



Réf. T2-NAVSEC/2.11

MSC/Circ.1111  
7 juin 2004

## **RECOMMANDATIONS RELATIVES À L'APPLICATION DU CHAPITRE XI-2 DE LA CONVENTION SOLAS ET DU CODE ISPS**

1 La Conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) (Londres, 9 - 12 décembre 2002) a adopté des amendements à l'Annexe à la Convention, telle que modifiée, en particulier, le nouveau chapitre XI-2 intitulé "Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime" et le nouveau Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS).

2 À sa soixante-dix-huitième session (12 – 21 mai 2004), reconnaissant et considérant que des renseignements supplémentaires étaient nécessaires afin d'aider les Gouvernements contractants et l'industrie à appliquer et respecter les dispositions du nouveau chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, le Comité de la sécurité maritime a chargé le Groupe de travail sur la sûreté maritime d'examiner certains aspects spécifiques des mesures pour renforcer la sûreté maritime et de formuler des recommandations supplémentaires à leur sujet.

3 Les recommandations relatives à l'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, telles qu'approuvées par le Comité, figurent à l'annexe 1.

4 Il convient aussi de se reporter, dans ce contexte, à la circulaire MSC/Circ.1097 sur les recommandations relatives à la mise en œuvre du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS.

5 À sa soixante-dix-huitième session (12 – 21 mai), le Comité de la sécurité maritime a également adopté la résolution MSC.159(78) intitulée "Recommandations intérimaires sur les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui visent à renforcer la sûreté maritime", dont le texte figure à l'annexe 2.

6 Les Gouvernements Membres et les organisations internationales sont invités à porter la présente circulaire à l'attention des Autorités désignées et des Administrations nationales et de toutes les parties intéressées qui sont responsables de l'application des mesures de sûreté maritime.

\*\*\*



**ANNEXE 1****RECOMMANDATIONS RELATIVES À L'APPLICATION DU CHAPITRE XI-2  
DE LA CONVENTION SOLAS ET DU CODE ISPS****GÉNÉRALITÉS**

1 Les paragraphes qui suivent, extraits du rapport du Groupe de travail sur la sûreté maritime (MSC 78/WP.13 et Add.1) qui s'était réuni pendant le MSC 78, contiennent des recommandations jugées utiles pour appliquer le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS dans les domaines pertinents.

**MESURES ET PROCÉDURES DE SÛRETÉ À APPLIQUER PENDANT L'INTERFACE NAVIRE/PORT LORSQUE SOIT LE NAVIRE, SOIT L'INSTALLATION PORTUAIRE NE SATISFAIT PAS AUX PRESCRIPTIONS DU CHAPITRE XI-2 ET DU CODE ISPS****Navires**

2 Le Comité a examiné les mesures et procédures de sûreté à appliquer pendant l'interface navire/port lorsque soit le navire, soit l'installation portuaire ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 et du Code ISPS.

3 Le Comité a rappelé que le paragraphe B/9.51 du Code ISPS recommande que le plan de sûreté du navire (SSP) spécifie les procédures et les mesures de sûreté que le navire devrait appliquer lorsque :

- .1 il se trouve dans un port d'un État qui n'est pas un Gouvernement contractant;
- .2 il procède à une activité d'interface avec un navire auquel le Code ISPS ne s'applique pas<sup>1</sup>;
- .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 Code ISPS;

et considère par conséquent que des recommandations en la matière ne sont nécessaires que pour les navires qui n'ont pas encore incorporé des dispositions appropriées à cette fin dans leur plan de sûreté (SSP) approuvé.

---

<sup>1</sup> Se reporter aux résolutions 3 et 7 de la Conférence SOLAS de 2002 portant respectivement sur la Poursuite des travaux de l'Organisation maritime internationale liés au renforcement de la sûreté maritime et l'instauration de mesures appropriées pour renforcer la sûreté des navires, des installations portuaires, des unités mobiles de forage en station et des plates-formes fixes et flottantes non visés par le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS de 2002.

4 Le Comité a décidé de recommander que, si le SSP approuvé du navire ne prévoit pas déjà les mesures et procédures recommandées au paragraphe B/9.51 du Code ISPS, le navire cherche à établir, si possible, une déclaration de sûreté ou prenne les mesures suivantes :

- .1 consigner les mesures que l'agent de sûreté de la compagnie (CSO) et/ou l'agent de sûreté du navire (SSO) a prises pour se mettre en rapport avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSSO) et/ou toutes autres personnes pouvant être chargées de la sûreté du port, du navire ou de la plate-forme avec lequel ou laquelle l'interface se produit;
- .2 consigner les mesures et procédures de sûreté mises en place par le navire, compte tenu du niveau de sûreté établi par l'Administration et de tout autre renseignement disponible relatif à la sûreté, et remplir et signer, au nom du navire uniquement, une déclaration de sûreté;
- .3 mettre en œuvre et maintenir les mesures et procédures de sûreté énoncées dans la déclaration de sûreté pendant toute la durée de l'interface;
- .4 rendre compte des mesures prises au CSO et, par l'intermédiaire du CSO, à l'Administration; et
- .5 prier le CSO d'informer les autorités responsables de l'exécution des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions (règle XI-2/9), ainsi que le ou les PFSSO au(x) prochain(s) port(s) d'escale, des difficultés que le navire a rencontrées et des mesures qu'il a lui-même prises.

5 Le Comité a reconnu qu'un navire devrait être en mesure d'exécuter la plupart des activités liées à la sûreté du navire prescrites par la section A/7 du Code ISPS.

6 En outre, le Comité a reconnu qu'il se pourrait que le navire, dans certains cas, et en particulier lorsqu'il doit faire escale dans le port d'un État qui n'est pas un Gouvernement contractant, ne soit pas en mesure d'identifier la personne responsable de la sûreté de ce port ou de conclure avec cette personne une déclaration de sûreté.

### **Préoccupations en matière de sûreté**

7 Le Comité a également considéré le cas d'un navire préoccupé par la sûreté d'une installation portuaire censée être exploitée conformément à un plan approuvé de sûreté de l'installation portuaire (PFSP).

8 À cet égard, le Comité a décidé d'appeler l'attention sur le fait que certaines mesures de sûreté pourraient, de par leur nature même, être discrètes et donc difficilement identifiables. Par conséquent, le Comité a recommandé que le navire commence par se mettre en rapport avec le PFSSO pour discuter de la question.

9 Le Comité a rappelé les dispositions du paragraphe B/4.16 du Code ISPS et recommande de suivre la procédure mentionnée dans ce paragraphe. Si les Gouvernements contractants intéressés ne s'entendent pas sur des mesures correctives, le Comité recommande que le navire dont le SSP approuvé ne contient pas de dispositions spécifiques à cette fin soit demandé une déclaration de sûreté soit applique les mesures décrites aux paragraphes 3.1 à 3.4 ci-dessus.

### **Installations portuaires**

10 Le Comité a rappelé que le paragraphe B/16.56 du Code ISPS recommande que le PFSP définisse 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 État qui n'est pas un Gouvernement contractant;
- .2 avec un navire auquel le Code ISPS ne s'applique pas; et
- .3 avec des plates-formes fixes ou flottantes ou des unités mobiles de forage au large en station;

et considère, par conséquent, que des recommandations ne sont nécessaires que pour les installations portuaires qui n'ont pas encore incorporé des dispositions appropriées à cette fin dans le PFSP approuvé.

11 Le Comité a décidé que dès que le PFSO prend connaissance de l'arrivée prévue d'un navire tenu de satisfaire aux prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code ISPS qui a fait escale dans le port d'un État qui n'est pas un Gouvernement contractant ou de l'arrivée prévue d'un navire qui bat le pavillon d'un État qui n'est pas un Gouvernement contractant, il devrait se mettre en rapport avec les autorités responsables de l'exécution des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions (règle XI-2/9) ainsi qu'avec les autorités qui ont approuvé le PFSP, afin de leur demander de formuler un avis et des recommandations.

### **CHANTIERS DE CONSTRUCTION, DE TRANSFORMATION ET DE REPARATION DES NAVIRES**

12 Les chantiers de construction, de transformation et de réparation des navires (chantiers navals) ne sont pas expressément mentionnés dans le chapitre XI-2 ou dans le Code ISPS. Ils peuvent toutefois être situés à proximité d'installations portuaires et leurs activités peuvent avoir des incidences sur la sûreté de ces installations portuaires ou la sûreté des navires qui utilisent ces installations. Les chantiers navals peuvent également avoir des activités d'interface avec des navires qui sont tenus de satisfaire aux dispositions du Code ISPS.

13 La désignation d'un chantier naval en tant qu'installation portuaire distincte est l'affaire du Gouvernement contractant (ou de l'Autorité désignée) sur le territoire duquel le chantier naval est situé. Elle pourra dépendre des conditions locales et du résultat de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA) qui a porté sur le chantier naval proprement dit ou du résultat des PFSA des installations portuaires adjacentes. Si un chantier naval est désigné comme installation portuaire, un PFSO doit être nommé et le Gouvernement contractant (ou l'Autorité désignée) doit approuver le PFSP de ce chantier naval.

14 Un navire en cours de construction n'est pas considéré comme un navire, dans le contexte du chapitre XI-2 et de la partie A du Code ISPS, tant que les certificats réglementaires pertinents ne lui ont pas été délivrés. Cela suppose la préparation de l'évaluation de la sûreté du navire (SSA), l'établissement et l'approbation du SSP, la vérification de la mise en œuvre des mesures et procédures de sûreté par le navire et la délivrance du Certificat international de sûreté du navire (ISSC), ou bien la vérification du respect des conditions prescrites pour l'obtention d'un ISSC provisoire.

15 Lorsqu'un navire est en cours de construction, sa sûreté relève du chantier naval. Dès l'obtention de son ISSC (ou ISSC provisoire), le navire devra satisfaire aux dispositions de son SSP [approuvé]. À cette fin, il faudra peut-être que le CSO et/ou le SSO examine avec le chantier naval, les mesures et procédures de sûreté à appliquer, que le chantier naval ait ou non un PFSO. Cela pourra les amener à définir d'un commun accord les responsabilités que chacun d'eux doit assumer pour que les mesures de sûreté protègent le navire, et par là, à conclure une déclaration de sûreté.

16 La situation des navires en cours de transformation ou de réparation dépendra de la position adoptée par l'Administration dont relève le navire vis-à-vis de la suspension ou de l'annulation des certificats du navire, notamment du ISSC, et sur le plan pratique, de la mesure dans laquelle le personnel du navire reste à bord et peut continuer d'exercer les fonctions qui lui incombent en vertu du SSP. Si les certificats du navire, notamment le ISSC, sont suspendus ou annulés, le chantier naval serait, dans la pratique, responsable de la sûreté du navire, ce qui pourrait nécessiter la conclusion d'un accord entre le propriétaire et le chantier naval. Si la nature des réparations est telle que l'ensemble ou une partie du personnel de bord reste à bord et les certificats du navire, y compris le ISSC, ne sont pas suspendus ni annulés, le navire et le chantier naval devront s'entendre sur le partage des responsabilités en matière de sûreté, ce qui pourrait les amener à conclure une déclaration de sûreté.

17 Quant à la sûreté des navires qui effectuent des essais en mer, la position à adopter est l'affaire de l'État dont le navire bat le pavillon au moment des essais. Il faudrait procéder, à la satisfaction de l'État intéressé, à une certaine forme d'évaluation de la sûreté du navire et des mesures et procédures de sûreté mises en place pendant la durée des essais.

## **FPSO ET FSU**

18 Le Comité a rappelé qu'à sa soixante-dix-septième session, il avait décidé que ni les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) ni les unités de stockage flottantes (FSU) n'étaient des navires soumis aux dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS mais que ces unités devraient cependant mettre en place certaines procédures de sûreté afin d'éviter de "contaminer" les navires et les installations portuaires qui sont tenus de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 et à la partie A du Code ISPS. Cette décision est indiquée au paragraphe 3 de la circulaire MSC/Circ.1097 sur les Recommandations relatives à la mise en œuvre du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS.

19 La circulaire MSC/Circ.1097 ne donne aucun conseil au sujet des mesures ou procédures de sûreté spécifiques qui devraient être appliquées par un navire tenu de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS (navire soumis à la Convention SOLAS), lorsqu'il participe à des activités navire-navire avec une FPSO ou une FSU. Pour un navire soumis par la Convention SOLAS, effectuer une activité d'interface avec une FPSO ou une FSU équivaut à effectuer une activité d'interface avec un navire qui n'est pas soumis à ladite Convention. Le plan de sûreté du navire soumis à la Convention SOLAS devrait prévoir des mesures et procédures de sûreté se rapportant à cette interface, ainsi qu'il est recommandé au paragraphe B/9.51 du Code ISPS. Il pourrait être notamment prévu de conclure avec la FPSO ou la FSU une déclaration de sûreté qui indique les mesures de sûreté prises par chaque navire pendant l'interface.

20 Étant donné que les FPSO et les FSU sont exploitées dans le cadre d'installations de production d'hydrocarbures au large, on peut s'attendre à ce que l'État sur le plateau continental duquel ou à l'intérieur de la zone économique exclusive duquel l'activité est menée, ait mis en place des mesures et procédures de sûreté appropriées dans le cadre de sa législation nationale pour protéger ses activités au large.

21 Au paragraphe 1 du dispositif de la résolution 7 adoptée par la Conférence SOLAS de 2002, les Gouvernements contractants sont invités à instaurer, comme ils le jugeront nécessaire, et à diffuser, comme ils le jugeront bon, des mesures appropriées pour renforcer la sûreté des navires et des installations portuaires autres que ceux qui sont visés par le chapitre XI-2 de la Convention. Cette invitation concerne aussi bien les FPSO que les FSU et les Gouvernements contractants seront conscients qu'il est nécessaire d'éviter toute contamination des navires soumis à la Convention SOLAS qui effectuent une activité d'interface avec des navires qui ne sont pas soumis à ladite Convention.

#### **LES DIX DERNIÈRES ESCALES DANS DES INSTALLATIONS PORTUAIRES**

22 Le Comité a décidé que les prescriptions des règles XI-2/9.2.1.3, XI-2/9.2.1.4 et XI-2/9.2.1.5 exigeant que le navire conserve un dossier des renseignements sur ses dernières escales dans des installations portuaires et sur ses activités de navire à navire prendraient effet le 1er juillet 2004 et s'appliqueraient uniquement aux escales faites ou aux activités menées à cette date ou après cette date.

\*\*\*





## ANNEXE 2

**RÉSOLUTION MSC.159(78)  
(adoptée le 21 mai 2004)****RECOMMANDATIONS INTÉRIMAIRES SUR LES MESURES LIÉES AU  
CONTRÔLE ET AU RESPECT DES DISPOSITIONS QUI VISENT À  
RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME**

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT que la règle XI-2/9 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après dénommée "la Convention"), intitulée "Mesures liées au contrôle et au respect des dispositions", contient les dispositions applicables au contrôle des navires qui se trouvent déjà dans un port ou qui ont l'intention d'entrer dans un port d'un autre Gouvernement contractant à la Convention,

RAPPELANT AUSSI que la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention, qui a adopté les Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime, a également adopté, le 12 décembre 2002, la résolution 3 par laquelle elle invite, au paragraphe 1 c) du dispositif, l'Organisation à envisager si cela est nécessaire, et dans l'affirmative, élaborer de plus amples recommandations sur les mesures de contrôle et de respect des dispositions concernant des aspects autres que ceux qui sont déjà traités dans la partie B du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ci-après dénommé "le Code ISPS"),

RECONNAISSANT qu'il est nécessaire de compléter les recommandations énoncées dans les paragraphes B/4.29 à B/4.46 du Code ISPS à propos de l'exécution des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui sont visées à la règle XI-2/9 de la Convention,

RECONNAISSANT EN OUTRE que l'application systématique, uniforme et harmonisée des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions contribuera à renforcer la sûreté maritime,

AYANT EXAMINÉ les recommandations faites par le Sous-comité de l'application des instruments par l'État du pavillon à sa douzième session,

1. ADOPTE les Recommandations provisoires sur les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui visent à renforcer la sûreté maritime (ci-après dénommées "les Recommandations intérimaires"), dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. INVITE les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS à appliquer les Recommandations intérimaires susmentionnées lorsqu'ils exécuteront des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions, conformément à la règle XI-2/9 de la Convention;
3. PRIE INSTAMMENT les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS et le secteur maritime de soumettre au Comité des renseignements, observations, remarques et recommandations fondées sur l'expérience pratique qu'ils auront acquise en appliquant ces recommandations intérimaires;
4. DÉCIDE qu'il passera en revue et révisera si nécessaire, en temps utile, les Recommandations intérimaires à la lumière de l'expérience pratique acquise dans leur application.

## ANNEXE

# RECOMMANDATIONS INTÉRIMAIRES SUR LES MESURES LIÉES AU CONTRÔLE ET AU RESPECT DES DISPOSITIONS QUI VISENT À RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME

## CHAPITRE 1

### INTRODUCTION

#### OBJET

1.1 Le présent document a pour objet de servir de guide pour exécuter les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions conformément aux dispositions de la règle XI-2/9 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (ci-après dénommée "Convention SOLAS") de façon à garantir l'uniformité. Le présent document vise aussi à faciliter la reconnaissance et la rectification des déficiences perçues dans le plan de sûreté du navire, son équipement de sûreté, son interface avec l'installation portuaire ou le personnel du navire, compte tenu de l'impact de telles déficiences sur l'aptitude du navire à se conformer à son plan de sûreté, et lorsqu'il existe de sérieuses raisons de soupçonner l'existence de telles déficiences, il vise à fournir des indications sur l'application de mesures liées au contrôle et au respect des dispositions aux navires au port et aux navires ayant l'intention d'entrer dans un port.

1.2 Aucune disposition des présentes Recommandations ne porte atteinte au droit des Gouvernements contractants à la Convention SOLAS (ci-après dénommé "Gouvernements contractants") 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 de la Convention SOLAS et à la partie A du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ci-après dénommé le "Code ISPS"), est toujours considéré comme présentant un risque inacceptable pour la sûreté (Code ISPS, paragraphe B/4.34).

#### APPLICATION

1.3 Les présentes Recommandations sont applicables à l'exercice des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions à l'égard des navires soumis aux dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS.

1.4 Les Gouvernements contractants ne devraient pas faire bénéficier de conditions plus favorables les navires battant le pavillon d'un État qui n'est ni un Gouvernement contractant à la Convention SOLAS ni une Partie au Protocole SOLAS de 1988<sup>2</sup>. En conséquence, les prescriptions de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS, les recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS et les présentes recommandations devraient être appliquées à ces navires (Code ISPS, paragraphe B/4.45).

---

<sup>2</sup> Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.  
I:\CIRC\MSC\1111AN2.DOC

## PRÉSENTATION DE LA RÈGLE XI-2/9 DE LA CONVENTION SOLAS

1.5 En vertu des dispositions de l'article premier et du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS, les Gouvernements contractants sont chargés de promulguer des lois et des règlements et de prendre toute autre mesure qui pourrait être nécessaire pour donner plein et entier effet au chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et à la partie A du Code ISPS de manière à garantir que, sur le plan de la sûreté, les navires satisfont intégralement aux prescriptions applicables.

1.6 La règle XI-2/9 de la Convention SOLAS décrit les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui sont applicables aux navires visés par le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS. 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 (Code ISPS, paragraphe B/4.29).

1.7 La règle XI-2/9.1 de la Convention SOLAS (Contrôle des navires au port) met en place un système de contrôle des navires lorsqu'ils se trouvent dans le port d'un autre Gouvernement contractant où des fonctionnaires dûment autorisés de ce gouvernement contractant ont le droit de monter à bord du navire pour vérifier que le certificat international de sûreté du navire prescrit ou un certificat international provisoire de sûreté du navire est en bonne et due forme. Ainsi, s'il existe des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux dispositions des règles pertinentes, des mesures de contrôle peuvent être prises comme par exemple des inspections supplémentaires ou la retenue du navire. Ce système correspond aux inspections à effectuer dans le cadre du contrôle de l'État du port qui sont prévues à la règle I/19 de la Convention SOLAS. La règle XI-2/9.1 de la Convention SOLAS consolide les dispositions de cette règle et prévoit 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 de la Convention SOLAS ou de la partie A du Code ISPS. La règle XI-2/9.3 de la Convention SOLAS décrit les mesures de sauvegarde visant à assurer l'application équitable et proportionnée de ces mesures additionnelles (Code ISPS, paragraphe B/4.30).

1.8 La règle XI-2/9.2 de la Convention SOLAS établit des 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 pour l'État du port un principe de contrôle entièrement différent dans le cadre du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, qui s'applique uniquement à la sûreté. 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 pour la règle XI-2/9.1 de la Convention SOLAS, 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 de la Convention SOLAS ou de la partie A du Code ISPS, et comprend les mesures de sauvegarde prévues dans les règles XI-2/9.2.2, XI-2/9.2.5 et XI-2/9.3 de la Convention SOLAS (Code ISPS, paragraphe B/4.31).

1.9 Les incidences de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS 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 de la Convention SOLAS, étant donné que des situations pourraient se présenter dans lesquelles soit des mesures ne relevant pas du champ d'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS seront prises, soit il faudra tenir compte des droits des navires affectés, ces droits ne relevant pas du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS. Par conséquent, la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS 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 de la Convention SOLAS et à la partie A du Code, est toujours considéré comme présentant un risque pour la sûreté (Code ISPS, paragraphe B/4.34).

1.10 Les raisons sérieuses invoquées pour appliquer des mesures de contrôle peuvent concerner non seulement le navire lui-même, mais aussi ses interactions avec des installations portuaires et avec d'autres navires. Un navire conforme au chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et à la partie A du Code ISPS peut faire l'objet de mesures de contrôle appropriées s'il y a eu interaction entre ce navire et une installation portuaire ou un navire non conforme. La décision d'imposition ou non des mesures de contrôle dans de tels cas doit être prise compte tenu des mesures de sûreté spéciales ou additionnelles que le navire aura pu prendre et maintenir lors de ses interactions avec l'installation portuaire ou le navire non conforme pour réduire le risque d'un incident lié à la sûreté (Code ISPS, paragraphe B/4.33.6).

1.11 Il est également possible de recevoir à tout moment des renseignements fiables au sujet d'un navire au port qui permettent d'établir l'existence de raisons sérieuses et amènent à appliquer immédiatement des mesures de contrôle au navire sans procéder à son inspection.

1.12 Il y a lieu de noter que de nombreuses dispositions de la partie A du Code ISPS obligent à tenir compte des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS, bien qu'elles aient le caractère de recommandations. Il convient également de noter que la partie B du Code ISPS est un processus auquel toutes les parties concernées doivent se soumettre pour satisfaire aux dispositions de la partie A du Code ISPS. C'est ainsi qu'en vertu de la section A/9.4 du Code ISPS, il est nécessaire, aux fins de la délivrance d'un certificat ISSC, de tenir compte des paragraphes B/8.1 à B/13.8 du Code ISPS (MSC/Circ.1097).

1.13 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 (paragraphe B/4.35 du Code ISPS).

1.14 Les présentes Recommandations traitent les aspects des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions indiqués ci-après :

- .1 formation et qualification de fonctionnaires dûment autorisés;
- .2 navires ayant l'intention d'entrer dans un port d'un autre Gouvernement contractant;
- .3 contrôle des navires au port;
- .4 inspections plus détaillées lorsqu'il existe des raisons sérieuses;
- .5 mesures de sauvegarde; et
- .6 notification.

## DÉFINITIONS

1.15 Aux fins des présentes Recommandations :

- .1 *chapitre* désigne un chapitre de la Convention;
- .2 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 système de sûreté et tout équipement de sûreté connexe du navire ne correspondent pas aux prescriptions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS ou de la partie A du Code ISPS, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS. 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 Code ISPS 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 (Code ISPS, paragraphe B/4.32);

- .3 *Convention* désigne la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée;
- .4 *fonctionnaire dûment autorisé* désigne un fonctionnaire du Gouvernement contractant dûment autorisé par ce gouvernement à appliquer des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions conformément aux dispositions de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS;
- .5 *Code ISPS* désigne le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) tel que défini à la règle XI-2/1.1.12 de la Convention SOLAS;
- .6 *Organisation* désigne l'Organisation maritime internationale;
- .7 *Règle* désigne une règle de la Convention.

1.16 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 et XI-2 et dans la partie A du Code ISPS.

#### **TEXTES CONNEXES**

1.17 L'Organisation a adopté diverses normes de fonctionnement, directives et interprétations se rapportant au chapitre XI-2 et au Code ISPS dont la liste figure à l'appendice 1; il est recommandé que les fonctionnaires dûment autorisés se familiarisent avec ces textes.

## CHAPITRE 2

### QUALIFICATIONS ET FORMATION DES FONCTIONNAIRES DÛMENT AUTORISÉS

- 2.1 Les fonctionnaires dûment autorisés sont désignés par un Gouvernement contractant aux fins d'exécuter des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions en vertu de la règle XI-2/9.
- 2.2 Le profil professionnel des fonctionnaires dûment autorisés variera incontestablement. Toutefois, il est nécessaire que les fonctionnaires dûment autorisés aient une connaissance appropriée des dispositions du chapitre XI-2 et du Code ISPS ainsi que des opérations à bord et qu'ils soient suffisamment qualifiés et formés au niveau qu'exigent les fonctions qu'ils sont autorisés à remplir.
- 2.3 Les fonctionnaires dûment autorisés devraient également être capables de communiquer en anglais avec le capitaine, l'agent de sûreté du navire et les autres officiers à bord du navire.
- 2.4 Les fonctionnaires dûment autorisés devraient recevoir une formation qui leur permette de maîtriser les procédures de sécurité lorsqu'ils embarquent ou sont à bord d'un navire, en particulier si ce navire est en mer, et notamment les procédures d'évacuation d'urgence et les procédures relatives à l'accès aux locaux fermés.
- 2.5 Les fonctionnaires dûment autorisés, lorsqu'ils sont à bord d'un navire, devraient se conformer aux mesures et procédures de sûreté mises en place à bord du navire, à moins que ces mesures soient incompatibles avec les dispositions ou mesures de contrôle à appliquer.
- 2.6 Les fonctionnaires dûment autorisés devraient s'abstenir de porter atteinte à la sûreté d'un navire.
- 2.7 Les fonctionnaires dûment autorisés devraient avoir sur eux, et présenter lorsqu'ils montent à bord, un document d'identité avec photo indiquant qu'ils sont autorisés à embarquer. Il faudrait mettre en place des procédures permettant de vérifier l'identité des fonctionnaires désignés en tant que fonctionnaires dûment autorisés.
- 2.8 Les fonctionnaires dûment autorisés devraient recevoir une formation à intervalles réguliers afin de mettre à jour leurs connaissances. Il faudrait organiser des séminaires ou cours de formation à leur intention, à des intervalles appropriés, afin de mettre à jour leur connaissance des instruments juridiques en rapport avec les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui visent à renforcer la sûreté maritime.
- 2.9 Les fonctionnaires dûment autorisés peuvent recevoir, le cas échéant, le concours d'experts désignés par les Gouvernements contractants. Ces personnes devraient recevoir la formation appropriée indiquée ci-dessus.

### CHAPITRE 3

#### NAVIRES AYANT L'INTENTION D'ENTRER DANS UN PORT D'UN AUTRE GOUVERNEMENT CONTRACTANT

##### RENSEIGNEMENTS QUE LES NAVIRES DOIVENT FOURNIR AVANT D'ENTRER AU PORT

3.1 Afin de garantir le respect du chapitre XI-2, le Gouvernement contractant peut exiger que les navires ayant l'intention d'entrer dans un port fournissent les renseignements ci-après (règle XI-2/9.2.1) :

- .1 confirmation que le navire possède un certificat ISSC en cours de validité ou un certificat ISSC provisoire en cours de validité et le nom de l'autorité qui a délivré le certificat<sup>3</sup> (règle XI-2/9.2.1.1);
- .2 niveau de sûreté auquel le navire est actuellement exploité (règle XI-2/9.2.1.2);
- .3 niveau de sûreté auquel le navire a été exploité lors des dix<sup>4</sup> escales précédentes dans des installations portuaires (règle XI-2/9.2.1.3);
- .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 3.1.3 ci-dessus (règle XI-2/9.2.1.4). Par exemple, un navire peut fournir, ou être prié de fournir, des renseignements, qu'il aura pu consigner dans son livre de bord ou dans un autre document, tel que son journal de sûreté<sup>5</sup>, au sujet :
  - .1 des mesures prises pendant une escale dans une installation portuaire située sur le territoire d'un État 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 (Code ISPS, paragraphe B/4.37.1); et
  - .2 toute déclaration de sûreté établie avec des installations portuaires ou avec d'autres navires (Code ISPS, paragraphe B/4.37.2);
- .5 confirmation du maintien de procédures appropriées de sûreté du navire pendant toute activité de navire à navire menée au cours de la période couvrant ses dix escales

<sup>3</sup> Par autorité ayant délivré le certificat, on entend l'Administration, l'organisme de sûreté reconnu agissant au nom de l'Administration ou du Gouvernement contractant qui, à la demande de l'Administration, a délivré le certificat.

<sup>4</sup> À sa soixante-dix-huitième session, le Comité de la sécurité maritime a décidé que les prescriptions des règles XI-2/9.2.1.3 à .5 exigeant que le navire conserve un dossier des renseignements sur les dernières escales dans des installations portuaires et sur les activités de navire à navire devraient prendre effet le 1er juillet 2004 et s'appliquer uniquement aux escales faites ou aux activités menées à cette date ou après cette date (MSC/Circ.1111).

<sup>5</sup> L'industrie recommande que les agents de sûreté du navire tiennent un journal de sûreté du navire dans lequel ils consignent notamment les incidents de sûreté, les activités de navire à navire et autres renseignements pertinents en matière de sûreté.

précédentes dans des installations portuaires (règle XI-2/9.2.1.5); par exemple, un navire peut fournir, ou être prié de fournir, des renseignements sur :

- .1 les mesures prises pendant que le navire se livrait à une activité de navire à navire avec un navire battant le pavillon d'un État qui n'était pas un Gouvernement contractant, et en particulier des mesures qui auraient normalement été prévues par les navires battant le pavillon d'un Gouvernement contractant (Code ISPS, paragraphe B/4.38.1);
- .2 les 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 Code ISPS, par exemple une copie de tout certificat de sûreté délivré à ce navire en vertu d'autres dispositions (Code ISPS, paragraphe B/4.38.2); et
- .3 au cas où des personnes ou des marchandises secourues ou récupérées 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 ou marchandises récupérées. L'intention du chapitre XI-2 ou de la partie A du Code ISPS n'est aucunement de retarder ou d'empêcher le transfert de personnes en détresse vers un lieu sûr. La seule intention du chapitre XI-2 et de la partie A du Code ISPS est de fournir aux États suffisamment de renseignements utiles pour assurer l'intégrité de leur sûreté (Code ISPS, paragraphe B/4.38.3);
- .6 d'autres renseignements pratiques relatifs à la sûreté (à l'exception des renseignements détaillés concernant le plan de sûreté du navire) (règle XI-2/9.2.1.6). Par exemple, un navire peut fournir, ou être prié de fournir, les renseignements suivants :
  - .1 renseignements figurant sur la fiche synoptique continue (CSR) (Code ISPS, paragraphe B/4.39.1);
  - .2 emplacement du navire au moment où le rapport est établi (Code ISPS, paragraphe B/4.39.2);
  - .3 heure prévue d'arrivée du navire au port (Code ISPS, paragraphe B/4.39.3);
  - .4 liste de l'équipage<sup>6</sup> (Code ISPS, paragraphe B/4.39.4);
  - .5 description générale de la cargaison à bord du navire<sup>7</sup> (Code ISPS, paragraphe B/4.39.5);
  - .6 liste des passagers<sup>8</sup> (Code ISPS, paragraphe B/4.39.6);

---

<sup>6</sup> Liste OMI de l'équipage - Formulaire FAL 5 de l'OMI

<sup>7</sup> Déclaration OMI de la cargaison - Formulaire FAL 2 de l'OMI

<sup>8</sup> Liste OMI des passagers - Formulaire FAL 6 de l'OMI



- .7 la personne qui est chargée de nommer les membres de l'équipage ou autres personnes qui sont employées ou engagées à bord du navire à quelque titre que ce soit pour les activités de ce navire (Code ISPS, paragraphe B/4.39.7 et règle XI-5);
- .8 la personne qui est chargée de décider de l'emploi du navire (Code ISPS, paragraphe B/4.39.7 et règle XI-5); et
- .9 dans les cas où le navire est employé en vertu d'une ou plusieurs chartes-parties, quelles sont les parties à cette ou ces chartes-parties (Code ISPS, paragraphe B/4.39.7 et règle XI-5).

#### **ÉVALUATION DES RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES NAVIRES AVANT L'ENTRÉE AU PORT**

3.2 Chaque navire auquel le chapitre XI-2 s'applique qui a l'intention d'entrer dans un port d'un autre Gouvernement contractant doit fournir les renseignements mentionnés à la règle XI-2/9.2.1 à la demande d'un fonctionnaire dûment autorisé de ce gouvernement. Le capitaine peut refuser de fournir ces renseignements en sachant que l'entrée au port pourrait alors lui être refusée (règle XI-2/9.2.2). Au cas où l'entrée au port est refusée au navire, le Gouvernement contractant doit informer immédiatement et par écrit l'Administration que l'entrée au port a été refusée au navire et donner les motifs de ce refus. Le Gouvernement contractant doit également en informer l'organisme de sûreté reconnu qui a délivré le Certificat au navire en cause ainsi que l'Organisation (règle XI-2/9.3.1).

3.3 Si, d'après l'évaluation des renseignements disponibles au sujet du navire, il n'y a pas de raisons sérieuses de penser que celui-ci ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du Code, le Gouvernement contractant peut autoriser le navire à entrer au port.

#### **RAISONS SÉRIEUSES ÉTABLIES SUR LA BASE DE CETTE ÉVALUATION**

3.4 Si, d'après l'évaluation des renseignements disponibles au sujet du navire, il y a des raisons sérieuses de penser que celui-ci ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du Code ISPS, le Gouvernement contractant doit chercher à établir une liaison avec le navire et entre celui-ci et l'Administration et/ou l'organisme de sûreté reconnu, afin de remédier à la non-conformité (règle XI-2/9.2.4).

3.5 Si les liaisons mentionnées au paragraphe 3.4 ci-dessus ne permettent pas de remédier à la non-conformité, ou si le Gouvernement contractant a par ailleurs des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du Code ISPS, il peut :

- .1 autoriser néanmoins le navire à entrer au port, en connaissance de cause;
- .2 exiger que le navire se rende à un endroit spécifié dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures de ce gouvernement contractant (règle XI-2/9.2.5.2);
- .3 inspecter le navire dans ses eaux territoriales (règle XI-2/9.2.5.3) avant l'entrée au port;
- .4 refuser au navire l'entrée au port (règle XI-2/9.2.5.4).

3.5.1 Les paragraphes 3.8 à 3.8.4.1 ci-dessous décrivent les mesures qui peuvent être prises lorsqu'il existe des raisons sérieuses.

3.6 Avant de prendre de telles mesures, 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 règle XI-2/9 ne s'applique pas (règle XI-2/9.2.5).

#### **EXEMPLES DE RAISONS SÉRIEUSES**

3.7 Les raisons sérieuses qui peuvent être établies avant l'entrée du navire dans le port peuvent être par exemple :

- .1 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 et la partie A du Code ISPS comportent de graves lacunes (Code ISPS, paragraphe B/4.33.2);
- .2 un rapport ou une plainte 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 Code ISPS (Code ISPS, paragraphe B/4.33.3);
- .3 la preuve ou des informations fiables selon lesquelles le navire a embarqué des personnes, ou 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 des dispositions du chapitre XI-2 ou de la partie A du Code ISPS 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 (Code ISPS, paragraphe B/4.33.6);
- .4 la preuve ou des informations fiables selon lesquelles le navire a embarqué des personnes, 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 Code ISPS et que le navire n'a pas pris de mesures de sûreté appropriées, spéciales ou additionnelles, ou n'a pas appliqué les procédures de sûreté appropriées (Code ISPS, paragraphe B/4.33.7);
- .5 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 à la section A/19.4 du Code ISPS, 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 aux dispositions du chapitre XI-2 ou de la partie A du Code ISPS au-delà de la durée de validité du certificat provisoire initial décrit à la section A/19.4.4 du Code ISPS (Code ISPS, paragraphe B/4.33.8);
- .6 le fait que le navire ne peut pas fournir les renseignements demandés.

## MESURES À PRENDRE LORSQU'IL EXISTE DES RAISONS SÉRIEUSES

3.8 Lorsque des raisons sérieuses existent, un Gouvernement contractant peut prendre les mesures décrites dans les paragraphes 3.8.1 à 3.8.4.1 ci-dessous.

### **3.8.1 Autoriser le navire à entrer au port, en connaissance de cause** *(paragraphe 3.5.1 des présentes Recommandations)*

3.8.1.1 Le Gouvernement contractant peut autoriser le navire à entrer au port. En pareil cas, la règle XI-2/9.1.3 exige que le Gouvernement contractant impose une ou plusieurs mesures de contrôle, à savoir notamment :

- .1 inspecter le navire;
- .2 retarder le navire;
- .3 retenir le navire;
- .4 restreindre les opérations, y compris le déplacement dans le port; et/ou
- .5 prendre, en supplément ou à titre de rechange, d'autres mesures administratives ou correctives de moindre portée.

3.8.1.2 L'inspection d'un navire peut se faire suivant les modalités d'une inspection plus détaillée, telle que décrite au chapitre 5 des présentes Recommandations.

3.8.1.3 En dernier ressort, le navire peut être expulsé du port. L'expulsion du port ne doit être imposée que lorsque le ou les fonctionnaires dûment autorisés 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 (règle XI-2/9.3.3).

### **3.8.2 Exiger que le navire se rende à un endroit spécifié** *(paragraphe 3.5.2 des présentes Recommandations).*

3.8.2.1 Le Gouvernement contractant peut aussi obliger le navire à se rendre à un endroit spécifié dans ses eaux territoriales ou ses eaux intérieures pour qu'il puisse être inspecté.

3.8.2.2 L'inspection d'un navire peut se faire suivant les modalités d'une inspection plus détaillée, telle que décrite au chapitre 5 des présentes Recommandations.

3.8.2.3 En dernier ressort, l'entrée du navire au port pourrait lui être refusée.

### **3.8.3 Inspecter le navire avant son entrée dans le port** *(paragraphe 3.5.3 des présentes Recommandations)*

3.8.3.1 La décision d'inspecter un navire à l'extérieur du port peut dépendre de l'évaluation de la menace que constitue ce navire pour la sûreté.

3.8.3.2 L'inspection d'un navire effectuée avant son entrée dans le port, en fonction de l'évaluation de la menace pour la sûreté, peut se faire suivant les modalités d'une inspection plus détaillée, telle que décrite au chapitre 5 des présentes Recommandations.

3.8.3.3 En fin de compte, le navire pourrait se voir refuser l'entrée au port.

**3.8.4 Refuser au navire l'entrée au port**  
*(paragraphe 3.5.4 des présentes Recommandations)*

3.8.4.1 L'entrée au port ne doit être refusée que lorsque le ou les fonctionnaires dûment autorisés 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.

## CHAPITRE 4

### CONTRÔLE DES NAVIRES AU PORT

#### GÉNÉRALITÉS

4.1 La règle XI-2/9.1.1 dispose que tout navire auquel s'applique le chapitre XI-2 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 (ISSC) ou d'un certificat international provisoire de sûreté du navire (ISSC provisoire) en cours de validité, délivré en vertu des dispositions de la partie A du Code ISPS, 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 chapitre XI-2 ou de la partie A du Code ISPS.

4.2 En conséquence, même s'il n'y a pas de raisons sérieuses avant l'entrée du navire dans le port, le navire peut faire l'objet d'un contrôle en vertu des dispositions de la règle XI-2/9.1.1. Ce contrôle peut être effectué en même temps que les inspections effectuées dans le cadre du contrôle de l'État du port au titre des dispositions de la règle XI-2/9.1.1 de la résolution A.787(19), intitulée "Procédures de contrôle des navires par l'État du port", telle que modifiée par la résolution A.882(21), intitulée "Amendements aux procédures de contrôle des navires par l'état du port".

#### ASPECTS GÉNÉRAUX LIÉS À LA SÛRETÉ

4.3 Lorsqu'il monte à bord d'un navire aux fins de la règle XI-2/9.1.1, le fonctionnaire dûment autorisé, afin d'observer et de se faire une idée de l'ensemble en matière de sûreté du navire, peut considérer ce qui suit :

- .1 en s'approchant du navire et en montant à bord et en faisant le tour du navire, prendre note des aspects liés à la sûreté énumérés aux paragraphes 4.4.1 à 4.4.12 ci-dessous, en tenant compte du ou des niveau(x) de sûreté du navire et de l'installation portuaire. Les fonctionnaires dûment autorisés ne devraient examiner que les aspects auxquels ils sont confrontés au cours de leurs activités courantes à bord;
- .2 vérifier que le (ISSC) ou le ISSC provisoire est à bord, est en cours de validité et a été délivré par l'Administration ou par un organisme de sûreté reconnu autorisé par elle ou par un autre Gouvernement contractant à la demande de l'Administration;
- .3 vérifier que le niveau de sûreté auquel le navire est exploité correspond au moins à celui que le Gouvernement contractant a fixé pour l'installation portuaire (règle XI-2/4.3);
- .4 identifier l'agent de sûreté du navire;
- .5 lors de la vérification d'autres documents, demander qu'il soit prouvé que les exercices en matière de sûreté ont été effectués à des intervalles appropriés et chercher à savoir si le navire a participé à des exercices;

- .6 vérifier les dossiers de renseignements sur les dix<sup>9</sup> dernières escales dans des installations portuaires (règle XI-2/9.2.1) ainsi que les registres de toutes les activités de navire à navire qui ont eu lieu au cours de la période correspondante, lesquels devraient indiquer pour chaque cas :
  - .1 le niveau de sûreté auquel le navire était exploité (règle XI-2/9.2.1.3);
  - .2 toute mesure de sûreté spéciale ou additionnelle qui a été prise (règle XI-2/9.2.1.4); et
  - .3 la confirmation que les mesures appropriées concernant la sûreté du navire (règle XI-2/9.2.1.5), y compris la déclaration de sûreté, ont été appliquées;
- .7 déterminer si les membres clés du personnel de sûreté du navire sont capables de communiquer efficacement entre eux sur les questions liées à la sûreté.

#### **ASPECTS PARTICULIERS LIÉS À LA SÛRETÉ**

4.4 Les aspects liés à la sûreté énumérés aux paragraphes 4.4.1 à 4.4.12 ci-dessous ne sont pas censés être utilisés comme liste de contrôle. La prise en considération de chacun de ces aspects est destinée à permettre au fonctionnaire dûment autorisé de décider s'il existe des raisons sérieuses. Les fonctionnaires dûment autorisés devraient faire appel à leur jugement professionnel, en tenant compte du ou des niveaux de sûreté auxquels le navire et l'installation portuaire sont exploités et ne pas se limiter aux aspects de sûreté énumérés ci-dessous. Le non-respect de l'un ou de plusieurs de ces aspects particuliers ne constitue pas nécessairement un manquement aux dispositions obligatoires du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS ou de la partie A du Code ISPS.

#### **Accès au navire lorsqu'il est au port**

4.4.1 Pour les navires exploités au niveau de sûreté 1, les aspects à prendre en considération peuvent comprendre les points ci-après.

- .1 Le navire exerce-t-il quelque contrôle à ses points d'accès ? (Code ISPS, section A/7.2.2)
- .2 L'identité de toutes les personnes souhaitant monter à bord du navire est-elle contrôlée ? (Code ISPS, paragraphe B/9.14.1).

4.4.2 De surcroît, pour les navires à passagers exploités au niveau de sûreté 1, si ces aspects sont visibles en montant à bord du navire, les aspects à prendre en considération peuvent comprendre les points ci-après.

- .1 En liaison avec l'installation portuaire, des zones sûres ont-elles été désignées pour effectuer une fouille ? (Code ISPS, paragraphe B/9.14.2)

---

<sup>9</sup> À sa soixante-dix-huitième session, le Comité de la sécurité maritime a décidé que les prescriptions des règles XI-2/9.2.1.3 à .5 exigeant que le navire conserve un dossier des renseignements sur les dernières escales dans des installations portuaires et sur les activités de navire à navire devraient prendre effet le 1er juillet 2004 et s'appliquer uniquement aux escales faites ou aux activités menées à cette date ou après cette date (MSC/Circ.1111).

- .2 Les personnes et leurs effets personnels qui ont été contrôlés sont-ils séparés des personnes et de leurs effets personnels qui n'ont pas été contrôlés ? (Code ISPS, paragraphe B/9.14.4)
- .3 Les passagers qui embarquent sont-ils séparés de ceux qui débarquent ? (Code ISPS, paragraphe B/9.14.5)
- .4 L'accès aux espaces non gardés communiquant avec les zones auxquelles les visiteurs et les passagers ont accès est-il sécurisé ? (Code ISPS, paragraphe B/9.14.7)

4.4.3 Pour tous navires exploités au niveau de sûreté 2, (si les aspects ci-après sont visibles en montant à bord du navire) les aspects à prendre en considération peuvent comprendre les points ci-après.

- .1 Le nombre de points d'accès au navire a-t-il été limité ? (Code ISPS, paragraphe B/9.16.2)
- .2 Des mesures susceptibles d'être mise en place de concert avec l'installation portuaire ont-elles été prises afin de décourager l'accès au navire du côté mer ? (Code ISPS, paragraphe B/9.16.3)
- .3 Une zone d'accès restreint du côté quai du navire susceptible d'être mise en place de concert avec l'installation portuaire a-t-elle été établie ? (Code ISPS, paragraphe B/9.16.4)
- .4 Les visiteurs sont-ils escortés à bord du navire ? (Code ISPS, paragraphe B/9.16.6)
- .5 Des fouilles partielles ou totales du navire ont-elles été menées ? (Code ISPS, paragraphe B/9.16.8)
- .6 Des séances d'information supplémentaires sur la sûreté ont-elles été effectuées ? (Code ISPS, paragraphe B/9.16.7)

#### **Accès aux zones d'accès restreint**

4.4.4 Pour les navires exploités au niveau de sûreté 1, si les aspects ci-après sont visibles en montant à bord du navire, les aspects à prendre en considération peuvent comprendre les points ci-après.

- .1 Les zones d'accès restreint sont-elles signalées ? (Code ISPS, paragraphe B/9.20)
- .2 La passerelle et la salle des machines peuvent-elles être verrouillées ou sécurisées ? (Code ISPS, paragraphe B/9.21.1)
- .3 La passerelle et la salle des machines sont-elles verrouillées ou leur accès est-il contrôlé d'une autre manière (par exemple par la présence permanente de personnel ou par l'utilisation de matériel de surveillance pour surveiller les zones) ? (Code ISPS, paragraphe B/9.22.2)

- .4 Les portes des zones d'accès restreint sont-elles verrouillées (par exemple appareil à gouverner, locaux de machines, installations de climatisation, etc.) ? (Code ISPS, paragraphes B/9.21.1 – 9)

4.4.5 De surcroît, pour les navires à passagers exploités au niveau de sûreté 2, les zones d'accès restreint établies sont-elles adjacentes à des points d'accès afin d'éviter le rassemblement d'un grand nombre de personnes dans ces zones ? (Code ISPS, paragraphe B/9.23.1)

#### **Surveillance de la sûreté du navire**

4.4.6 Pour les navires exploités au niveau de sûreté 1, si les aspects ci-après sont visibles en montant à bord du navire, les aspects à prendre en considération peuvent comprendre les points suivants<sup>10</sup> :

- .1 Au cours de votre visite, des services de garde sont-ils assurés sur le pont ou du matériel de surveillance est-il utilisé pour surveiller le navire ? (Code ISPS, paragraphes B/9.42.2);
- .2 Le navire peut-il tenir compte des abords tant du côté terre que du côté mer ? (Code ISPS, paragraphes B/9.42.2, B/9.46.1 et B/9.46.2).

4.4.7 Pour les navires exploités au niveau de sûreté 2, si les aspects ci-après sont visibles en montant à bord du navire, les aspects à prendre en considération peuvent comprendre les points suivants<sup>11</sup> :

- .1 Si du matériel de surveillance est utilisé, est-il contrôlé régulièrement ? (Code ISPS, paragraphe B/9.47.2)
- .2 Du personnel supplémentaire a-t-il été affecté spécialement à des gardes et des rondes dans les zones d'accès restreint ? (Code ISPS, paragraphe B/9.47.3)

#### **Livraison des provisions de bord**

4.4.8 Pour les navires exploités au niveau de sûreté 1, si les aspects ci-après sont visibles en montant à bord du navire, les aspects à prendre en considération peuvent comprendre les points suivants<sup>12</sup> :

- .1 Les provisions de bord ont-elles été vérifiées avant d'être chargées à bord afin de s'assurer qu'il n'y a pas eu de manipulation criminelle ou d'intervention extérieure ? (Code ISPS, paragraphe B/9.33.3)
- .2 Des vérifications sont-elles effectuées afin de s'assurer que les provisions correspondent à la commande avant d'être chargées à bord ? (Code ISPS, paragraphe B/9.35.1)

---

<sup>10</sup> Eu égard aux mesures de sûreté en place dans l'installation portuaire.

<sup>11</sup> Eu égard aux mesures de sûreté en place dans l'installation portuaire.

<sup>12</sup> Eu égard aux mesures de sûreté en place dans l'installation portuaire.



- .3 Les provisions de bord sont-elles entreposées en lieu sûr après avoir été chargées à bord ? (Code ISPS, paragraphe B/9.35.2)

### **Manutention de la cargaison**

4.4.9 L'inspection de la cargaison du navire peut être effectuée par les moyens suivants :

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

étant entendu que des arrangements ont peut-être été pris pour contrôler et apposer des scellés sur la cargaison à terre.

4.4.10 Pour les navires de charge, y compris les transporteurs d'automobiles, les navires rouliers et les navires à passagers exploités au niveau de sûreté 1, si les aspects ci-après sont visibles en montant à bord du navire, les aspects à prendre en considération peuvent comprendre les points ci-après<sup>13</sup>.

- .1 La cargaison, les engins de transport et les espaces à cargaison font-ils l'objet d'une inspection avant et pendant les opérations de manutention de la cargaison ? (Code ISPS, paragraphe B/9.27.1)
- .2 Vérifie-t-on que la cargaison correspond à la documentation la concernant ? (Code ISPS, paragraphe B/9.27.2)
- .3 Les véhicules font-ils l'objet d'une fouille avant le chargement ? (Code ISPS, paragraphe B/9.27.3)
- .4 Les scellés et autres méthodes utilisées pour empêcher toute manipulation criminelle font-ils l'objet d'une vérification ? (Code ISPS, paragraphe B/9.27.4)

4.4.11 Pour les navires de charge, y compris les transporteurs d'automobiles, les navires rouliers et les navires à passagers exploités au niveau de sûreté 2, si les aspects ci-après<sup>14</sup> sont visibles en montant à bord du navire, les aspects à prendre en considération peuvent comprendre les points ci-après.

- .1 Une inspection détaillée de la cargaison, des engins de transport et des espaces à cargaison est-elle effectuée ? (Code ISPS, paragraphe B/9.30.1)
- .2 Des contrôles plus poussés sont-ils réalisés pour s'assurer que seule la cargaison prévue est chargée ? (Code ISPS, paragraphe B/9.30.2)
- .3 Les véhicules sont-ils soumis à une fouille plus poussée avant le chargement ? (Code ISPS, paragraphe B/9.30.3)

---

<sup>13</sup> Eu égard aux responsabilités de l'installation portuaire en matière de sûreté.

<sup>14</sup> Eu égard aux responsabilités de l'installation portuaire en matière de sûreté.

- .4 Y a-t-il une vérification fréquente et détaillée des scellés ou autres méthodes utilisées pour empêcher toute manipulation criminelle ? (Code ISPS, paragraphe B/9.30.4)

### **Traitement des bagages non accompagnés**

4.4.12 Les bagages non accompagnés peuvent être soumis à une inspection par imagerie et/ou une fouille soit à bord du navire soit dans l'installation portuaire. Si l'inspection/la fouille est réalisée à bord du navire, les aspects ci-après sont à prendre en considération :

- .1 Au niveau du sûreté 1, si cela est visible en montant à bord, les bagages non accompagnés font-ils l'objet d'une inspection et/ou d'une fouille ? (Code ISPS, paragraphe B/9.39)
- .2 Au niveau de sûreté 2, si cela est visible en montant à bord, tous les bagages non accompagnés font-ils l'objet d'une inspection et/ou d'une fouille ? (Code ISPS, paragraphe B/9.40)

### **ÉTABLISSEMENT DE SÉRIEUSES RAISONS**

4.5 Les exemples de raisons sérieuses possibles en vertu des règles XI-2/9.1 et XI-2/9.2 peuvent inclure lorsqu'il y a lieu :

- .1 la preuve, à la suite d'un examen du Certificat ISSC ou du Certificat ISSC provisoire, que celui-ci n'est pas valable ou qu'il est arrivé à expiration (Code ISPS, paragraphe B/4.33.1);
- .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 et par la partie A du Code ISPS comportent de graves lacunes (Code ISPS, paragraphe B/4.33.2);
- .3 un rapport ou une plainte qui, selon le jugement professionnel du fonctionnaire dûment autorisé, contient des informations fiables indiquant clairement que le navire ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du Code ISPS (Code ISPS, paragraphe B/4.33.3);
- .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 (Code ISPS, paragraphe B/4.33.4);
- .5 la preuve ou des observations recueillies par le 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 (Code ISPS, paragraphe B/4.33.5);
- .6 la preuve ou des informations fiables selon lesquelles le navire a embarqué des personnes, 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 Code ISPS 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 (Code ISPS, paragraphe B/4.33.6);

- .7 la preuve ou des informations fiables selon lesquelles le navire a embarqué des personnes, 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 Code ISPS 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 (Code ISPS, paragraphe B/4.33.7); et
- .8 si le navire est titulaire d'un autre certificat ISSC provisoire qui lui a été délivré par la suite, tel que décrit dans la section A/19.4 du Code ISPS, 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 Code ISPS au-delà de la période de validité du certificat ISSC provisoire initial décrit dans la section A/19.4.4 du Code (Code ISPS, paragraphe B/4.33.8).

#### **MESURES À PRENDRE LORSQU'IL EXISTE DES RAISONS SÉRIEUSES**

4.6 Lorsque des raisons sérieuses existent, une inspection plus détaillée peut être effectuée conformément aux procédures à suivre pour une inspection plus détaillée qui sont décrites dans le chapitre 5 des présentes Recommandations.

4.7 Pour décider d'imposer des mesures de contrôle proportionnées à la suite d'une inspection, le fonctionnaire dûment autorisé devrait tenir compte de la mesure dans laquelle le navire est capable de :

- .1 maintenir le protocole de communication avec l'installation portuaire;
- .2 empêcher toute personne non autorisée à accéder au navire et à ses zones d'accès restreint;
- .3 empêcher l'introduction d'armes, de dispositifs incendiaires ou d'explosifs non autorisés à bord du navire.

4.8 Le fonctionnaire dûment autorisé doit examiner avec le capitaine et/ou l'agent de sûreté du navire les points indiquant qu'il existe une non-conformité et doit s'efforcer d'obtenir que tous les éléments non conformes soient rectifiés. Si le capitaine ou l'agent de sûreté du navire ne peuvent pas remédier à la non-conformité de manière jugée satisfaisante par le fonctionnaire dûment autorisé, ce dernier peut prendre les mesures suivantes :

- .1 retarder le départ du navire jusqu'à ce qu'il soit remédié à la non-conformité (règle XI-2/9.1.3);
- .2 restreindre les opérations du navire jusqu'à ce qu'il soit remédié à la non-conformité au cas où le navire présenterait un danger particulièrement grave pour la sûreté s'il

demeurerait là où il se trouve ou s'il poursuivait les opérations liées à la cargaison et quand les éléments de non-conformité peuvent être rectifiés dans des conditions ou dans un endroit moins dangereux. La restriction des opérations du navire peut consister notamment à diriger le navire vers un autre emplacement dans le port, à modifier ou à interrompre les opérations liées à la cargaison ou à expulser le navire du port (règle XI-2/9.1.3); ou

- .3 retenir le navire jusqu'à ce que les défauts de conformité soient rectifiés, si le navire présente une menace particulièrement sérieuse pour la sûreté ou la sécurité des personnes pour le navire lui-même ou pour d'autres biens et que la restriction des opérations ne suffit pas pour rectifier les défauts de conformité (règle XI-2/9.1.3).

4.9 De telles mesures de contrôle peuvent comprendre en supplément ou à titre de rechange d'autres mesures administratives ou correctives de moindre portée (règle XI-2/9.1.3).

4.10 L'expulsion du port ne doit être imposée que lorsqu'il existe des raisons sérieuses de penser que le navire constitue une menace immédiate pour la sûreté ou la sécurité des personnes ou des navires ou d'autres biens et qu'il n'existe pas d'autres moyens appropriés d'éliminer cette menace (règle XI-2/9.3.3).

## CHAPITRE 5

### INSPECTION PLUS DÉTAILLÉE LORSQU'IL EXISTE DES RAISONS SÉRIEUSES

#### GÉNÉRALITÉS

5.1 Quand le fonctionnaire dûment autorisé a des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code ISPS ou que le capitaine ou le personnel du navire ne sont pas au fait des mesures et procédures essentielles de sûreté à bord, une inspection plus détaillée *peut* être effectuée de la manière décrite aux paragraphes 5.2 à 5.6 ci-dessous. S'il effectue une inspection plus détaillée, le fonctionnaire dûment autorisé devrait en informer le capitaine. Toutefois, il y a lieu de noter que la non-conformité à l'une quelconque des recommandations de la partie B du Code ISPS ne constitue pas nécessairement un défaut de conformité au chapitre XI-2 ou à la partie A du Code ISPS.

#### INSPECTION PLUS DÉTAILLÉE

5.2 L'inspection plus détaillée peut porter sur les aspects ci-après.

- .1 Le capitaine peut-il faire la preuve, documents à l'appui, de ses responsabilités et de son autorité, y compris de son pouvoir absolu ? (Code ISPS, section A/6.1)
- .2 Un agent de sûreté du navire a-t-il été désigné ? Connaît-il les responsabilités qui lui incombent en vertu du plan de sûreté du navire ? (Code ISPS, section A/12.1)
- .3 Le plan de sûreté du navire est-il rédigé dans les langues de travail du navire ? Si les langues utilisées ne sont ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, une traduction dans l'une de ces langues est-elle fournie ? (Code ISPS, section A/9.4)
- .4 Le personnel du navire est-il en mesure d'assurer la surveillance du navire (y compris les tranches de la cargaison), des zones d'accès restreint à bord et des zones entourant le navire ? (Code ISPS, paragraphe B/9.42)
- .5 Les membres du personnel du navire s'acquittent-ils de manière satisfaisante de toutes les tâches liées à la sûreté du navire et connaissent-ils le système de communication de sûreté ? (Code ISPS, sections A/7.2.1 et A/7.2.7)
- .6 L'accès au navire, y compris l'embarquement des personnes et de leurs effets, est-il contrôlé ? (Code ISPS, section A/7.2.2 et A/7.2.3. Existe-t-il des moyens d'identifier les personnes autorisées à accéder au navire ? (Code ISPS, paragraphe B/9.11)
- .7 Le personnel du navire est-il en mesure d'assurer la surveillance de la manutention de la cargaison et des provisions de bord ? (Code ISPS, section A/7.2.6)
- .8 Les officiers du navire peuvent-ils identifier l'agent de sûreté du navire ? (Code ISPS, section A/9.4.13)
- .9 Les officiers du navire peuvent-ils identifier l'agent de sûreté de la compagnie ? (Code ISPS, section A/9.4.14)

- .10 Existe-t-il à bord du navire un registre de la formation, des exercices et des entraînements ? (Code ISPS, section A/10.1.1)
- .11 Existe-t-il à bord du navire un registre des changements de niveau de sûreté ? (Code ISPS, section A/10.1.4)
- .12 Si un exercice de sûreté a eu lieu, les membres du personnel du navire sont-ils familiarisés avec leurs tâches et la bonne utilisation de l'équipement de sûreté du navire ? Le fonctionnaire dûment autorisé devrait consulter le capitaine et l'agent de sûreté du navire eu égard aux types d'exercices et à leur localisation, compte tenu du type de navire, des changements de personnel du navire et des installations portuaires dans lesquelles le navire doit se rendre. Dans toute la mesure du possible dans la pratique, de tels exercices devraient être effectués comme s'il existait une menace réelle pour la sûreté et ils peuvent porter sur les éléments suivants (Code ISPS, section A/13.4 et paragraphes B/13.5 et B/13.6) :
  - .1 la riposte à une menace pour la sûreté ou à un incident de sûreté;
  - .2 la réaction à un changement de niveau de sûreté du navire;
  - .3 la détection de cas d'accès non autorisé, y compris embarquement clandestin;
  - .4 d'autres incidents en rapport avec les raisons sérieuses de soupçonner une non-conformité.
- .13 Les membres clés du personnel du navire sont-ils capables de communiquer entre eux, avec les installations portuaires et avec l'agent de sûreté du navire ? (Code ISPS, paragraphe B/9.2.3)
- .14 Le navire peut-il recevoir les avis des Gouvernements contractants sur les changements de niveau de sûreté ? (règles XI-2/3 et XI-2/7)
- .15 A-t-on reçu l'assurance que le navire a les moyens requis pour déclencher et transmettre une alerte de sûreté navire-terre ? (règle XI-2/6)
- .16 L'agent de sûreté du navire a-t-il reçu une formation appropriée et a-t-il/elle une connaissance suffisante du plan et des procédures de sûreté du navire, de l'agencement du navire, ainsi que de l'exploitation de l'équipement et des systèmes de sûreté du navire ? (Code ISPS, section A/13.2 et paragraphes B/13.1 et B/13.2)
- .17 Les membres du personnel de bord chargés de tâches et de responsabilités spécifiques en matière de sûreté ont-ils des connaissances et des aptitudes suffisantes pour s'acquitter de ces tâches et responsabilités ? Comprennent-ils les responsabilités qui leur incombent en la matière, telles qu'elles sont décrites dans le plan de sûreté du navire ? (Code ISPS, section A/13.3 et paragraphe B/13.3)
- .18 Par observation directe, l'équipement de sûreté installé à bord du navire, notamment les détecteurs de mouvement, les systèmes de surveillance, le matériel d'imagerie, l'éclairage et les alarmes, fonctionne-t-il correctement ?

## INSPECTION DU PLAN DE SÛRETÉ DU NAVIRE

5.3 Lorsque le seul moyen de vérifier ou de rectifier la non-conformité est de passer en revue les dispositions pertinentes du plan de sûreté du navire, un accès limité aux sections du plan auxquelles se rapporte la non-conformité peut être accordé à titre exceptionnel. Les demandes d'accès à des sections précises du plan devraient être assorties d'indications détaillées concernant la non-conformité à vérifier ou rectifier (Code ISPS, sections A/9.8 et A/9.8.1).

5.4 L'inspection des sections du plan de sûreté du navire indiquées ci-après ne peut être effectuée que par un fonctionnaire dûment autorisé avec l'accord du Gouvernement contractant dont le navire est habilité à battre le pavillon ou du capitaine du navire (Code ISPS, section A/9.8.1) :

<b>Prescriptions du plan qui peuvent être inspectées avec l'accord du Gouvernement contractant dont le navire est autorisé à battre le pavillon ou du capitaine du navire</b>	
<b>Prescriptions du plan</b>	<b>Référence Code ISPS</b>
Prévention de l'introduction à bord d'objets ou de substances non autorisés	A/9.4.1
Prévention de l'accès non autorisé au navire	A/9.4.3
Évacuation du navire	A/9.4.6
Audit des activités liées à la sûreté	A/9.4.8
Formation, exercices et entraînements	A/9.4.9
Interface avec les activités liées à la sûreté des installations portuaires	A/9.4.10
Examen du plan de sûreté du navire	A/9.4.11
Notifications des incidents de sûreté	A/9.4.12
Identification de l'agent de sûreté du navire	A/9.4.13
Identification de l'agent de sûreté de la compagnie	A/9.4.14
Fréquence de la mise à l'essai ou de l'étalonnage du matériel de sûreté	A/9.4.16
Protection du plan de sûreté du navire	A/9.6
Activités de sûreté qui ne sont pas visées par le Code ISPS	B/9.51

5.5 Les prescriptions ci-après du plan de sûreté du navire sont considérées comme étant des renseignements confidentiels et ne peuvent pas faire l'objet d'une inspection par un fonctionnaire dûment autorisé sans l'accord du Gouvernement contractant dont le navire est autorisé à battre le pavillon (Code ISPS, section A/9.8.1).

<b>Prescriptions du plan qui peuvent être inspectées UNIQUEMENT avec l'accord du Gouvernement contractant dont le navire est autorisé à battre le pavillon</b>	
<b>Prescriptions du plan</b>	<b>Référence Code ISPS</b>
Zones d'accès restreint	A/9.4.2
Procédures pour faire face à une menace contre la sûreté ou une atteinte à la sûreté, y compris les données relatives à la fréquence des inspections	A/9.4.4
Procédures pour donner suite aux consignes de sûreté au niveau de sûreté 3	A/9.4.5
Tâches des personnes auxquelles sont attribuées des responsabilités en matière de sûreté	A/9.4.7
Procédures relatives à l'entretien du matériel de sûreté	A/9.4.15
Système d'alerte de sûreté du navire	A/9.4.17 et .18

5.6 Le fonctionnaire dûment autorisé doit continuer à examiner avec le capitaine et/ou l'agent de sûreté du navire les points qui indiquent une non-conformité et doit s'efforcer d'obtenir que tous les défauts de conformité soient rectifiés.

#### **MESURES DE CONTRÔLE**

5.7 Lorsqu'il existe des raisons sérieuses, telles que mentionnées au paragraphe 4.5, le fonctionnaire dûment autorisé peut imposer des mesures de contrôle supplémentaires, telles qu'indiquées aux paragraphes 4.6 à 4.10.

5.8 De telles mesures de contrôle peuvent comprendre en supplément ou à titre de rechange d'autres mesures administratives ou correctives de moindre portée (règle XI-2/9.1.3).



## **CHAPITRE 6**

### **SAUVEGARDES**

#### **GÉNÉRALITÉS**

6.1 Lors de l'exécution des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions, le fonctionnaire dûment autorisé devrait 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 (Code ISPS, paragraphe B/4.43).

6.2 Lorsque les fonctionnaires dûment autorisés exercent des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions :

- .1 tout doit être mis en œuvre pour éviter qu'un navire soit indûment retenu ou retardé. Si un navire a été indûment retenu ou retardé par suite de l'exercice de ce contrôle, il a droit à réparation pour les pertes ou préjudices subis (règle XI-2/9.3.5); et
- .2 il ne doit pas être fait obstacle à l'accès nécessaire pour l'embarquement ou le débarquement dans des cas d'urgence ou pour des raisons humanitaires et aux fins de la sûreté (règle XI-2/9.3.5).

6.3 Les mesures de contrôle et les dispositions visées à la règle XI-2/9 et dans les présentes Recommandations ne doivent être imposées qu'en attendant que la non-conformité les ayant entraînées ait été rectifiée de manière jugée satisfaisante par le fonctionnaire dûment autorisé, compte tenu des mesures proposées par le navire ou l'Administration, le cas échéant (règle XI-2/9.3.4).

#### **SOURCES D'INFORMATION NON FIABLES**

6.4 Si les mesures de contrôle ou dispositions prises sur la base de preuves ou d'informations provenant d'autres sources ne parviennent pas à établir la non-conformité, le Gouvernement contractant devrait évaluer l'utilisation de ces sources et les motifs qu'elles pourraient avoir de fournir de fausses informations et décider si oui ou non les informations reçues de ces sources peuvent continuer à être considérées comme "fiables". S'il y a manifestement tromperie, le Gouvernement contractant devrait envisager de prendre des mesures supplémentaires destinées à réduire les cas semblables et peut-être de concert avec l'Administration du navire, s'il y a lieu.

## CHAPITRE 7

### ÉTABLISSEMENT DE RAPPORTS

#### RAPPORTS CONCERNANT LE CONTRÔLE DES NAVIRES AU PORT

7.1 À l'issue de l'inspection d'un navire au port, les fonctionnaires dûment autorisés devraient veiller à ce qu'il soit remis au capitaine ou à l'agent de sûreté du navire un document indiquant les résultats de cette inspection et décrivant en détail les mesures prises par le fonctionnaire dûment autorisé, ainsi que la liste des non-conformités qui doivent être rectifiées par le capitaine, l'agent de sûreté du navire ou la compagnie. Ces rapports devraient être établis sur le modèle figurant à l'appendice 1 (règle XI-2/9.3.1).

7.2 Si, dans le cadre de l'exécution des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions, un fonctionnaire dûment autorisé inspecte le navire, le retarde, en restreint les opérations, le retient ou l'expulse du port après avoir établi qu'il existe des raisons sérieuses de soupçonner une non-conformité, le Gouvernement contractant doit notifier<sup>15</sup> par écrit immédiatement et par les moyens les plus rapides à l'Administration les mesures de contrôle imposées ou les dispositions prises, en en indiquant les motifs. Le Gouvernement contractant doit également remettre une copie de ces rapports à l'organisme de sûreté reconnu qui a délivré le certificat ISSC (ou le certificat ISSC provisoire) et à l'Organisation (règle XI-2/9.3.1).

7.3 Lorsque l'entrée au port est refusée ou que le navire est expulsé du port, le Gouvernement contractant devrait en informer les autorités de l'État du port d'escale suivant, s'il est connu, ainsi que tout autre État côtier approprié. Cette notification doit comporter les garanties nécessaires en matière de sûreté et de confidentialité (règle XI-2/9.3.2).

#### RAPPORTS CONCERNANT LES NAVIRES AYANT L'INTENTION D'ENTRER DANS UN PORT

7.4 Si, dans le cadre de l'exécution des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions, après avoir reçu les renseignements visés au paragraphe 3.1 des présentes Recommandations, un fonctionnaire dûment autorisé a des raisons sérieuses de penser que le navire ayant l'intention d'entrer dans le port ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du Code ISPS, il doit tenter d'établir une liaison avec le navire et entre le navire et l'Administration afin de remédier aux défauts de conformité identifiés (règle XI-2/9.2.4).

7.5 Si ces liaisons ne permettent pas de remédier à la non-conformité, le fonctionnaire dûment autorisé doit notifier au navire l'intention de prendre des dispositions proportionnées pour remédier à ces défauts de conformité. Après avoir reçu cette information, le/la capitaine peut changer d'avis et décider de ne pas entrer au port (règle XI-2/9.2.5).

---

<sup>15</sup> Les renseignements spécifiques sur les points de contact sont disponibles dans la base de données du Code ISPS, qui a été créée en application de la règle XI-2/13 et que l'on peut consulter sur le site Web de l'OMI.  
I:\CIRC\MSC\1111AN2.DOC

7.6 Si, dans le cadre de l'exécution des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions, un fonctionnaire dûment autorisé prend une des dispositions proportionnées prévues dans les présentes Recommandations, pour rectifier la non-conformité à bord d'un navire ayant l'intention d'entrer au port, et notamment qui refuse l'entrée au port, le Gouvernement contractant doit immédiatement notifier par écrit à l'Administration les mesures de contrôles imposées ou les dispositions prises ainsi que leurs motifs. Le Gouvernement contractant doit remettre copie de ce rapport à l'organisme de sûreté reconnu qui a délivré le certificat ISSC (ou le certificat ISSC provisoire) et à l'Organisation (règle XI-2/9.3.1).

## APPENDICE 1

### DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

Résolution MSC.136(76)	Normes de fonctionnement du système d'alerte de sûreté du navire
Résolution MSC.147(77)	Adoption du texte révisé des Normes de fonctionnement du système d'alerte de sûreté du navire
MSC/Circ.1067	Mise en œuvre rapide des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime
MSC/Circ.1072	Directives sur la mise en place de systèmes d'alerte de sûreté du navire
MSC/Circ.1073	Directives pour les centres de coordination de sauvetage maritime (MRCC) sur les actes de violence à l'encontre des navires
MSC/Circ.1074	Directives intérimaires pour l'habilitation d'organismes de sûreté reconnus agissant au nom de l'Administration et/ou de l'autorité désignée d'un gouvernement contractant
MSC/Circ.1097	Recommandations relatives à la mise en œuvre du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS
MSC/Circ.1104	Mise en oeuvre du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS
MSC/Circ.1106	Mise en oeuvre du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS dans les installations portuaires
MSC/Circ.1109	Fausses alertes de sûreté et doubles alertes détresse/sûreté
MSC/Circ.1110	Questions liées aux règles XI-2/6 et XI-2/7 de la Convention SOLAS
MSC/Circ.1111	Recommandations relatives à l'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS
MSC/Circ.1112	Congé à terre des gens de mer et accès aux navires en vertu du Code ISPS
MSC/Circ.1113	Conseils à donner aux fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port au sujet des éléments des amendements de 2002 à la Convention SOLAS qui ne concernent pas la sûreté
Résolution A.955(23)	Amendements aux Principes à observer pour déterminer les effectifs de sécurité (résolution A.890(21))
Résolution A.956(23)	Amendements aux Directives pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS) (résolution A.917(22))
Résolution A.959(23)	Modèle de fiche synoptique continue (CSR) et directives pour la tenue à jour des fiches

- Lettre circulaire No 2514 Renseignements que doivent communiquer les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS aux termes de la règle XI-2/13 de la Convention SOLAS
- Lettre circulaire No 2529 Renseignements que doivent communiquer les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS aux termes de la règle XI-2/13.1.1 de cette convention au sujet de leur point de contact national unique
- Recueil de directives pratiques OMI/OIT sur la sûreté dans les ports

APPENDICE 2

**RAPPORT SUR L'IMPOSITION D'UNE MESURE LIÉE AU CONTRÔLE ET AU RESPECT DES DISPOSITIONS, CONFORMÉMENT AUX RECOMMANDATIONS INTÉRIMAIRES SUR LES MESURES LIÉES AU CONTRÔLE ET AU RESPECT DES DISPOSITIONS QUI VISENT À RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME (RÉSOLUTION MSC.159(78))**

(Autorité soumettant le rapport)  
(Adresse)  
(Téléphone et télécopieur)

Copie adressée au : Capitaine  
Fonctionnaire dûment autorisé  
S'il est pris des mesures de contrôle, autres que des mesures administratives de moindre portée, des copies supplémentaires du présent rapport doivent être fournies aux destinataires suivants :

- Administration**   
Organisme de sûreté reconnu   
OMI   
État du port d'escale suivant du navire (en cas de refus d'entrée au port ou d'expulsion)

1. Nom de l'autorité soumettant le rapport : \_\_\_\_\_ 2. Date de l'inspection : \_\_\_\_\_  
3. Lieu de l'inspection : \_\_\_\_\_  
4. Nom du navire : \_\_\_\_\_ 5. Pavillon du navire : \_\_\_\_\_  
6. Type de navire : \_\_\_\_\_ 7. Indicatif d'appel : \_\_\_\_\_  
8. Numéro OMI : \_\_\_\_\_ 9. Jauge brute : \_\_\_\_\_  
10. Année de construction : \_\_\_\_\_  
11. Organisme de sûreté reconnu : \_\_\_\_\_  
12. Propriétaire inscrit (d'après la fiche synoptique continue) : \_\_\_\_\_  
13. Affréteur coque nue inscrit, le cas échéant (d'après la fiche synoptique continue) : \_\_\_\_\_  
14. Compagnie (d'après la fiche synoptique continue) : \_\_\_\_\_  
15. Autorité ayant délivré le Certificat ISSC : \_\_\_\_\_ 16. Dates de délivrance/d'expiration : \_\_\_\_\_  
17. Niveau de sûreté du navire : \_\_\_\_\_  
18. Motif(s) de la non-conformité : \_\_\_\_\_

19. Mesures prises par le fonctionnaire dûment autorisé : \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

20. Mesures de contrôle spécifiques prises (signaler par "x" les mesures prises et "-" les mesures qui n'ont pas été prises)

- Néant   
Mesures administratives de moindre portée   
Inspection **plus détaillée**   
Départ du navire retardé   
Restriction des opérations du navire   
    Opérations liées à la cargaison modifiées ou interrompues   
    Navire envoyé dans un autre endroit du port   
Navire retenu   
**Navire s'étant vu refuser l'entrée au port**   
**Navire expulsé du port**

21. Mesures correctives prises par le navire ou la compagnie : \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Service dont émane le présent rapport : \_\_\_\_\_  
Nom : \_\_\_\_\_  
Téléphone/télécopieur : \_\_\_\_\_

Nom du fonctionnaire dûment autorisé : \_\_\_\_\_  
Signature : \_\_\_\_\_