urgence, continuent d'être pertinents et à déterminer les principes de sûreté concernant notamment :

1. les zones d'accès restreint ;
2. les procédures pour faire face à un incendie ou à une autre situation d'urgence ;
3. le degré de supervision du personnel du navire, des passagers des visiteurs, des fournisseurs, des techniciens chargés des réparations, des dockers, etc. ;
4. la fréquence et l'efficacité des rondes de sûreté ;
5. les systèmes de contrôle de l'accès, y compris les systèmes d'identification ;
6. les systèmes et procédures de communications de sûreté ;
7. les portes, les barrières et l'éclairage de sûreté ; et
8. les équipements et les systèmes de sûreté et de surveillance, s'il y en a.

8.8. La SSA devrait prendre en compte les personnes, les activités, les services et les opérations qu'il est important de protéger. Ceci inclut :

1. le personnel du navire ;
2. les passagers, les visiteurs, les fournisseurs, les techniciens chargés des réparations, le personnel d'installation portuaire, etc. ;
3. la capacité à assurer la sécurité de la navigation tout en prenant les mesures d'urgence qui s'imposent ;
4. la cargaison, notamment les marchandises dangereuses ou les substances potentiellement dangereuses ;
5. les provisions de bord ;
6. les équipements et systèmes de communication de sûreté du navire, s'il y en a ; et
7. les équipements et systèmes de surveillance et de sûreté du navire, s'il y en a.

8.9. La SSA devrait envisager toutes les menaces éventuelles qui pourraient inclure les types d'incidents de sûreté suivants :

1. dommages causés au navire ou à une installation portuaire ou destruction du navire ou de l'installation portuaire, par engins explosifs, incendie criminel, sabotage ou vandalisme par exemple ;
2. détournement ou capture du navire ou des personnes à bord ;
3. manipulation criminelle de la cargaison, des systèmes ou du matériel essentiels du navire ou des provisions de bord ;
4. accès ou utilisation non autorisé, y compris la présence de passagers clandestins ;
5. contrebande d'armes ou de matériel, y compris d'armes de destruction massive ;
6. utilisation du navire pour transporter des personnes ayant l'intention de provoquer un incident de sûreté et/ou leur équipement ;
7. utilisation du navire lui-même comme arme ou comme moyen de causer des dommages ou une destruction ;
8. attaques venues du large alors que le navire est à quai ou à l'ancre ; et
9. attaques alors que le navire est en mer.

8.10. La SSA devrait tenir compte de toutes les vulnérabilités éventuelles, à savoir notamment :

1. conflits entre les mesures de sécurité et les mesures de sûreté ;
2. conflits entre les tâches à bord et celles assignées en matière de sûreté ;
3. tâches liées à la tenue du quart, effectifs du navire, eu égard en particulier à leurs incidences sur la fatigue de l'équipage, la vigilance et la performance ;
4. toute lacune identifiée en matière de formation relative à la sûreté ; et
5. tout équipement et système de sûreté, y compris les systèmes de communications.

8.11. Le CSO et le SSO devraient toujours avoir à l'esprit les effets que les mesures de sûreté peuvent avoir sur le personnel du navire qui reste à bord du navire pendant de longues périodes. Lors de l'établissement des mesures de sûreté, il faudrait prêter une attention spéciale à l'agrément, au confort et à l'intimité du personnel du navire et à sa capacité à maintenir son efficacité pendant de longues périodes.

8.12. Lorsque la SSA est terminée, un rapport est établi. Il comporte un résumé de la manière dont l'évaluation a été effectuée, une description de chaque point vulnérable noté lors de cette évaluation et une description des mesures correctives qui pourraient être prises pour remédier à chaque point vulnérable. Ce rapport est protégé contre tout accès ou divulgation non autorisé.

8.13. Si la SSA n'a pas été effectuée par la compagnie, le rapport de la SSA devrait être passé en revue et accepté par le CSO.

Enquête de sûreté sur place

8.14. L'enquête de sûreté sur place fait partie intégrante de toute SSA. L'enquête de sûreté sur place devrait consister à examiner et évaluer les mesures de protection, les procédures et les opérations mises en place à bord pour :

1. garantir l'accomplissement de toutes les tâches liées à la sûreté du navire ;
2. surveiller les zones d'accès restreint afin que seules les personnes autorisées y aient accès ;
3. contrôler l'accès au navire, y compris tout système d'identification ;
4. surveiller les zones de pont et les zones autour du navire ;
5. contrôler l'embarquement des personnes et de leurs effets (bagages accompagnés et non accompagnés et effets personnels du personnel du navire) ;
6. superviser la manutention de la cargaison et la réception des provisions de bord ; et
7. veiller à ce que les systèmes de communications, les renseignements et les équipements permettant de garantir la sûreté du navire soient rapidement disponibles.

9. *Plan de sûreté du navire*

Généralités

9.1. L'agent de sûreté de la compagnie (CSO) est chargé de veiller à ce qu'un plan de sûreté du navire (SSP) soit établi et soumis pour approbation. Le contenu de chaque SSP devrait varier en fonction du navire particulier pour lequel il a été conçu. L'évaluation de la sûreté du navire aura permis d'identifier les caractéristiques particulières du navire et les menaces et vulnérabilités potentielles. Lors de l'élaboration du SSP, il faudra examiner minutieusement ces caractéristiques. Les Administrations peuvent fournir des conseils sur l'élaboration et le contenu d'un SSP.

9.2. Tous les SSP devraient :

1. décrire dans le détail l'organigramme des mesures de sûreté prévues pour le navire ;
2. décrire dans le détail les relations du navire avec la compagnie, les installations portuaires, d'autres navires et les autorités compétentes ayant des responsabilités en matière de sûreté ;
3. décrire dans le détail les systèmes de communication permettant d'assurer en permanence des communications efficaces à bord du navire et entre le navire et l'extérieur, y compris les installations portuaires ;
4. décrire dans le détail les mesures de sûreté élémentaires au niveau de sûreté 1, tant opérationnelles que physiques, qui seront toujours en place ;
5. décrire dans le détail les mesures de sûreté supplémentaires qui permettront au navire de passer, sans perdre de temps, au niveau de sûreté 2 et, si nécessaire, au niveau de sûreté 3 ;
6. prévoir des procédures concernant l'examen régulier, ou un audit, du SSP et sa modification compte tenu de l'expérience ou d'un changement de circonstances ; et
7. comporter des procédures de compte rendu aux points de contact appropriés des Gouvernements contractants.

9.3. L'élaboration d'un SSP efficace devrait reposer sur une évaluation approfondie de toutes les questions ayant trait à la sûreté du navire et en particulier sur une connaissance approfondie des caractéristiques physiques et opérationnelles, y compris les itinéraires commerciaux, de chaque navire.

9.4. Tous les SSP devraient être approuvés par l'Administration ou en son nom. Si une Administration a recours à un organisme de sûreté reconnu (RSO) pour examiner ou approuver le SSP, le RSO ne devrait avoir aucun lien avec le RSO qui a élaboré le plan ou contribué à son élaboration.

9.5. Le CSO et l'agent de sûreté du navire (SSO) devraient élaborer des procédures pour :

1. déterminer si le SSP reste efficace ; et
2. élaborer les modifications qu'il pourrait être nécessaire d'apporter au plan après son approbation.

9.6. Les mesures de sûreté prévues dans le SSP devraient être mises en place avant que la vérification initiale du respect des prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code soit effectuée, faute de quoi le Certificat international de sûreté du navire prescrit ne pourra être délivré. En cas de défaillance ultérieure des équipements ou systèmes de sûreté, ou de la suspension d'une mesure de sûreté pour une raison quelconque, des mesures de sûreté temporaires équivalentes devraient être adoptées et être notifiées à l'Administration et approuvées par elle.

Organisation et exécution des tâches liées à la sûreté du navire

9.7. Outre les recommandations énoncées au paragraphe 9.2, le SSP devrait établir les éléments suivants, qui se rapportent à tous les niveaux de sûreté :

1. les tâches et responsabilités de l'ensemble du personnel de bord assumant des fonctions liées à la sûreté ;
2. les procédures ou mesures de sauvegarde nécessaires pour que les communications soient assurées en permanence ;
3. les procédures nécessaires pour déterminer si les procédures de sûreté et les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance restent efficaces, y compris les procédures permettant d'identifier et de rectifier les défaillances ou défauts de fonctionnement des équipements ou systèmes ;
4. les procédures et les pratiques permettant de protéger des informations confidentielles relatives à la sûreté qui sont détenues sous forme imprimée ou électronique ;
5. le type d'équipement et de système de sûreté et de surveillance, s'il y en a, et la maintenance requise ;
6. les procédures garantissant la soumission dans les délais voulus et l'évaluation des rapports concernant le non-respect éventuel des mesures de sûreté ou les problèmes liés à la sûreté ; et
7. les procédures permettant d'établir, de tenir et de mettre à jour l'inventaire des marchandises dangereuses ou des substances potentiellement dangereuses transportées à bord, y compris leur emplacement.

9.8. Le reste du paragraphe 9 porte expressément sur les mesures de sûreté qui pourraient être prises à chaque niveau de sûreté en ce qui concerne :

1. l'accès du personnel du navire, des passagers, des visiteurs, etc., au navire ;
2. les zones d'accès restreint à bord du navire ;
3. la manutention de la cargaison ;
4. la livraison des provisions de bord ;
5. la manutention des bagages non accompagnés ; et
6. le contrôle de la sûreté du navire.

Accès au navire

9.9. Le SSP devrait définir les mesures de sûreté permettant de protéger tous les moyens d'accès au navire identifiés dans la SSA. Ceci inclut tout élément suivant :

1. échelles de coupée ;
2. passerelles d'embarquement ;
3. rampes d'accès ;
4. postes d'accès, hublots, fenêtres et sabords ;
5. amarres et chaînes d'ancre ; et
6. grues et appareaux de levage.

9.10. Pour chacun de ces moyens d'accès, le SSP devrait identifier l'emplacement approprié où des restrictions ou interdictions d'accès devraient être appliquées à chaque niveau de sûreté. Le SSP devrait établir, pour chaque niveau de sûreté, le type de restriction ou d'interdiction à appliquer et les moyens de les faire appliquer.

9.11. Le SSP devrait définir, pour chaque niveau de sûreté, le moyen d'identification requis pour autoriser les personnes à avoir accès au navire ou à rester à bord du navire sans être questionnées. Il pourrait être nécessaire à cet effet de mettre au point un système approprié d'identification permanente et temporaire, respectivement, pour le personnel du navire et les visiteurs. Tout système d'identification devrait, lorsque cela est possible dans la pratique, être coordonné avec celui qui s'applique à l'installation portuaire. Les passagers devraient être en mesure de prouver leur identité par des cartes d'embarquement, billets, etc., mais ne devraient pas être autorisés à entrer dans des zones d'accès restreint sans supervision. Le SSP devrait prévoir des dispositions pour que le système d'identification soit régulièrement mis à jour et que le non-respect des procédures fasse l'objet de mesures disciplinaires.

9.12. Les personnes qui refusent ou ne sont pas en mesure d'établir, sur demande, leur identité et/ou de confirmer l'objet de leur visite devraient se voir refuser l'accès au navire et leur tentative d'accéder au navire devrait être signalée, selon qu'il conviendra, au SSO, au CSO, à l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) et aux autorités nationales ou locales responsables de la sûreté.

9.13. Le SSP devrait déterminer la fréquence des contrôles de l'accès au navire et notamment s'ils doivent être effectués de manière aléatoire ou occasionnelle.

Niveau de sûreté 1

9.14. Au niveau de sûreté 1, le SSP devrait définir les mesures de sûreté permettant de contrôler l'accès au navire. Ces mesures pourraient consister à :

1. contrôler l'identité de toutes les personnes souhaitant monter à bord du navire, ainsi que leurs motifs, en vérifiant, par exemple, les instructions d'embarquement, les billets des passagers, les cartes d'embarquement, les cartes professionnelles, etc. ;
2. veiller, en liaison avec l'installation portuaire, à ce que des zones sûres soient désignées pour effectuer une inspection et une fouille des personnes, des bagages (y compris les articles portés à la main), des effets personnels, des véhicules et de leur contenu ;
3. veiller, en liaison avec l'installation portuaire, à ce que les véhicules à charger sur des transbordeurs de véhicules, des navires rouliers et des navires à passagers, fassent l'objet d'une fouille avant le chargement, la fréquence de ces fouilles étant telle que spécifiée dans le SSP ;
4. séparer les personnes et leurs effets personnels qui ont été contrôlés des personnes et de leurs effets personnels qui n'ont pas été contrôlés ;
5. séparer les passagers qui embarquent de ceux qui débarquent ;
6. identifier les points d'accès qui devraient être sécurisés ou gardés en permanence pour empêcher l'accès de personnes non autorisées ;
7. sécuriser, par verrouillage ou autre moyen, l'accès aux espaces non gardés communiquant avec les zones auxquelles les passagers et les visiteurs ont accès ; et
8. communiquer des informations sur la sûreté à l'ensemble du personnel du navire pour le renseigner sur les menaces éventuelles, sur les procédures permettant de signaler des personnes, des activités ou des objets suspects et sur la nécessité de rester vigilant.

9.15. Au niveau de sûreté 1, il devrait être possible de fouiller toutes les personnes souhaitant monter à bord d'un navire. La fréquence de ces fouilles, y compris les fouilles aléatoires, devrait être spécifiée dans le SSP approuvé et être expressément approuvée par l'Administration. Il serait préférable que ces fouilles soient effectuées par l'installation portuaire en coopération étroite avec le navire et à proximité de celui-ci. Les membres du personnel du navire ne devraient pas être appelés à fouiller leurs confrères ou leurs effets personnels, à moins qu'il y ait de sérieuses raisons liées à la sûreté de le faire. Cette inspection doit être conduite d'une façon qui respecte pleinement les droits des personnes et préserve la dignité fondamentale de la personne humaine.

Niveau de sûreté 2

9.16. Au niveau de sûreté 2, le SSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pour protéger le navire contre un

risque accru d'incident de sûreté de manière à garantir une vigilance accrue et un contrôle plus strict ; ces mesures pourraient consister à :

1. affecter du personnel supplémentaire pour effectuer des rondes sur les zones de pont pendant les heures de silence pour décourager tout accès non autorisé ;
2. limiter le nombre de points d'accès au navire en identifiant ceux qui doivent être fermés et les moyens de bien les sécuriser ;
3. décourager l'accès au navire du côté mer en prévoyant, par exemple, en liaison avec l'installation portuaire, des rondes de patrouilleurs ;
4. établir une zone d'accès restreint du côté quai du navire, en coopération étroite avec l'installation portuaire ;
5. procéder à des fouilles plus fréquentes et plus détaillées des personnes, des effets personnels et des véhicules embarqués ou chargés sur le navire ;
6. escorter les visiteurs à bord du navire ;
7. communiquer des informations supplémentaires sur la sûreté à l'ensemble du personnel du navire pour le renseigner sur toute menace identifiée, en insistant à nouveau sur les procédures à suivre pour signaler des personnes, des activités ou des objets suspects et sur la nécessité d'une vigilance accrue ; et
8. mener une fouille totale ou partielle du navire.

Niveau de sûreté 3

9.17. Au niveau de sûreté 3, le navire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté. Le SSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par le navire, en coopération étroite avec les responsables et avec l'installation portuaire. Ces mesures pourraient consister à :

1. restreindre l'accès à un point unique contrôlé ;
2. accorder l'accès uniquement aux personnes chargées de réagir à un incident ou à une menace d'incident de sûreté ;
3. guider les personnes à bord ;
4. suspendre les opérations d'embarquement ou de débarquement ;
5. suspendre les opérations de manutention de la cargaison, de livraison, etc. ;
6. évacuer le navire ;
7. déplacer le navire ; et
8. préparer une fouille totale ou partielle du navire.

Zones d'accès restreint à bord du navire

9.18. Le SSP devrait identifier les zones d'accès restreint à établir à bord du navire, spécifier leur étendue, les périodes pendant lesquelles elles s'appliquent, les mesures de sûreté à prendre pour contrôler l'accès à ces zones ou les activités à l'intérieur de ces zones. Les zones d'accès restreint ont pour objet :

1. d'empêcher l'accès de personnes non autorisées ;
2. de protéger les passagers, le personnel du navire et le personnel des installations portuaires ou les autres personnes autorisées à se trouver à bord du navire ;
3. de protéger les zones de sûreté névralgiques à l'intérieur du navire ; et
4. de protéger la cargaison et les provisions de bord contre toute manipulation criminelle.

9.19. Le SSP devrait garantir la mise en place de politiques et de pratiques clairement définies dans toutes les zones d'accès restreint pour en contrôler l'accès.

9.20. Le SSP devrait prévoir que toutes les zones d'accès restreint soient clairement signalées de manière à indiquer que l'accès à ces zones est restreint et que la présence de personnes non autorisées dans ces zones constitue une infraction aux mesures de sûreté.

9.21. Les zones d'accès restreint peuvent comprendre :

1. la passerelle de navigation, les locaux de machines de la catégorie A et autres postes de sécurité tels que définis au chapitre II-2 ;
2. les locaux contenant des équipements et systèmes de sûreté et de surveillance ainsi que leurs commandes et les commandes du dispositif d'éclairage ;
3. les locaux contenant les installations de ventilation et de climatisation et autres locaux analogues ;
4. les locaux donnant accès aux caisses d'eau potable, aux pompes ou collecteurs ;
5. les locaux contenant des marchandises dangereuses ou des substances potentiellement dangereuses ;
6. les locaux contenant les pompes à cargaison et leurs commandes ;
7. les espaces à cargaison et les locaux contenant les provisions de bord ;
8. les locaux d'habitation de l'équipage ; et
9. toute autre zone à laquelle l'accès doit être restreint pour assurer la sûreté du navire, que le CSO aura déclaré comme telle sur la base de la SSA.

Niveau de sûreté 1

9.22. Au niveau de sûreté 1, le SSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer aux zones d'accès restreint, qui peuvent comprendre :

1. le verrouillage ou la sécurisation des points d'accès ;
2. l'utilisation de matériel de surveillance pour surveiller les zones ;
3. le recours à des gardes ou des rondes ; et
4. l'utilisation de dispositifs automatiques de détection d'intrusion pour alerter le personnel du navire de l'accès de personnes non autorisées.

Niveau de sûreté 2

9.23. Au niveau de sûreté 2, il convient d'accroître la fréquence et le degré de surveillance des zones d'accès restreint et de renforcer le contrôle de l'accès à ces zones pour garantir que seules les personnes autorisées y ont accès. Le SSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer, qui peuvent comprendre :

1. l'établissement de zones d'accès restreint adjacentes aux points d'accès ;
2. la garde permanente des équipements de surveillance ; et
3. l'affectation de personnel supplémentaire pour garder des zones d'accès restreint et effectuer des rondes.

Niveau de sûreté 3

9.24. Au niveau de sûreté 3, le navire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou la menace d'incident de sûreté. Le SSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par le navire, en coopération étroite avec les responsables et l'installation portuaire ; ces mesures pourraient consister à :

1. établir des zones d'accès restreint supplémentaires à bord du navire, à proximité du lieu de l'incident de sûreté ou du lieu présumé de la menace contre la sûreté, auxquelles l'accès est interdit ; et
2. fouiller les zones d'accès restreint dans le cadre des opérations de fouille du navire.

Manutention de la cargaison

9.25. Les mesures de sûreté relatives à la manutention de la cargaison devraient permettre :

1. d'empêcher toute manipulation criminelle ; et
2. d'empêcher qu'une cargaison dont le transport n'est pas prévu soit acceptée et entreposée à bord du navire.

9.26. Les mesures de sûreté, dont certaines pourraient devoir être appliquées en liaison avec l'installation portuaire, devraient comporter des procédures de contrôle de l'inventaire aux points d'accès au navire. Lorsque la cargaison se trouve à bord du navire, elle devrait pouvoir être identifiée comme ayant été approuvée en vue de son chargement à bord du navire. En outre, des mesures de sûreté devraient être mises au point pour veiller à ce que la cargaison ne fasse pas l'objet d'une manipulation criminelle une fois qu'elle est à bord.

Niveau de sûreté 1

9.27. Au niveau de sûreté 1, le SSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pendant la manutention de la cargaison, lesquelles peuvent consister à :

1. procéder à des inspections régulières de la cargaison, des engins de transport et des espaces à cargaison avant et pendant les opérations de manutention de la cargaison ;
2. vérifier que la cargaison chargée correspond à la documentation la concernant ;
3. veiller, en liaison avec l'installation portuaire, à ce que les véhicules à charger sur des transbordeurs, des navires rouliers et des navires à passagers fassent l'objet d'une fouille avant le chargement, la fréquence de ces fouilles étant telle que spécifiée dans le SSP ; et
4. vérifier les scellés ou autres méthodes utilisées pour empêcher toute manipulation criminelle.

9.28. L'inspection de la cargaison peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens suivants :

1. un examen visuel et physique ; et
2. l'utilisation de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens.

9.29. En cas de mouvements réguliers ou répétés de cargaisons, le CSO ou le SSO peut, en consultation avec l'installation portuaire, conclure avec les expéditeurs ou autres personnes responsables de ces cargaisons, des arrangements portant sur le contrôle hors site, l'apposition de scellés, la programmation des mouvements, la documentation à l'appui, etc. Ces arrangements devraient être communiqués au PFSO intéressé et être approuvés par lui.

Niveau de sûreté 2

9.30. Au niveau de sûreté 2, le SSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pendant la manutention de la cargaison, lesquelles peuvent comprendre :

1. une inspection détaillée de la cargaison, des engins de transport et des espaces à cargaison ;
2. des contrôles plus poussés pour s'assurer que seule la cargaison prévue est chargée ;
3. une fouille plus poussée des véhicules à charger sur des transbordeurs, des navires rouliers et des navires à passagers ; et
4. une vérification plus fréquente et plus détaillée des scellés ou autres méthodes utilisées pour empêcher toute manipulation criminelle.

9.31. L'inspection détaillée de la cargaison peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci-après :

1. examens visuels et physiques plus fréquents et plus détaillés ;
2. utilisation plus fréquente de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens ; et
3. coordination des mesures de sûreté renforcées avec l'expéditeur ou autre partie responsable conformément aux accords et procédures établis.

Niveau de sûreté 3

9.32. Au niveau de sûreté 3, le navire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou la menace d'incident de sûreté. Le SSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par le navire, en coopération étroite avec les responsables et l'installation portuaire. Ces mesures pourraient comprendre :

1. la suspension des opérations de chargement ou de déchargement de la cargaison ; et
2. la vérification de l'inventaire des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses transportées à bord, le cas échéant, et leur emplacement.

Livraison des provisions de bord

9.33. Les mesures de sûreté concernant la livraison des provisions de bord devraient consister à :

1. vérifier les provisions de bord et l'intégrité des emballages ;
2. empêcher que les provisions de bord soient acceptées sans inspection ;
3. empêcher toute manipulation criminelle ; et
4. empêcher que des provisions de bord soient acceptées si elles n'ont pas été commandées.

9.34. Dans le cas des navires qui utilisent régulièrement l'installation portuaire, il pourrait être opportun d'établir des procédures entre le navire, ses fournisseurs et l'installation portuaire portant sur la notification et la planification des livraisons ainsi que leur documentation. Il devrait toujours y avoir un moyen de confirmer que les provisions de bord présentées en vue de leur livraison sont accompagnées de la preuve qu'elles ont été commandées par le navire.

Niveau de sûreté 1

9.35. Au niveau de sûreté 1, le SSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pendant la livraison des provisions de bord. Ces mesures peuvent consister à :

1. vérifier que les provisions correspondent à la commande avant d'être chargées à bord ; et
2. veiller à ce que les provisions de bord soient immédiatement entreposées en lieu sûr.

Niveau de sûreté 2

9.36. Au niveau de sûreté 2, le SSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pendant la livraison des provisions de bord en prévoyant des vérifications avant la réception des provisions à bord et au moyen d'inspections renforcées.

Niveau de sûreté 3

9.37. Au niveau de sûreté 3, le navire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou à la menace d'incident de sûreté. Le SSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par le navire en coopération étroite avec les responsables et l'installation portuaire. Ces mesures peuvent consister à :

1. soumettre les provisions de bord à une inspection plus détaillée ;
2. restreindre ou suspendre la manutention des provisions de bord ; et
3. refuser d'accepter de charger à bord du navire les provisions de bord.

Manutention des bagages non accompagnés

9.38. Le SSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pour vérifier que les bagages non accompagnés (c'est-à-dire les bagages, y compris les effets personnels, qui ne sont pas avec le passager ou le membre du personnel du navire au point d'inspection ou de fouille) sont identifiés et inspectés par imagerie, y compris fouillés, avant d'être acceptés sur le navire. Il n'est pas prévu que ces bagages fassent l'objet d'une inspection par imagerie à la fois à bord du navire et dans l'installation portuaire et au cas où les deux sont dotés d'équipements appropriés, la responsabilité de l'inspection par imagerie devrait incomber à l'installation portuaire. Une coopération étroite avec l'installation portuaire est essentielle et des mesures devraient être prises pour garantir que les bagages non accompagnés sont manutentionnés en toute sûreté après l'inspection par imagerie.

Niveau de sûreté 1

9.39. Au niveau de sûreté 1, le SSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer lors de la manutention des bagages non accompagnés afin que jusqu'à 100 % des bagages non accompagnés soient soumis à une inspection par imagerie ou une fouille, notamment au moyen d'un appareil d'imagerie par rayons X.

Niveau de sûreté 2

9.40. Au niveau de sûreté 2, le SSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer lors de la manutention des bagages non accompagnés, dont 100 % devraient être soumis à un contrôle radioscopique.

Niveau de sûreté 3

9.41. Au niveau de sûreté 3, le navire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'in-

cident ou à la menace d'incident de sûreté. Le SSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par le navire, en coopération étroite avec les responsables et l'installation portuaire. Ces mesures peuvent consister à :

1. soumettre les bagages non accompagnés à une inspection par imagerie plus détaillée, en effectuant par exemple un contrôle radioscopique sous au moins deux angles différents ;
2. se préparer à restreindre ou suspendre les opérations de manutention des bagages non accompagnés ; et
3. refuser d'accepter de charger à bord du navire des bagages non accompagnés.

Surveillance de la sûreté du navire

9.42. Le navire devrait être doté de moyens permettant d'assurer sa surveillance, celle des zones d'accès restreint à bord et des zones entourant le navire. Ces moyens de surveillance peuvent comprendre le recours à :

1. des dispositifs d'éclairage ;
2. du personnel de veille, des gardes chargés de la sûreté et des services de garde sur le pont, y compris des rondes ; et
3. des dispositifs automatiques de détection d'intrusion et des équipements de surveillance.

9.43. Lorsqu'ils sont utilisés, les dispositifs automatiques de détection d'intrusion devraient déclencher une alarme sonore et/ou visuelle à un emplacement gardé ou surveillé en permanence.

9.44. Le SSP devrait définir les procédures et les équipements nécessaires à chaque niveau de sûreté ainsi que les moyens de garantir que les équipements de surveillance pourront fonctionner en permanence, compte tenu des effets éventuels des conditions météorologiques ou des pannes d'énergie.

Niveau de sûreté 1

9.45. Au niveau de sûreté 1, le SSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer qui peuvent consister en une combinaison de moyens d'éclairage, de services de garde, de gardes chargés de la sûreté ou d'équipements de sûreté et de surveillance permettant au personnel chargé de la sûreté du navire d'observer le navire en général et en particulier les barrières et zones d'accès restreint.

9.46. Le pont du navire et les points d'accès au navire devraient être éclairés pendant les heures d'obscurité et les périodes de faible visibilité pendant que le navire procède à des activités d'interface navire/port ou lorsqu'il se trouve dans une installation portuaire ou au mouillage, lorsque que de besoin. Lorsqu'ils font route, les navires devraient utiliser, quand cela s'avère nécessaire, l'éclairage maximal compatible avec la sécurité de la navigation, eu égard aux dispositions en vigueur du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer. Lors de l'établissement de l'intensité et de l'emplacement appropriés de l'éclairage, il convient de tenir compte de ce qui suit :

1. le personnel du navire devrait pouvoir détecter des activités ayant lieu à l'extérieur du navire, tant du côté terre que du côté mer ;
2. l'éclairage devrait couvrir la zone du navire et celle autour du navire ;
3. l'éclairage devrait faciliter l'identification des personnes aux points d'accès ; et
4. l'éclairage peut être fourni en coordination avec l'installation portuaire.

Niveau de sûreté 2

9.47. Au niveau de sûreté 2, le SSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pour renforcer les moyens de contrôle et de surveillance. Ces mesures peuvent consister à :

1. effectuer des rondes de sûreté plus fréquentes et plus détaillées ;
2. accroître la couverture et l'intensité de l'éclairage ou l'utilisation des équipements de sûreté et de surveillance ;
3. affecter du personnel supplémentaire à la veille de sûreté ; et
4. assurer la coordination avec les rondes effectuées par des patrouilleurs sur l'eau et avec les rondes à pied ou motorisées du côté terre, si elles sont prévues.

9.48. Un éclairage supplémentaire peut être nécessaire pour se protéger contre un risque accru d'incident de sûreté. Dans ce cas, cet éclairage peut être assuré en coordination avec l'installation portuaire afin qu'elle fournisse un éclairage supplémentaire du côté terre.

Niveau de sûreté 3

9.49. Au niveau de sûreté 3, le navire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté. Le SSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par le navire, en coopération étroite avec les responsables et l'installation portuaire. Ces mesures peuvent consister à :

1. allumer l'ensemble de l'éclairage à bord du navire ou éclairer la zone autour du navire ;
2. brancher l'ensemble des équipements de surveillance de bord capables d'enregistrer les activités à bord ou à proximité du navire ;
3. prolonger au maximum la durée pendant laquelle les équipements de surveillance peuvent continuer à enregistrer ;
4. se préparer à une inspection sous-marine de la coque du navire ; et
5. entreprendre des mesures, y compris faire tourner lentement les hélices du navire, si cela est possible dans la pratique, pour décourager l'accès sous-marin à la coque du navire.

Différence des niveaux de sûreté

9.50. Le SSP devrait spécifier les procédures et les mesures de sûreté que le navire pourrait adopter si le navire appliquait un niveau de sûreté plus élevé que celui qui s'applique à une installation portuaire.

Activités qui ne sont pas visées par le Code

9.51. Le SSP devrait spécifier les procédures et les mesures de sûreté que le navire devrait appliquer lorsque :

1. il se trouve dans un port d'un Etat qui n'est pas un Gouvernement contractant ;
2. il procède à une activité d'interface avec un navire auquel le présent Code ne s'applique pas ;
3. il effectue une activité d'interface avec des plates-formes fixes ou flottantes ou une unité mobile de forage en station ; ou
4. il effectue une activité d'interface avec un port ou une installation portuaire qui n'est pas tenu de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code.

Déclarations de sûreté

9.52. Le SSP devrait décrire dans le détail comment traiter les déclarations de sûreté (DoS) demandées par une installation portuaire, et les circonstances dans lesquelles le navire lui-même devrait demander une DoS.

Audit et révision

9.53. Le SSP devrait indiquer comment le CSO et le SSO ont l'intention de vérifier le maintien de l'efficacité du SSP et la procédure à suivre pour réviser, mettre à jour ou modifier le SSP.

10. ***Registres***

Généralités

10.1. Les registres devraient être mis à la disposition des fonctionnaires dûment autorisés des Gouvernements contractants pour que ceux-ci puissent vérifier que les dispositions des plans de sûreté des navires sont mises en œuvre.

10.2. Les registres peuvent être conservés sous quelque forme que ce soit mais ils devraient être protégés contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.

11. *Agent de sûreté de la compagnie*

Les recommandations pertinentes sont énoncées dans les paragraphes 8, 9 et 13.

12. *Agent de sûreté du navire*

Les recommandations pertinentes sont énoncées dans les paragraphes 8, 9 et 13.

13. *Formation, exercices et entraînements en matière de sûreté des navires*

Formation

13.1. L'agent de sûreté de la compagnie (CSO) et le personnel compétent de la compagnie à terre et l'agent de sûreté du navire (SSO) devraient avoir des connaissances et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :

1. administration de la sûreté ;
2. conventions, recommandations, recueils de règles et codes internationaux pertinents ;
3. législation et réglementation nationales pertinentes ;
4. responsabilité et fonctions des autres organismes de sûreté ;
5. méthodologie de l'évaluation de la sûreté du navire ;
6. méthodes de visite et d'inspection de la sûreté du navire ;
7. opérations des navires et des ports et conditions de ces opérations ;
8. mesures de sûreté appliquées à bord du navire et dans l'installation portuaire ;
9. préparation, intervention et planification d'urgence ;
10. techniques d'enseignement pour la formation en matière de sûreté, y compris les mesures et procédures de sûreté ;
11. traitement des informations confidentielles relatives à la sûreté et communications liées à la sûreté ;
12. connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes ;
13. identification et détection des armes et des substances et engins dangereux ;
14. identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté ;
15. techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté ;
16. équipements et systèmes de sûreté et leurs limites d'utilisation ;
17. méthodes à suivre pour les audits, les inspections, les contrôles et la surveillance ;
18. méthodes de fouille physique et d'inspection non intrusive ;
19. exercices et entraînements en matière de sûreté, y compris les exercices et entraînements avec les installations portuaires ; et
20. évaluation des exercices et entraînements en matière de sûreté.

13.2. En outre, le SSO devrait avoir des connaissances adéquates et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :

1. agencement du navire ;
2. plan de sûreté du navire et procédures s'y rapportant (y compris une formation sur la manière de réagir à un incident basé sur un scénario) ;
3. encadrement des passagers et techniques de contrôle ;
4. fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté ; et
5. mise à l'essai, étalonnage et, lorsque le navire est en mer, maintenance des équipements et systèmes de sûreté.

13.3. Le personnel de bord chargé de tâches spécifiques en matière de sûreté devrait avoir des connaissances suffisantes et être capable de s'acquitter des tâches qui lui sont confiées, à savoir, selon qu'il convient :

1. connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes ;
2. détection et identification des armes et des substances et engins dangereux ;
3. identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté ;
4. techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté ;
5. encadrement des passagers et techniques de contrôle ;
6. communications liées à la sûreté ;
7. connaissance des procédures et des plans d'urgence ;
8. fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté ;
9. mise à l'essai, étalonnage et, lorsque le navire est en mer, maintenance des équipements et systèmes de sûreté ;
10. techniques d'inspection, de contrôle et de surveillance ; et
11. méthodes de fouille physique des personnes, des effets personnels, des bagages, de la cargaison et des provisions de bord.

13.4. Tous les autres membres du personnel de bord devraient avoir une connaissance suffisante des dispositions pertinentes du SSP et être familiarisés avec elles, à savoir :

1. signification et implications des différents niveaux de sûreté ;
2. connaissances des procédures et des plans d'urgence ;
3. identification et détection des armes et des substances et engins dangereux ;
4. identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté ; et
5. techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté.

Exercices et entraînements

13.5. Les exercices et entraînements visent à garantir que le personnel de bord est compétent pour s'acquitter de toutes les tâches qui lui sont confiées en matière de sûreté à tous les niveaux de sûreté et pour identifier toute défaillance du système de sûreté qu'il est nécessaire de rectifier.

13.6. Pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions du plan de sûreté du navire, des exercices devraient être effectués au moins une fois tous les trois mois. En outre, au cas où plus de 25 % du personnel du navire serait remplacé, à un moment quelconque, par du personnel n'ayant pas précédemment participé à un exercice à bord de ce navire au cours des trois derniers mois, un exercice devrait être effectué dans la semaine suivant le changement de personnel. Ces exercices devraient porter sur des éléments individuels du plan, tels que les menaces pour la sûreté énumérées au paragraphe 8.9.

13.7. Divers types d'exercices, qui peuvent comprendre la participation d'agents de sûreté de la compagnie, d'agents de sûreté de l'installation portuaire, d'autorités pertinentes des Gouvernements contractants ainsi que d'agents de sûreté du navire, s'ils sont disponibles, devraient être effectués au moins une fois chaque année civile, l'intervalle entre les exercices ne dépassant pas dix-huit mois. Ces exercices devraient tester les communications, la coordination, la disponibilité des ressources et la riposte. Ces exercices peuvent :

1. être menés en vraie grandeur ou en milieu réel ;
2. consister en une simulation théorique ou un séminaire ; ou
3. être combinés avec d'autres exercices, tels que des exercices de recherche et de sauvetage ou d'intervention d'urgence.

13.8. La participation de la compagnie à un exercice avec un autre Gouvernement contractant devrait être reconnue par l'Administration.

14. *Sûreté de l'installation portuaire*

Les recommandations pertinentes sont énoncées dans les paragraphes 15, 16 et 18.

15. *Evaluation de la sûreté de l'installation portuaire*

Généralités

15.1. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA) peut être effectuée par un organisme de sûreté reconnu (RSO). Toutefois, une PFSA qui a été exécutée ne peut être approuvée que par le Gouvernement contractant pertinent.

15.2. Si un Gouvernement contractant fait appel à un organisme de sûreté reconnu pour examiner et vérifier la conformité de la PFSA, ce RSO ne devrait avoir aucun lien avec le RSO qui a procédé ou contribué à l'établissement de cette évaluation.

15.3. Une PFSA devrait porter sur les éléments ci-après d'une installation portuaire :

1. sûreté physique ;
2. intégrité structurelle ;
3. systèmes de protection individuelle ;
4. procédures générales ;
5. systèmes de radio et télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques ;
6. infrastructure des transports pertinents ;
7. services collectifs ; et
8. autres zones qui, si elles subissent des dommages ou sont utilisées par un observateur illicite, présentent un risque pour les personnes, les biens ou les opérations à l'intérieur de l'installation portuaire.

15.4. Les personnes qui participent à une PFSA devraient pouvoir obtenir l'aide d'experts en ce qui concerne :

1. la connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes ;
2. la détection et l'identification des armes et des substances et engins dangereux ;
3. l'identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté ;
4. les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté ;
5. les méthodes utilisées pour causer un incident de sûreté ;
6. les effets des explosifs sur les structures et les services de l'installation portuaire ;
7. la sûreté de l'installation portuaire ;
8. les pratiques commerciales portuaires ;
9. la planification d'urgence, la préparation aux situations d'urgence et les mesures à prendre pour y faire face ;
10. les mesures de sûreté physiques, par exemple les clôtures ;
11. les systèmes de radio et télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques ;
12. transport et génie civil ; et
13. les opérations des navires et des ports.

Identification et évaluation des biens et des infrastructures importants qu'il est important de protéger

15.5. L'identification et l'évaluation des biens et des éléments d'infrastructure importants constituent un processus qui permet de déterminer l'importance relative des structures et des aménagements pour le fonctionnement de l'installation portuaire. Ce processus d'identification et d'évaluation est essentiel car il fournit une base permettant de définir des stratégies d'atténuation des effets axées sur les biens et les structures qu'il est plus important de protéger contre un incident de sûreté. Ce processus devrait tenir compte des pertes potentielles en vies humaines, de l'importance économique du port, de sa valeur symbolique et de la présence d'installations de l'Etat.

15.6. L'identification et l'évaluation des biens et des infrastructures devraient permettre de les hiérarchiser en fonction de l'importance relative qu'il y a à les protéger. Le souci primordial devrait être d'éviter des morts ou des blessures. Il est aussi important de déterminer si l'installation portuaire, la structure ou l'installation peut continuer à fonctionner sans le bien et dans quelle mesure il est possible de rétablir rapidement un fonctionnement normal.

15.7. Les biens et les infrastructures qu'il devrait être jugé important de protéger peuvent comprendre :

1. les accès, les entrées, les abords et les mouillages, les zones de manœuvre et d'accostage ;
2. les installations, les terminaux, les zones d'entreposage de la cargaison et le matériel de manutention de la cargaison ;
3. les systèmes tels que les réseaux de distribution électrique, les systèmes de radio et télécommunications et les systèmes et réseaux informatiques ;
4. les systèmes de gestion du trafic des navires dans le port et les aides à la navigation ;
5. les centrales électriques, les circuits de transfert des cargaisons et l'alimentation en eau ;
6. les ponts, les voies ferrées, les routes ;
7. les navires de servitude des ports, y compris les bateaux pilotes, les remorqueurs, les allèges, etc. ;
8. les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance ; et
9. les eaux adjacentes à l'installation portuaire.

15.8. Il est primordial d'identifier clairement les biens et les infrastructures aux fins d'évaluer les normes de sûreté de l'installation portuaire, établir l'ordre de priorité des mesures de protection et décider comment allouer les ressources pour mieux protéger l'installation portuaire. Ce processus peut obliger à consulter les autorités pertinentes responsables des structures adjacentes à l'installation portuaire qui risqueraient de causer des dommages au sein de l'installation ou d'être utilisées aux fins de causer des dommages à l'installation ou aux fins d'observer illicitement l'installation ou de détourner l'attention.

Identification des menaces possibles contre les biens et les infrastructures et de leur probabilité de survenance aux fins d'établir des mesures de sûreté en les classant par ordre de priorité

15.9. Il faudrait identifier les actes qui risqueraient de menacer la sûreté des biens et des infrastructures, ainsi que les méthodes de perpétration de ces actes, aux fins d'évaluer la vulnérabilité d'un bien ou d'un emplacement donné vis-à-vis d'un incident de sûreté et de mettre en place, en les classant par ordre de priorité, les mesures de sûreté requises pour la planification et l'allocation des ressources. Pour identifier et évaluer chaque acte potentiel et sa méthode de perpétration, il faudrait tenir compte de divers facteurs, dont les évaluations de la menace par des organismes publics. Les responsables de l'évaluation qui identifient et évaluent les menaces n'ont pas à invoquer les pires scénarios pour fournir des conseils sur la planification et l'allocation des ressources.

15.10. La PFSA devrait inclure une évaluation effectuée en collaboration avec les organismes de sûreté pertinents aux fins de déterminer :

1. toutes particularités de l'installation portuaire, y compris le trafic maritime utilisant l'installation, qui font qu'elle risque d'être la cible d'une attaque ;
2. les conséquences probables d'une attaque contre ou dans l'installation portuaire, en termes de pertes en vies humaines, dommages aux biens, perturbation des activités économiques, y compris la perturbation des systèmes de transport ;
3. les intentions et les ressources de ceux qui risquent d'organiser une telle attaque ; et
4. le ou les types possibles d'attaque,

de façon à obtenir une évaluation globale du degré de risque compte tenu duquel des mesures de sûreté doivent être mises au point.

15.11. La PFSA devrait prendre en considération toutes les menaces possibles, lesquelles peuvent inclure les types suivants d'incidents de sûreté :

1. détérioration ou destruction de l'installation portuaire ou du navire par engins explosifs, incendie criminel, sabotage ou vandalisme par exemple ;
2. détournement ou capture du navire ou des personnes à bord ;
3. manipulation criminelle d'une cargaison, du matériel ou des systèmes essentiels du navire ou des provisions de bord ;
4. accès ou utilisation non autorisée, y compris la présence de passagers clandestins ;
5. contrebande d'armes ou de matériel, y compris d'armes de destruction massive ;

6. utilisation du navire pour transporter les personnes ayant l'intention de causer un incident de sûreté et leur équipement ;
7. utilisation du navire proprement dit comme arme ou comme moyen de causer des dommages ou une destruction ;
8. obstruction des entrées du port, écluses, abords, etc. ; et
9. attaque nucléaire, biologique et chimique.

15.12. Ce processus devrait obliger à consulter les autorités pertinentes responsables des structures adjacentes à l'installation portuaire qui risqueraient de causer des dommages au sein de l'installation ou d'être utilisées aux fins de causer des dommages à l'installation ou aux fins d'observer illicitement l'installation ou de détourner l'attention.

Identification, sélection et classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure et efficacité avec laquelle ils peuvent réduire la vulnérabilité

15.13. L'identification et le classement par ordre de priorité des contre-mesures visent à garantir que les mesures de sûreté les plus efficaces sont employées pour réduire la vulnérabilité d'une installation portuaire ou d'une interface navire/port face aux menaces possibles.

15.14. Les mesures de sûreté devraient être sélectionnées à la lumière de facteurs, tels que leur aptitude à réduire la probabilité de survenance d'une attaque, et devraient être évaluées compte tenu de renseignements qui comprennent :

1. des enquêtes, inspections et audits de sûreté ;
2. des entretiens avec les propriétaires et exploitants de l'installation portuaire et les propriétaires/exploitants des structures adjacentes, s'il y a lieu ;
3. l'historique des incidents de sûreté ; et
4. les opérations menées au sein de l'installation portuaire.

Identification des points vulnérables

15.15. L'identification des points vulnérables des structures physiques, des systèmes de protection du personnel, des procédures et autres éléments qui peuvent donner lieu à un incident de sûreté peut servir à définir des options pour supprimer ou réduire ces points vulnérables. Par exemple, une analyse pourrait révéler des points vulnérables dans les systèmes de sûreté ou les infrastructures non protégées d'une installation portuaire, tels que le système d'approvisionnement en eau, les ponts, etc., auxquels il pourrait être remédié par des mesures physiques comme, par exemple, des barrières permanentes, des alarmes, un matériel de surveillance, etc.

15.16. L'identification des points vulnérables devrait inclure un examen de ce qui suit :

1. les accès côté-mer et côté-terre à l'installation portuaire et aux navires à quai dans l'installation ;
2. l'intégrité de la structure des quais, des installations et autres structures connexes ;
3. les mesures et procédures de sûreté existantes, y compris les systèmes d'identification ;
4. les mesures et procédures de sûreté existantes concernant les services portuaires et les services collectifs ;
5. les mesures de protection du matériel de radio et télécommunications, des services portuaires et services collectifs, y compris les systèmes et réseaux informatiques ;
6. les zones adjacentes qui peuvent être exploitées pendant une attaque ou pour une attaque ;
7. les accords existants avec des sociétés privées fournissant des services de sûreté couvrant le côté mer/côté terre ;
8. tous principes contradictoires entre les mesures et procédures de sécurité et de sûreté ;
9. tout conflit entre les tâches assignées à l'installation portuaire et ses tâches liées à la sûreté ;
10. toute limitation en matière d'exécution et toute restriction en matière de personnel ;
11. toute lacune identifiée au cours de la formation et des exercices ; et
12. toute lacune identifiée pendant les opérations de routine à la suite d'incidents ou d'alertes, de la notification de problèmes liés à la sûreté, de l'exercice de mesures de contrôle, des audits, etc.

16. ***Plan de sûreté de l'installation portuaire***

Généralités

16.1. La responsabilité de l'établissement du plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP) incombe à l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO). Bien que le PFSO ne doive pas nécessairement accomplir personnellement toutes les tâches liées à sa fonction, il est responsable en dernier ressort de l'exécution correcte de ces tâches.

16.2. Les PFSP auront chacun un contenu différent suivant les circonstances particulières de l'installation ou des installations portuaires pour lesquelles ils sont conçus. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA) aura permis d'identifier les caractéristiques particulières de l'installation portuaire, de même que les risques potentiels en matière de sûreté, qui ont obligé à désigner un PFSO et à établir un PFSP. Ces caractéristiques, de même que d'autres éléments locaux ou nationaux liés à la sûreté, devront être pris en considération dans le PFSP, lors de sa préparation, et des mesures de sûreté appropriées devront être mises en place en vue de réduire au minimum le risque d'infraction aux mesures de sûreté et les conséquences des risques potentiels. Les Gouvernements contractants peuvent fournir des conseils sur la préparation d'un PFSP et sur son contenu.

16.3. Tous les PFSP devraient :

1. décrire dans le détail l'organisation de la sûreté de l'installation portuaire ;
2. décrire dans le détail les liens de cette organisation avec les autorités compétentes et les systèmes de communications nécessaires pour assurer en permanence le fonctionnement efficace de cette organisation, ainsi que les liens de cette organisation avec, notamment, les navires se trouvant dans le port ;
3. décrire dans le détail les mesures de sûreté élémentaires au niveau de sûreté 1, tant opérationnelles que physiques, qui seront en place ;
4. décrire dans le détail les mesures de sûreté supplémentaires qui permettront à l'installation portuaire de passer, sans perdre de temps, au niveau de sûreté 2 et, si nécessaire, au niveau de sûreté 3 ;
5. prévoir des procédures concernant l'examen régulier, ou un audit, du PFSP et sa modification compte tenu de l'expérience ou d'un changement de circonstances ; et
6. prévoir des procédures de notification aux points de contact auprès des Gouvernements contractants pertinents.

16.4. L'élaboration d'un PFSP efficace devra reposer sur une évaluation approfondie de toutes les questions ayant trait à la sûreté de l'installation portuaire, et, en particulier, sur une connaissance approfondie des caractéristiques physiques et opérationnelles de chaque installation portuaire.

16.5. Les Gouvernements contractants devraient approuver les PFSP des installations portuaires relevant de leur juridiction. Les Gouvernements contractants devraient élaborer des procédures permettant de déterminer si chaque PFSP reste efficace et ils peuvent exiger que le PFSP soit modifié avant d'être approuvé ou après avoir été approuvé. Le PFSP devrait indiquer que les comptes rendus d'incidents et de menaces d'incidents de sûreté, d'examens, d'audits, de formation et d'exercices doivent être conservés comme preuves qu'il est satisfait aux prescriptions.

16.6. Les mesures de sûreté prévues dans le PFSP devraient être mises en place dans un délai raisonnable après l'approbation du PFSP et le PFSP devrait indiquer la date à laquelle chacune des mesures sera en place. Si la mise en place de ces mesures risque d'être retardée, il faudrait en aviser le Gouvernement contractant responsable de l'approbation du PFSP pour en débattre avec lui et pour décider d'adopter d'autres mesures de sûreté temporaires satisfaisantes qui assurent un degré de sûreté équivalent pendant la période transitoire.

16.7. L'emploi d'armes à feu à bord ou à proximité des navires et dans les installations portuaires peut poser des risques particuliers et notables pour la sécurité, en particulier eu égard à certaines substances dangereuses ou potentiellement dangereuses, et devrait être envisagé avec une grande prudence. Au cas où un Gouvernement contractant déciderait qu'il est nécessaire d'employer un personnel armé dans ces zones, ce Gouvernement contractant devrait veiller à ce que ce personnel soit

dûment autorisé et formé à l'emploi de ces armes et connaisse les risques spécifiques qui existent dans ces zones en matière de sécurité. Si un Gouvernement contractant autorise l'emploi d'armes à feu, il devrait donner pour leur emploi des consignes de sécurité spécifiques. Le PFSP devrait contenir des recommandations spécifiques en la matière, eu égard en particulier à son application aux navires transportant des marchandises dangereuses ou potentiellement dangereuses.

Organisation et exécution des tâches liées à la sûreté de l'installation portuaire

16.8. Outre les recommandations énoncées au paragraphe 16.3, le PFSP devrait indiquer les éléments suivants, qui se rapportent à tous les niveaux de sûreté :

1. le rôle et la structure de l'Organisation de la sûreté de l'installation portuaire ;
2. les tâches et responsabilités de l'ensemble du personnel de l'installation portuaire assumant des fonctions liées à la sûreté et la formation qu'ils doivent avoir reçue, ainsi que les mesures nécessaires pour permettre d'évaluer l'efficacité de chaque membre du personnel ;
3. les liens de l'Organisation de la sûreté de l'installation portuaire avec d'autres autorités nationales ou locales ayant des responsabilités en matière de sûreté ;
4. les systèmes de communications prévus pour assurer une communication efficace et continue entre le personnel de l'installation portuaire responsable de la sûreté, les navires se trouvant au port et, lorsqu'il y a lieu, les autorités nationales ou locales ayant des responsabilités en matière de sûreté ;
5. les procédures ou mesures de sauvegarde nécessaires pour que ces communications continues soient assurées en permanence ;
6. les procédures et les pratiques permettant de protéger les informations confidentielles relatives à la sûreté qui sont détenues sous forme imprimée ou électronique ;
7. les procédures nécessaires pour évaluer si les mesures et procédures de sûreté et le matériel de sûreté restent efficaces, y compris les procédures permettant d'identifier et de rectifier les défaillances ou défauts de fonctionnement du matériel ;
8. les procédures à suivre pour garantir la soumission et l'évaluation des rapports concernant le non-respect éventuel des mesures de sûreté ou les problèmes liés à la sûreté ;
9. les procédures relatives à la manutention de la cargaison ;
10. les procédures concernant la livraison des provisions de bord ;
11. les procédures permettant de tenir et de mettre à jour l'inventaire des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses qui se trouvent dans l'installation portuaire, y compris leur emplacement ;
12. les moyens d'alerter les rondes côté mer et les équipes spécialisées dans la fouille et d'obtenir leurs services, y compris pour la recherche d'explosifs et les inspections sous-marines ;
13. les procédures permettant d'aider les agents de sûreté du navire à confirmer l'identité des personnes cherchant à monter à bord, sur demande ; et
14. les procédures permettant de faciliter le congé à terre du personnel du navire ou les changements de personnel, ainsi que l'accès au navire des visiteurs, y compris des représentants des organismes chargés du bien-être et des conditions de travail des gens de mer.

16.9. Le reste du paragraphe 16 porte expressément sur les mesures de sûreté qui pourraient être prises à chaque niveau de sûreté en ce qui concerne :

1. l'accès à l'installation portuaire ;
2. les zones d'accès restreint à l'intérieur de l'installation portuaire ;
3. la manutention de la cargaison ;
4. la livraison des provisions de bord ;
5. la manutention des bagages non accompagnés ; et
6. le contrôle de la sûreté de l'installation portuaire.

Accès à l'installation portuaire

16.10. Le PFSP devrait indiquer les mesures de sûreté permettant de protéger tous les moyens d'accès à l'installation portuaire qui sont identifiés dans la PFSA.

16.11. Pour chacun de ces moyens d'accès, le PFSP devrait identifier l'emplacement approprié où des restrictions ou interdictions d'accès devraient être appliquées à chaque niveau de sûreté. Le PFSP devrait préciser le type de restriction ou d'interdiction à appliquer et les moyens de les faire appliquer.

16.12. Le PFSP devrait définir, pour chaque niveau de sûreté, le moyen d'identification requis pour autoriser les personnes à avoir accès à l'installation portuaire ou à rester à l'intérieur de l'installation portuaire sans être questionnées. Il pourrait être nécessaire à cet effet de mettre au point un système approprié d'identification permanente et temporaire, respectivement, pour le personnel de l'installation portuaire et pour les visiteurs. Tout système d'identification devrait, lorsque cela est possible dans la pratique, être coordonné avec celui qui s'applique aux navires qui utilisent régulièrement l'installation portuaire. Les passagers devraient être en mesure de pouvoir prouver leur identité par des cartes d'embarquement, billets, etc., mais ne devraient pas être autorisés à entrer dans des zones d'accès restreint sans supervision. Le PFSP devrait prévoir des dispositions pour que le système d'identification soit régulièrement mis à jour et que le non-respect des procédures fasse l'objet de mesures disciplinaires.

16.13. Les personnes qui refusent ou ne sont pas en mesure d'établir, sur demande, leur identité et/ou de confirmer l'objet de leur visite, devraient se voir refuser l'accès à l'installation portuaire et leur tentative d'accéder à l'installation portuaire devrait être signalée au PFSO et aux autorités nationales ou locales responsables de la sûreté.

16.14. Le PFSP devrait spécifier les emplacements où la fouille de personnes et de leurs effets personnels ainsi que des véhicules doit être effectuée. Ces emplacements devraient être abrités afin que la fouille puisse se poursuivre sans interruption quelles que soient les conditions météorologiques régnantes, selon la fréquence spécifiée dans le PFSP. Après avoir été fouillés, les personnes, les effets personnels et les véhicules devraient être acheminés directement vers les zones d'embarquement, d'attente et de chargement des véhicules réglementées.

16.15. Le PFSP devrait spécifier des emplacements séparés pour les personnes et leurs effets qui ont été contrôlés et les personnes et leurs effets personnels qui n'ont pas été contrôlés et, si possible, des zones séparées pour les passagers qui embarquent et les passagers qui débarquent, pour le personnel du navire et leurs effets, afin que les personnes qui n'ont pas été contrôlées ne puissent pas entrer en contact avec les personnes qui ont été contrôlées.

16.16. Le PFSP devrait déterminer la fréquence des contrôles de l'accès à l'installation portuaire et notamment s'ils doivent être effectués de manière aléatoire ou occasionnelle.

Niveau de sûreté 1

16.17. Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait indiquer les points de contrôle où les mesures de sûreté ci-après peuvent être appliquées :

1. zones d'accès restreint qui devraient être délimitées par une clôture ou des barrières d'un type approuvé par le Gouvernement contractant ;
2. contrôler l'identité de toutes les personnes souhaitant entrer dans l'installation portuaire qui ont un lien avec un navire, et notamment les passagers, le personnel du navire et les visiteurs, ainsi que leurs motifs, en vérifiant par exemple les instructions d'embarquement, les billets des passagers, les cartes d'embarquement, les cartes professionnelles, etc. ;
3. inspecter les véhicules utilisés par les personnes souhaitant entrer dans l'installation portuaire qui ont un lien avec un navire ;
4. vérifier l'identité du personnel de l'installation portuaire et des personnes employées à l'intérieur de l'installation portuaire ainsi que de leurs véhicules ;
5. restreindre l'accès en vue d'exclure les personnes qui ne sont pas employées par l'installation portuaire ou à l'intérieur de celle-ci, si ces personnes ne peuvent pas établir leur identité ;

6. effectuer une fouille des personnes, des effets personnels, des véhicules et de leur contenu ; et
7. identifier tous les points d'accès qui, n'étant pas utilisés régulièrement, devraient être fermés et verrouillés en permanence.

16.18. Au niveau de sûreté 1, il devrait être possible de fouiller toutes les personnes souhaitant accéder à l'installation portuaire. La fréquence de ces fouilles, y compris les fouilles aléatoires, devrait être spécifiée dans le PFSP approuvé et devrait être expressément approuvée par le Gouvernement contractant. Les membres du personnel du navire ne devraient pas être appelés à fouiller leurs confrères ou leurs effets personnels, à moins qu'il y ait de sérieuses raisons liées à la sûreté de le faire. Cette inspection doit être conduite d'une façon qui respecte pleinement les droits des personnes et préserve la dignité fondamentale de la personne humaine.

Niveau de sûreté 2

16.19. Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer, lesquelles peuvent consister à :

1. affecter du personnel supplémentaire pour garder les points d'accès et les barrières du périmètre de ronde ;
2. limiter le nombre de points d'accès à l'installation portuaire, en identifiant ceux qui doivent être fermés et les moyens de bien les sécuriser ;
3. prévoir des moyens pour empêcher tout passage à travers les points d'accès restants, par exemple les barrières de sûreté ;
4. procéder à des fouilles plus fréquentes des personnes, des effets personnels et des véhicules ;
5. refuser l'accès aux visiteurs qui ne peuvent pas fournir de justification vérifiable expliquant pourquoi ils souhaitent entrer dans l'installation portuaire ; et
6. utiliser des patrouilleurs pour renforcer la sûreté côté mer.

Niveau de sûreté 3

16.20. Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et avec les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures pourraient consister à :

1. interdire temporairement l'accès à tout ou partie de l'installation portuaire ;
2. accorder l'accès uniquement aux personnes chargées de réagir à un incident ou à une menace d'incident de sûreté ;
3. suspendre les déplacements de piétons ou de véhicules dans tout ou partie de l'installation portuaire ;
4. augmenter la fréquence des rondes de sûreté à l'intérieur de l'installation portuaire, s'il y a lieu ;
5. suspendre les opérations portuaires à l'intérieur de tout ou partie de l'installation portuaire ;
6. diriger les mouvements de navires par rapport à tout ou partie de l'installation portuaire ; et
7. évacuer tout ou partie de l'installation portuaire.

Zones d'accès restreint à l'intérieur de l'installation portuaire

16.21. Le PFSP devrait identifier les zones d'accès restreint à établir à l'intérieur de l'installation portuaire, spécifier leur étendue, les périodes pendant lesquelles elles s'appliquent, les mesures de sûreté à prendre pour contrôler l'accès à ces zones ainsi que les activités à l'intérieur de ces zones. Il faudrait également prévoir, dans des circonstances appropriées, des mesures pour assurer le ratissage de sûreté des zones temporaires d'accès restreint avant et après l'établissement de telles zones. Les zones d'accès restreint ont pour objet de :

1. protéger les passagers, le personnel du navire, le personnel de l'installation portuaire et les visiteurs, y compris les visiteurs qui ont un lien avec un navire ;
2. protéger l'installation portuaire ;
3. protéger les navires qui utilisent l'installation portuaire ou qui la desservent ;
4. protéger les zones de sûreté sensibles à l'intérieur de l'installation portuaire ;
5. protéger les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance ; et
6. protéger la cargaison et les provisions de bord contre toute manipulation criminelle.

16.22. Le PFSP devrait garantir la mise en place de toutes les mesures de sûreté clairement définies dans toutes les zones d'accès restreint pour contrôler :

1. l'accès par des personnes ;
2. l'entrée, le stationnement, le chargement et le déchargement des véhicules ;
3. le mouvement et l'entreposage des cargaisons et des provisions de bord ; et
4. les bagages ou effets personnels non accompagnés.

16.23. Le PFSP devrait prévoir que toutes les zones d'accès restreint soient clairement signalées de manière à indiquer que l'accès à ces zones est restreint et que la présence de personnes non autorisées dans ces zones constitue une infraction aux mesures de sûreté.

16.24. Lorsque des dispositifs automatiques de détection d'intrusion sont installés, ils devraient alerter un centre de contrôle qui puisse réagir au déclenchement de l'alarme.

16.25. Les zones d'accès restreint peuvent comprendre :

1. les zones côté quai et côté mer adjacentes au navire ;
2. les zones d'embarquement et de débarquement, les zones d'attente et de contrôle des passagers et du personnel du navire, y compris les points de fouille ;
3. les zones où ont lieu les opérations de chargement, de déchargement ou d'entreposage des cargaisons et des provisions de bord ;
4. les endroits où sont détenus les renseignements sensibles du point de vue de la sûreté, y compris les documents relatifs aux cargaisons ;
5. les zones où sont stockées des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses ;
6. les postes de contrôle du système de gestion du trafic maritime, les centres de contrôle des aides à la navigation et du port, y compris les salles de contrôle des systèmes de surveillance et de sûreté ;
7. les zones où se trouvent les équipements de surveillance et de sûreté ;
8. les installations de radio et télécommunications, d'alimentation en électricité, de distribution de l'eau et autres services collectifs ; et
9. tout autre endroit de l'installation portuaire auquel l'accès par des navires, des véhicules et des personnes devrait être restreint.

16.26. L'application des mesures de sûreté peut être élargie, avec l'accord des autorités compétentes, de manière à restreindre l'accès non autorisé à des structures depuis lesquelles l'installation portuaire peut être observée.

Niveau de sûreté 1

16.27. Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait indiquer les mesures de sûreté à appliquer aux zones d'accès restreint, qui peuvent comprendre :

1. l'installation de barrières permanentes ou temporaires autour de la zone d'accès restreint qui soient d'un type jugé acceptable par le Gouvernement contractant ;
2. prévoir des points d'accès où l'accès puisse être contrôlé par des gardes, lorsqu'ils sont en service, et qui puissent être efficacement verrouillés ou barrés, lorsqu'ils ne sont pas utilisés ;
3. délivrer des laissez-passer, que les personnes soient tenues de montrer pour indiquer qu'elles ont le droit de se trouver dans la zone d'accès restreint ;
4. marquer clairement les véhicules qui sont autorisés à entrer dans les zones d'accès restreint ;
5. prévoir des gardes et des rondes ;
6. installer des dispositifs automatiques de détection d'intrusion ou des équipements ou systèmes de surveillance pour détecter tout accès non autorisé à une zone d'accès restreint ou tout mouvement à l'intérieur d'une telle zone ; et

7. contrôler le mouvement des navires au voisinage des navires qui utilisent l'installation portuaire.

Niveau de sûreté 2

16.28. Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait prévoir d'accroître la fréquence et le degré de surveillance des zones d'accès restreint et de renforcer le contrôle de l'accès à ces zones. Le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer, lesquelles peuvent consister à :

1. renforcer l'efficacité des barrières ou clôtures entourant les zones d'accès restreint et, notamment, recourir à des rondes ou utiliser des dispositifs automatiques de détection d'intrusion ;
2. réduire le nombre des points d'accès aux zones d'accès restreint et renforcer les contrôles appliqués aux autres points d'accès ;
3. restreindre le stationnement à côté des navires à quai ;
4. restreindre encore davantage l'accès aux zones d'accès restreint ainsi que les mouvements et l'entreposage à l'intérieur de ces zones ;
5. utiliser du matériel de surveillance enregistrant et contrôlé en permanence ;
6. accroître le nombre et la fréquence des rondes, y compris les rondes côté mer le long du périmètre délimitant les zones d'accès restreint ainsi qu'à l'intérieur de ces zones ;
7. restreindre l'accès à des zones prédéterminées adjacentes aux zones d'accès restreint ; et
8. faire respecter les restrictions d'accès aux eaux adjacentes aux navires utilisant l'installation portuaire qui sont imposées aux embarcations non autorisées.

Niveau de sûreté 3

16.29. Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou la menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures pourraient consister à :

1. établir des zones d'accès restreint supplémentaires à l'intérieur de l'installation portuaire, à proximité du lieu de l'incident de sûreté ou du lieu présumé de la menace contre la sûreté, auxquelles l'accès est interdit ; et
2. préparer les opérations de fouille des zones d'accès restreint dans le cadre de la fouille de tout ou partie de l'installation portuaire.

Manutention de la cargaison

16.30. Les mesures de sûreté relatives à la manutention de la cargaison devraient permettre de :

1. empêcher toute manipulation criminelle ; et
2. empêcher qu'une cargaison dont le transport n'est pas prévu soit acceptée et entreposée à l'intérieur de l'installation portuaire.

16.31. Les mesures de sûreté devraient comporter des procédures de contrôle de l'inventaire aux points d'accès à l'installation portuaire. Lorsque la cargaison se trouve à l'intérieur de l'installation portuaire, elle devrait pouvoir être identifiée comme ayant été contrôlée et acceptée en vue de son chargement sur un navire ou de son entreposage temporaire dans une zone d'accès restreint en attendant le chargement. Il pourrait être opportun d'imposer des restrictions à l'entrée des cargaisons dans l'installation portuaire, lorsque la date de chargement n'est pas confirmée.

Niveau de sûreté 1

16.32. Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pendant la manutention de la cargaison, lesquelles peuvent consister à :

1. procéder à des inspections régulières de la cargaison, des engins de transport et des zones d'entreposage de la cargaison à l'intérieur de l'installation portuaire avant et pendant les opérations de manutention de la cargaison ;
2. vérifier que la cargaison entrant dans l'installation portuaire correspond à la note de livraison ou à la documentation équivalente concernant la cargaison ;
3. fouiller les véhicules ; et
4. vérifier les scellés et autres méthodes utilisées pour empêcher toute manipulation criminelle lors de l'entrée de la cargaison dans l'installation portuaire ou de son entreposage à l'intérieur de l'installation.

16.33. L'inspection de la cargaison peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci-après :

1. examen visuel et physique ; et
2. utilisation de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens.

16.34. En cas de mouvements réguliers ou répétés de la cargaison, l'agent de sûreté de la compagnie (CSO) ou l'agent de sûreté du navire (SSO) peut, en consultation avec l'installation portuaire, conclure des arrangements avec les expéditeurs ou autres personnes responsables de cette cargaison portant sur le contrôle hors site, l'apposition de scellés, la programmation des mouvements, la documentation à l'appui, etc. Ces arrangements devraient être communiqués au PFSO intéressé et approuvé par lui.

Niveau de sûreté 2

16.35. Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pendant la manutention de la cargaison pour renforcer le contrôle ; ces mesures peuvent comprendre :

1. une inspection détaillée de la cargaison, des engins de transport et des zones d'entreposage de la cargaison à l'intérieur de l'installation portuaire ;
2. des contrôles plus poussés, selon qu'il convient, pour s'assurer que seule la cargaison, accompagnée des documents requis, entre dans l'installation portuaire, y est entreposée temporairement et est chargée ensuite sur le navire ;
3. une fouille plus poussée des véhicules ; et
4. une vérification plus fréquente et plus détaillée des scellés ou autres méthodes utilisées pour empêcher toute manipulation criminelle.

16.36. L'inspection détaillée de la cargaison peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci-après :

1. inspections plus fréquentes et plus détaillées de la cargaison, des engins de transport et des zones d'entreposage de la cargaison à l'intérieur de l'installation portuaire (examen visuel et physique) ;
2. utilisation plus fréquente de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens ; et
3. coordination des mesures de sûreté renforcées avec l'expéditeur ou autre partie responsable en sus des accords et procédures établis.

Niveau de sûreté 3

16.37. Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou à la menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures pourraient comprendre :

1. une restriction ou une suspension des mouvements de la cargaison ou des opérations liées à la cargaison, dans l'ensemble ou dans une partie de l'installation portuaire ou à bord d'un navire donné ; et
2. une vérification de l'inventaire des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses se trouvant à l'intérieur de l'installation portuaire, et leur emplacement.

Livraison des provisions de bord

16.38. Les mesures de sûreté concernant la livraison des provisions de bord devraient consister à :

1. vérifier les provisions de bord et l'intégrité des emballages ;
2. empêcher que les provisions de bord soient acceptées sans inspection ;
3. empêcher toute manipulation criminelle ;

4. empêcher que les provisions de bord soient acceptées si elles n'ont pas été commandées ;
5. faire fouiller le véhicule de livraison ; et
6. escorter les véhicules de livraison à l'intérieur de l'installation portuaire.

16.39. Dans le cas des navires qui utilisent régulièrement l'installation portuaire, il pourrait être opportun d'établir des procédures entre le navire, ses fournisseurs et l'installation portuaire portant sur la notification et la planification des livraisons ainsi que leur documentation. Il devrait toujours y avoir un moyen de confirmer que les provisions de bord présentées en vue de leur livraison sont accompagnées de la preuve qu'elles ont été commandées par le navire.

Niveau de sûreté 1

16.40. Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pour contrôler la livraison des provisions de bord. Ces mesures peuvent comprendre :

1. une inspection des provisions de bord ;
2. la notification préalable de la composition du chargement, des coordonnées du chauffeur et du numéro d'immatriculation du véhicule ; et
3. une fouille du véhicule de livraison.

16.41. L'inspection des provisions de bord peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci-après :

1. examen visuel et physique ; et
2. utilisation de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens.

Niveau de sûreté 2

16.42. Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pour renforcer le contrôle de la livraison des provisions de bord. Ces mesures peuvent comprendre :

1. une inspection détaillée des provisions de bord ;
2. une fouille détaillée des véhicules de livraison ;
3. une coordination avec le personnel du navire pour procéder à une vérification de la commande par rapport à la note de livraison avant l'entrée dans l'installation portuaire ; et
4. une escorte du véhicule de livraison à l'intérieur de l'installation portuaire.

16.43. L'inspection détaillée des provisions de bord peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci-après :

1. fouille plus fréquente et plus détaillée des véhicules de livraison ;
2. utilisation plus fréquente de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens ; et
3. restriction ou interdiction imposée à l'entrée des provisions de bord si elles ne doivent pas quitter l'installation portuaire dans un délai spécifié.

Niveau de sûreté 3

16.44. Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou à la menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures peuvent comprendre les préparatifs en vue de restreindre ou de suspendre la livraison des provisions de bord dans tout ou partie de l'installation portuaire.

Manutention des bagages non accompagnés

16.45. Le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pour vérifier que les bagages non accompagnés (c'est-à-dire les bagages, y compris les effets personnels, qui ne sont pas avec le passager ou le membre du personnel du navire au point d'inspection ou de fouille) sont identifiés et sont inspectés par imagerie, y compris fouillés, avant d'être admis dans l'installation portuaire et, en fonction des arrangements prévus pour l'entreposage, avant d'être transférés entre l'installation portuaire et le navire. Il n'est pas prévu que ces bagages fassent l'objet d'une inspection par imagerie à la fois à bord du navire et dans l'installation portuaire et au cas où les deux sont dotés d'équipements appropriés, la responsabilité de l'inspection par imagerie devrait incomber à l'installation portuaire. Une coopération étroite avec le navire est essentielle et des mesures devraient être prises pour garantir que les bagages non accompagnés sont manutentionnés en toute sûreté après l'inspection par imagerie.

Niveau de sûreté 1

16.46. Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer lors de la manutention des bagages non accompagnés afin que jusqu'à 100 % des bagages non accompagnés soient soumis à une inspection par imagerie ou une fouille, notamment au moyen d'un appareil d'imagerie par rayons X.

Niveau de sûreté 2

16.47. Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer lors de la manutention des bagages non accompagnés, dont 100 % devraient être soumis à un contrôle radioscopique.

Niveau de sûreté 3

16.48. Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou à la menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures peuvent consister à :

1. soumettre les bagages non accompagnés à une inspection par imagerie plus détaillée, en effectuant par exemple un contrôle radioscopique sous au moins deux angles différents ;
2. se préparer à restreindre ou suspendre les opérations de manutention des bagages non accompagnés ; et
3. refuser d'accepter des bagages non accompagnés dans l'installation portuaire.

Surveillance de la sûreté de l'installation portuaire

16.49. L'organisation de la sûreté de l'installation portuaire devrait être dotée de moyens permettant de surveiller l'installation portuaire et ses proches abords, à terre et sur l'eau, en permanence, y compris pendant la nuit et les périodes de visibilité réduite, ainsi que les zones d'accès restreint situées à l'intérieur de l'installation portuaire, les navires se trouvant dans l'installation portuaire et les zones autour des navires. Ces moyens de surveillance peuvent comprendre le recours à :

1. des dispositifs d'éclairage ;
2. des gardes chargés de la sûreté, y compris des rondes à pied, motorisées et sur l'eau ; et
3. des dispositifs automatiques de détection d'intrusion et des équipements de surveillance.

16.50. Lorsqu'ils sont utilisés, les dispositifs automatiques de détection d'intrusion devraient déclencher une alarme sonore et/ou visuelle à un emplacement gardé ou surveillé en permanence.

16.51. Le PFSP devrait spécifier les procédures et les équipements nécessaires à chaque niveau de sûreté ainsi que les moyens de garantir que les équipements de surveillance pourront fonctionner en permanence, compte tenu des effets éventuels des conditions météorologiques ou des coupures de courant.

Niveau de sûreté 1

16.52. Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer qui peuvent consister en une combinaison de moyens d'éclairage, de gardes chargés de la sûreté ou d'équipements de sûreté et de surveillance permettant au personnel chargé de la sûreté de l'installation portuaire :

1. d'observer le secteur de l'installation portuaire en général, y compris les accès depuis la terre et l'eau ;
2. d'observer les points d'accès, les barrières et les zones d'accès restreint ; et

3. de surveiller les zones et les mouvements autour des navires qui utilisent l'installation portuaire, y compris de faire augmenter l'éclairage fourni par le navire lui-même.

Niveau de sûreté 2

16.53. Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pour renforcer les moyens de contrôle et de surveillance. Ces mesures peuvent consister à :

1. accroître la couverture et l'intensité de l'éclairage ou l'utilisation des équipements de surveillance, y compris la fourniture d'un éclairage et d'une surveillance supplémentaires ;
2. accroître la fréquence des rondes à pied, motorisées ou sur l'eau ; et
3. affecter du personnel de sûreté supplémentaire pour procéder à la surveillance et aux rondes.

Niveau de sûreté 3

16.54. Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures peuvent consister à :

1. allumer l'ensemble de l'éclairage à l'intérieur de la zone portuaire ou éclairer la zone autour de l'installation ;
2. brancher l'ensemble des équipements de surveillance capables d'enregistrer les activités à l'intérieur ou à proximité de l'installation portuaire ; et
3. prolonger au maximum la durée pendant laquelle les équipements de surveillance peuvent continuer à enregistrer.

Différence des niveaux de sûreté

16.55. Le PFSP devrait spécifier les procédures et les mesures de sûreté que l'installation portuaire pourrait adopter si elle appliquait un niveau de sûreté inférieur à celui qui s'applique à un navire.

Activités qui ne sont pas visées par le Code

16.56. Le PFSP devrait spécifier les procédures et les mesures de sûreté que l'installation portuaire devrait appliquer en cas d'interface :

1. avec un navire qui se trouve dans le port d'un Etat qui n'est pas un Gouvernement contractant ;
2. avec un navire auquel le présent Code ne s'applique pas ; et
3. avec des plates-formes fixes ou flottantes ou des unités mobiles de forage au large en station.

Déclarations de sûreté

16.57. Le PFSP devrait déterminer les procédures à suivre lorsque, sur les instructions du Gouvernement contractant, le PFSO demande une déclaration de sûreté, ou lorsqu'une déclaration de sûreté est demandée par un navire.

Audit, révision et amendement

16.58. Le PFSP devrait indiquer comment le PFSO a l'intention de vérifier le maintien de l'efficacité du PFSP et la procédure à suivre pour examiner, mettre à jour ou modifier le PFSP.

16.59. Le PFSP devrait être révisé si le PFSO le juge nécessaire. En outre, il devrait être révisé :

1. si la PFSA concernant l'installation portuaire est modifiée ;
2. si, à la suite d'un audit indépendant du PFSP ou de la vérification, par le Gouvernement contractant, de l'organisation de la sûreté de l'installation portuaire, des lacunes sont identifiées ou la pertinence d'un élément important du PFSP approuvé est mise en question ;
3. à la suite d'un incident ou d'une menace d'incident de sûreté mettant en cause l'installation portuaire ; et
4. à la suite d'un changement de propriété ou de gestion de l'installation portuaire.

16.60. Le PFSO peut recommander que des amendements appropriés soient apportés au plan approuvé à la suite de toute révision du plan. Les amendements au PFSP concernant :

1. des changements proposés qui pourraient modifier fondamentalement l'approche adoptée pour garantir la sûreté de l'installation portuaire ; et
2. la suppression, la modification ou le remplacement des barrières permanentes, des équipements et systèmes de sûreté de surveillance, etc., qui étaient précédemment jugés essentiels pour garantir la sûreté de l'installation portuaire,

devraient être soumis au Gouvernement contractant qui a approuvé le PFSP initial aux fins d'examen et d'approbation. Cette approbation peut être donnée par le Gouvernement contractant, ou en son nom, avec ou sans modification des changements proposés. Lors de l'approbation du PFSP, le Gouvernement contractant devrait indiquer quelles sont les modifications de procédure ou physiques qui doivent lui être soumises pour approbation.

Approbation des plans de sûreté des installations portuaires

16.61. Les PFSP doivent être approuvés par le Gouvernement contractant compétent qui devrait prévoir des procédures appropriées concernant :

1. la soumission des PFSP ;
2. l'examen des PFSP ;
3. l'approbation des PFSP, avec ou sans modification ;
4. l'examen des modifications soumises après l'approbation ; et
5. les inspections ou les audits permettant de vérifier que le PFSP approuvé reste pertinent.

A tous les stades, des dispositions devraient être prises pour garantir le caractère confidentiel du contenu du PFSP.

Déclaration de conformité de l'installation portuaire

16.62. Le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située peut délivrer une déclaration de conformité de l'installation portuaire appropriée (SoCPF) indiquant :

1. l'installation portuaire ;
2. que l'installation portuaire satisfait aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code ;
3. la période de validité de la SoCPF, qui devrait être spécifiée par les Gouvernements contractants mais ne devrait pas dépasser cinq ans ; et
4. les dispositions établies en conséquence pour la vérification par le Gouvernement contractant et la confirmation que ces dispositions ont été appliquées.

16.63. La déclaration de conformité d'une installation portuaire devrait être établie suivant le modèle figurant à l'appendice à la présente partie du Code. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le Gouvernement contractant peut, s'il le juge approprié, inclure une traduction dans l'une de ces langues.

17. *Agent de sûreté de l'installation portuaire*

Généralités

17.1. Dans les cas exceptionnels où l'agent de sûreté du navire se pose des questions quant à la validité des documents d'identification des personnes qui souhaitent monter à bord du navire pour des raisons officielles, l'agent de sûreté de l'installation portuaire devrait lui prêter assistance.

17.2. L'agent de sûreté de l'installation portuaire ne devrait pas être chargé de la confirmation de routine de l'identité des personnes souhaitant monter à bord du navire.

D'autres recommandations pertinentes supplémentaires sont énoncées dans les paragraphes 15, 16 et 18.

18. *Formation, exercices et entraînements en matière de sûreté des installations portuaires*

Formation

18.1. L'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) devrait avoir des connaissances et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :

1. administration de la sûreté ;
2. conventions, recommandations, recueils de règles et codes internationaux pertinents ;
3. législation et réglementation nationales pertinentes ;
4. responsabilités et fonctions des autres organismes de sûreté ;
5. méthodologie de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire ;
6. méthodes de visite et d'inspection de la sûreté du navire et de l'installation portuaire ;
7. opérations des navires et des ports et conditions de ces opérations ;
8. mesures de sûreté appliquées à bord du navire et dans l'installation portuaire ;
9. préparation, intervention et planification d'urgence ;
10. techniques d'enseignement pour la formation en matière de sûreté, y compris les mesures et procédures de sûreté ;
11. traitement des informations confidentielles relatives à la sûreté et communications liées à la sûreté ;
12. connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes ;
13. identification et détection des armes et des substances et engins dangereux ;
14. identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté ;
15. techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté ;
16. équipements et systèmes de sûreté et leurs limites d'utilisation ;
17. méthodes à suivre pour les audits, les inspections, les contrôles et la surveillance ;
18. méthodes de fouille physique et d'inspection non intrusive ;
19. exercices et entraînements en matière de sûreté, y compris les exercices et entraînements avec les navires ; et
20. évaluation des exercices et entraînements en matière de sûreté.

18.2. Le personnel de l'installation portuaire chargé de tâches spécifiques en matière de sûreté devrait avoir des connaissances et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :

1. connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes ;
2. identification et détection des armes et des substances et engins dangereux ;
3. identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté ;
4. techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté ;
5. encadrement des passagers et techniques de contrôle ;
6. communications liées à la sûreté ;
7. fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté ;
8. mise à l'essai, étalonnage et maintenance des équipements et systèmes de sûreté ;
9. techniques d'inspection, de contrôle et de surveillance ; et
10. méthodes de fouille physique des personnes, des effets personnels, des bagages, de la cargaison et des provisions de bord.

18.3. Tous les autres membres du personnel de l'installation portuaire devraient connaître les dispositions du PSFP et être familiarisés avec elles dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :

1. signification et implications des différents niveaux de sûreté ;
2. identification et détection des armes et des substances et engins dangereux ;
3. identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté ; et
4. techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté.

Exercices et entraînements

18.4. Les exercices et entraînements visent à garantir que le personnel de l'installation portuaire est compétent pour s'acquitter de toutes les tâches qui lui sont confiées en matière de sûreté à tous les niveaux de sûreté et pour identifier toute défaillance du système de sûreté qu'il est nécessaire de rectifier.

18.5. Pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions du plan de sûreté de l'installation portuaire, des exercices devraient être effectués au moins une fois tous les trois mois, à moins que des circonstances particulières exigent qu'il en soit autrement. Ces exercices devraient porter sur des éléments individuels du plan, tels que les menaces pour la sûreté énumérées au paragraphe 15.11.

18.6. Divers types d'exercices, qui peuvent comprendre la participation d'agents de sûreté d'installations portuaires, avec celle d'agents d'autorités compétentes des Gouvernements contractants, d'agents de sûreté de compagnies ou d'agents de sûreté de navires, s'ils sont disponibles, devraient être effectués au moins une fois chaque année civile, l'intervalle entre les exercices ne dépassant pas dix-huit mois. Les demandes de participation d'agents de sûreté de compagnies ou d'agents de sûreté de navires à des exercices communs devraient tenir compte des conséquences possibles pour le navire du point de vue de la sûreté et du travail. Ces exercices devraient tester les communications, la coordination, la disponibilité des ressources et l'intervention. Ces exercices peuvent :

1. être menés en vraie grandeur ou en milieu réel ;
2. consister en une simulation théorique ou un séminaire ; ou
3. être combinés avec d'autres exercices, tels que des exercices d'intervention d'urgence ou d'autres exercices de l'autorité de l'Etat du port.

19. *Vérification des navires et délivrance des certificats*

Aucune recommandation supplémentaire.

APPENDICES À LA PARTIE B

APPENDICE 1

Modèle de déclaration de sûreté entre un navire et une installation portuaire (*)

DÉCLARATION DE SÛRETÉ

Nom du navire :	
Port d'immatriculation :	
Numéro OMI :	
Nom de l'installation portuaire :	

La présente déclaration de sûreté est valable du ..... au ....., pour les activités ci-après

.....

(liste et description des activités)

aux niveaux de sûreté ci-après :

Niveau(x) de sûreté établi(s) pour le navire :	
Niveau(x) de sûreté établi(s) pour l'installation portuaire :	

L'installation portuaire et le navire conviennent des mesures et des responsabilités ci-après en matière de sûreté pour garantir le respect des prescriptions de la partie A du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

	La mention SSO ou PFSO dans ces colonnes indique que l'activité doit être exécutée, conformément au plan pertinent approuvé, par :	
ACTIVITÉ	L'INSTALLATION PORTUAIRE	LE NAVIRE
Exécution de toutes les tâches liées à la sûreté.		
Surveillance des zones d'accès restreint pour veiller à ce que seul le personnel autorisé y ait accès.		
Contrôle de l'accès à l'installation portuaire.		
Contrôle de l'accès au navire.		
Surveillance de l'installation portuaire, y compris les zones d'amarrage et les zones autour du navire.		
Surveillance du navire, y compris les zones d'amarrage et les zones autour du navire.		
Manutention de la cargaison.		
Livraison des provisions de bord.		
Manutention des bagages non accompagnés.		
Contrôle de l'embarquement des personnes et de leurs effets.		
Disponibilité rapide des systèmes de communications de sûreté entre le navire et l'installation portuaire.		

Les signataires du présent accord certifient que les mesures et arrangements en matière de sûreté dont l'installation portuaire et le navire seront chargés pendant les activités spécifiées satisfont aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code, qui seront appliquées conformément aux dispositions déjà indiquées dans leur plan approuvé ou aux arrangements spécifiques convenus qui figurent dans l'annexe jointe.

Fait à ..... le .....

SIGNATURE POUR LE COMPTE ET AU NOM	
de l'installation portuaire :	du navire :
(Signature de l'agent de sûreté de l'installation portuaire)	*(Signature du capitaine ou de l'agent de sûreté du navire)*

NOM ET TITRE DE LA PERSONNE QUI A APPOSÉ SA SIGNATURE	
Nom :	Nom :
Titre :	Titre :

COORDONNÉES *(à remplir selon qu'il convient)* *(indiquer les numéros de téléphone, les voies ou les fréquences radioélectriques à utiliser)*	
pour l'installation portuaire :	pour le navire :
Installation portuaire. Agent de sûreté de l'installation portuaire.	Capitaine. Agent de sûreté du navire. Compagnie. Agent de sûreté de la compagnie.

(*) Le présent modèle de déclaration de sûreté doit être utilisé pour établir une déclaration de sûreté entre un navire et une installation portuaire. Si la déclaration de sûreté doit être établie entre deux navires, le présent modèle doit être ajusté en conséquence.

APPENDICE 2

Modèle de déclaration de conformité d'une installation portuaire

DÉCLARATION DE CONFORMITÉ D'UNE INSTALLATION PORTUAIRE

(Cachet officiel) *(Etat)*

Déclaration n° .....

Délivré en vertu des dispositions de la partie B du

CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (CODE ISPS)

Le Gouvernement _____
(Nom de l'Etat)

Nom de l'installation portuaire : .....

Adresse de l'installation portuaire : .....

IL EST CERTIFIÉ que la conformité de la présente installation portuaire avec les dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) a été vérifiée et que la présente installation portuaire est exploitée conformément au plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé. Ce plan a été approuvé pour les *<indiquer les types d'opérations, types de navires ou activités, ou autres renseignements pertinents>* énumérés ci-dessous (rayer les mentions inutiles) :

Navire à passagers.
Engin à grande vitesse à passagers.
Engin à grande vitesse à cargaisons.
Vraquier.
Pétrolier.
Chimiquier.
Transporteur de gaz.
Unité mobile de forage au large.
Navire de charge autre que les navires susmentionnés.

La présente déclaration de conformité est valable jusqu'au : .....

sous réserve des vérifications (telles qu'indiquées au verso)

Délivré à .....
(Lieu de délivrance de la déclaration)

Date de délivrance : .....
(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre la déclaration)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre la déclaration)

ATTESTATION DES VÉRIFICATIONS

Le Gouvernement *<insérer nom de l'Etat>* a établi la validité de la présente déclaration de conformité sous réserve de *<insérer les indications pertinentes concernant les vérifications (par exemple, vérifications obligatoires annuelles ou impromptues)>*.

IL EST CERTIFIÉ QUE, lors de la vérification effectuée conformément au paragraphe B/16.62.4 du Code ISPS, il a été constaté que l'installation portuaire satisfaisait aux dispositions pertinentes du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS.

1re VÉRIFICATION

Signé : .....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date : .....

2e VÉRIFICATION

Signé : .....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date : .....

3e VÉRIFICATION

Signé : .....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date : .....

4e VÉRIFICATION

Signé : .....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu : .....
Date : .....

Arrêté du 24 mars 2004 portant institution d'une régie d'avances pour le règlement des dépenses relatives au projet du fonds de solidarité prioritaire « appui à la réforme du système éducatif mauritanien - ARSEM »

NOR : *MAEA0420064A*

Le ministre des affaires étrangères et le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie,

Vu le décret n° 62-1587 du 29 décembre 1962 modifié portant règlement général sur la comptabilité publique, notamment l'article 18 ;

Vu le décret n° 64-685 du 2 juillet 1964 relatif à la constitution et à la libération du cautionnement exigé des comptables publics ;

Vu le décret n° 66-850 du 15 novembre 1966 relatif à la responsabilité personnelle et pécuniaire des régisseurs, modifié par le décret n° 76-70 du 15 janvier 1976 ;

Vu le décret n° 92-681 du 20 juillet 1992 modifié relatif aux régies de recettes et aux régies d'avances des organismes publics ;

Vu l'arrêté du 28 mai 1993 modifié relatif aux taux de l'indemnité de responsabilité susceptible d'être allouée aux régisseurs d'avances et aux régisseurs de recettes relevant des organismes publics et montant du cautionnement imposé à ces agents ;

Vu l'agrément du trésorier-payeur général pour l'étranger en date du 23 janvier 2004,

Arrêtent :

Art. 1er. – Il est institué une régie d'avances pour le paiement des dépenses visées à l'article 3 du présent arrêté relatives au projet n° 2001-0016 « appui à la réforme du système éducatif mauritanien - ARSEM ».

Les dépenses relevant de cette régie sont imputées sur le chapitre 68-91, article 10, sous-opération n° 201-96-01-20572.

Art. 2. – Le régisseur sera nommé par décision de l'ambassadeur de France en Mauritanie ordonnateur secondaire, prise après l'agrément du trésorier-payeur général pour l'étranger.