



OMI

F

GUIDE CONCERNANT L'APPLICATION DU CHAPITRE XI-2 DE LA CONVENTION SOLAS ET DU CODE ISPS

Réf. T2-MSS/2.11.1

MSC/Circ.1132
14 décembre 2004

1 À sa soixante-dix-neuvième session (1er-10 décembre 2004), reconnaissant la nécessité de disposer de renseignements supplémentaires pour aider les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS et le secteur maritime à assurer l'application et le respect du chapitre XI-2 et du Code ISPS, le Comité de la sécurité maritime (le Comité) a élaboré le Guide concernant l'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS qui figure en annexe.

2 Ce guide traite une série de questions qui se sont posées à la suite de l'entrée en vigueur, le 1er juillet 2004, des mesures spéciales visant à renforcer la sûreté maritime, lors de l'application ou de l'interprétation des dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS.

3 Il est rappelé aux Gouvernements contractants à la Convention SOLAS et à tous ceux susceptibles d'être concernés par l'application ou l'interprétation des dispositions des mesures spéciales visant à renforcer la sûreté maritime, qu'il est indiqué au paragraphe B/1.5 du Code ISPS ce qui suit :

"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."

4 Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif sont invités à porter le Guide annexé ci-après à l'attention des autorités désignées, des administrations et de toutes les parties concernées et chargées de la mise en œuvre des mesures spéciales visant à renforcer la sûreté maritime.

ANNEXE**GUIDE CONCERNANT L'APPLICATION DU CHAPITRE XI-2 DE LA
CONVENTION SOLAS ET DU CODE ISPS****ÉTABLISSEMENT ET APPLICATION DE NIVEAUX DE SÛRETÉ**

1 Seul un Gouvernement contractant à la Convention SOLAS (Gouvernement contractant) peut établir des niveaux de sûreté.

2 En vertu de la règle XI-2/3 de la Convention SOLAS sur les obligations des Gouvernements contractants en matière de sûreté, ces derniers, en tant qu'Administrations, établissent les niveaux de sûreté qui doivent être appliqués à leurs navires (règle XI-2/3.1 de la Convention SOLAS) et ceux qui doivent être appliqués aux installations portuaires situées sur leur territoire et aux navires avant leur entrée dans un port ou pendant leur séjour dans un port situé sur leur territoire (règle XI-2/3.2 de la Convention SOLAS).

3 Les Administrations doivent veiller à ce que les renseignements concernant les niveaux de sûreté soient fournis aux navires autorisés à battre leur pavillon et les Gouvernements contractants doivent veiller à ce que les renseignements concernant les niveaux de sûreté soient fournis aux installations portuaires situées sur leur territoire et aux navires avant leur entrée dans un port et pendant leur séjour dans un port situé sur leur territoire. Les renseignements concernant les niveaux de sûreté doivent être mis à jour selon les circonstances.

4 En vertu de la règle XI-2/7 de la Convention SOLAS sur les menaces contre les navires, les Gouvernements contractants établissent les niveaux de sûreté qui s'appliquent à leur mer territoriale et doivent veiller à ce que les renseignements sur les niveaux de sûreté soient fournis aux navires exploités dans leur mer territoriale ou ayant fait part de leur intention d'entrer dans leur mer territoriale. Il incombe aux navires de déterminer les mesures à prendre après avoir reçu les renseignements sur les niveaux de sûreté s'appliquant en tout ou en partie à la mer territoriale d'un État.

5 Le même niveau de sûreté peut s'appliquer à tous les navires d'une Administration ou un niveau de sûreté différent peut s'appliquer à un navire particulier ou à un groupe de navires déterminé par l'Administration.

6 Un Gouvernement contractant peut établir le même niveau de sûreté à appliquer à tous ses ports et installations portuaires ou faire appliquer des niveaux de sûreté différents à un port ou à une installation portuaire spécifique, à un groupe de ports ou d'installations portuaires, ou à une partie de port ou d'installation portuaire. De même, un Gouvernement contractant peut établir le même niveau de sûreté à appliquer à sa mer territoriale toute entière ou des niveaux de sûreté différents à appliquer à différentes parties de cette mer territoriale.

7 En vertu de la règle XI-2/4.3 de la Convention SOLAS, avant son entrée 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. En vertu de la section A/7.6 du Code ISPS, avant d'entrer dans un port ou lorsqu'il se trouve dans un port situé sur le territoire d'un Gouvernement contractant, le

navire doit confirmer à l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) qu'il a commencé à mettre en œuvre les mesures et procédures appropriées décrites dans le plan de sûreté du navire et signaler les difficultés éventuelles que pose leur mise en œuvre. Un navire ne peut en aucun cas avoir un niveau de sûreté inférieur à celui de l'installation portuaire dans laquelle il se rend ou dans laquelle il se trouve (paragraphe B/4.12 du Code ISPS).

8 En vertu de la règle XI-2/4.5 de la Convention SOLAS, un navire doit également signaler à l'autorité compétente appropriée s'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. 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 fournit d'autres orientations sur cette prescription.

9 Si, à son arrivée dans un port ou pendant son séjour dans un port, un navire est exploité à un niveau de sûreté établi par son Administration qui est supérieur à celui qui est établi par le Gouvernement contractant du port, des accords doivent être conclus avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire en vue d'autoriser le navire à continuer à être exploité au niveau de sûreté établi par son Administration. Un Gouvernement contractant ou un agent de sûreté de l'installation portuaire ne peut exiger d'un navire qu'il réduise son niveau de sûreté.

10 Nonobstant le niveau de sûreté s'appliquant à un navire, à un port ou à une installation portuaire ou à une mer territoriale, si une menace ou un incident survient, le navire ou l'installation portuaire doit intervenir face à cette menace pour la sûreté ou à cet incident de sûreté à mesure qu'ils se précisent, conformément au plan de sûreté du navire ou de l'installation portuaire, sans attendre que l'Administration ou le Gouvernement contractant établisse un niveau de sûreté supérieur. La mise en route d'une intervention appropriée face à une menace qui se dessine ou à un incident réel ne peut, et ne devrait pas, attendre une modification du niveau de sûreté par l'Administration ou par le Gouvernement contractant. Le navire ou l'installation portuaire devrait signaler la menace ou l'incident, et les mesures prises, à l'Administration et/ou au Gouvernement contractant dans les plus brefs délais possibles.

DÉCLARATION DE SÛRETÉ

11 En vertu de la règle XI-2/10.3 de la Convention SOLAS, les Gouvernements contractants déterminent quand la soumission d'une déclaration de sûreté (DoS) de la part d'un navire sera exigée par une installation portuaire. Il est spécifié à la section A/5.2 du Code ISPS quand un navire peut exiger une DoS de la part d'une installation portuaire. Les paragraphes B/5.1 à B/5.6 du Code ISPS offrent des orientations quant à la DoS. La pratique consistant à exiger ou à répondre à des demandes de DoS devrait être établie dans le Plan de sûreté de l'installation portuaire (PSSP) et celle consistant à exiger une DoS dans le Plan de sûreté du navire (SSP).

12 Si un navire doit remplir une DoS si une installation portuaire le lui demande, en revanche une installation portuaire n'est pas tenue de remplir une DoS à la demande d'un navire; toutefois, l'installation portuaire doit accuser réception de la demande de déclaration de sûreté faite par le navire (section A/5.3 du Code ISPS). De même, un autre navire n'est pas tenu de satisfaire à la demande de DoS, mais il devrait accuser réception de cette demande (section A/5.3 du Code ISPS).

13 La DoS est destinée à être utilisée dans des cas exceptionnels généralement liés à des risques plus élevés, lorsqu'il est nécessaire de parvenir à un accord entre l'installation portuaire et le navire quant aux mesures de sûreté à appliquer pendant l'interface navire/port du fait que, soit les dispositions du PFSP et du SSP n'avaient pas prévu la situation, soit le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et la partie A du Code ISPS n'avaient pas prévu les circonstances particulières énumérées à la section A/5.2 du Code ISPS. Il devrait exister une raison liée à la sûreté en ce qui concerne l'interface spécifique navire/port ou les activités de navire à navire pour exiger ou demander de remplir une DoS.

14 Depuis l'entrée en vigueur des mesures spéciales visant à renforcer la sûreté maritime, l'expérience a montré que des DoS étaient fréquemment exigées par les navires, en partie parce qu'ils prévoient qu'on leur demandera de produire une DoS portant sur les escales précédentes dans des ports ou sur des activités de navire à navire par les fonctionnaires dûment autorisés par un Gouvernement contractant (fonctionnaires dûment autorisés) dans le cadre des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions conformément aux dispositions de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS. Toutefois, si un navire peut exiger une DoS, l'installation portuaire ou un autre navire n'est pas tenu d'en remplir une.

15 À moins d'avoir des raisons spécifiques liées à la sûreté de le faire en ce qui concerne l'interface navire/port ou activités de navire à navire spécifique, un navire ne devrait pas demander de DoS. Les circonstances spécifiées à la section A/5.2 du Code ISPS devraient s'appliquer. Une DoS ne devrait normalement pas être remplie si le navire et l'installation portuaire ou l'autre navire visé par le Code ISPS sont exploités au niveau de sûreté 1.

16 En vertu de la section A/5.2 du Code ISPS, un navire peut demander qu'une DoS 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.

17 Les agents dûment autorisés peuvent inspecter les DoS qui ont été remplies au cours des dix dernières escales dans des installations portuaires et tout document attestant qu'il a été accusé de réception de toute demande de DoS qu'un navire aurait pu faire pendant la période des 10 dernières escales dans des installations portuaires, par une installation portuaire ou un autre navire, même si cette installation portuaire

ou cet autre navire n'ont pas répondu à cette demande. Les agents dûment autorisés ne devraient pas s'attendre à ce que les navires aient en leur possession des DoS couvrant toutes les escales précédentes ou toutes les activités de navire à navire.

NÉCESSITÉ ET AVANTAGES D'UN DIALOGUE EFFICACE ET CONTINU

Généralités

18 Un dialogue efficace et continu entre la compagnie, les agents de sûreté du navire, les agents de sûreté de l'installation portuaire, les agents dûment autorisés et les autorités chargées du contrôle est crucial pour garantir la mise en œuvre efficace du régime de sûreté établi par le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS. Sans un tel dialogue, des problèmes peuvent surgir et entraîner d'éventuels malentendus et risquent de retarder ou de perturber l'interface navire/port, d'empêcher le personnel de bord d'effectuer des contrôles d'accès efficaces à leur navire ou les inspections liées à la sécurité ou les exercices de sécurité qui sont essentiels.

19 Dans la plupart des cas, le dialogue sur les questions liées à la sûreté se fera entre le navire et le PFSO. S'il existe des questions qui engagent la responsabilité des autorités du Gouvernement chargées du contrôle dans l'installation portuaire, le PFSO devrait chercher à faciliter le dialogue entre le navire et ces autorités, par exemple en fournissant le nom et les coordonnées de l'autorité compétente.

20 Dans la mesure où ce dialogue comprend l'échange de renseignements liés à la sûreté, y compris, par exemple, les renseignements sur le niveau de sûreté auquel le navire est exploité, les caractéristiques des contrôles de l'accès au navire ou du calendrier des exercices du navire, cet échange devrait être effectué par des moyens sûrs et il faudrait, si possible, éviter de transmettre de tels renseignements sur ondes métriques.

21 Tous les navires auxquels le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS s'appliquent sont tenus d'exercer des contrôles d'accès appropriés conformément à leur SSP. L'objet d'un tel dialogue est de parvenir à un accord sur les procédures à suivre lorsque le navire est au port. Des exemples de situations qui pourraient retirer un avantage de tels dialogues et accords comprennent notamment, sans toutefois s'y limiter, les éléments suivants :

- pilotes;
- identification des arrimeurs;
- inspections liées à la sécurité entreprises par le personnel de bord qui exigent d'accéder aux abords immédiats du navire;
- conduite d'exercices d'évacuation et d'entraînements à l'aide d'embarcations de sauvetage; et
- accès au navire par du personnel à terre, des représentants du propriétaire, des inspecteurs ou auditeurs de questions liées à la sécurité, de personnel d'entretien et de réparation et de représentants d'organismes chargés du bien-être et du travail des gens de mer.

Contrôle de l'accès

22 Le contrôle par le personnel à terre de l'accès aux navires qui sont au port devrait être réglementé par les dispositions du PFSP correspondant. Les cas dans lesquels l'accès aux navires en passant par l'installation portuaire est interdit ou refusé aux représentants des propriétaires, aux inspecteurs ou auditeurs des questions liées à la sécurité, au personnel d'entretien et de réparation et aux représentants d'organismes chargés du bien-être et du travail des gens de mer devraient être indiqués dans le PFSP et approuvés par le Gouvernement contractant. En général, il faudrait tout faire pour faciliter cet accès sauf si le PFSP mentionne des raisons précises liées à la sûreté de ne pas le faire.

Identification exigée

23 Il est exigé dans le Code ISPS que toute personne souhaitant embarquer à bord du navire présente un moyen d'identification acceptable pour ce navire. Ces personnes comprennent les arrimeurs et autres travailleurs au port. Les arrimeurs et autres travailleurs au port devraient avoir sur eux une pièce d'identité délivrée par l'installation portuaire ou par une autorité locale responsable du recrutement ou de l'emploi des arrimeurs. Le dialogue entre le navire et le PFSO devrait établir la manière dont l'accès au navire des arrimeurs et autres travailleurs au port doit être contrôlé. Dans les cas où les arrimeurs et autres travailleurs au port ne portent pas sur eux de pièce d'identité délivrée soit par l'installation portuaire, soit par une autorité locale, le navire peut délivrer ses propres documents d'identification temporaires avant d'autoriser l'accès à bord.

Lecture des marques de tirant d'eau et inspections liées à la sécurité

24 La lecture à vue des marques de tirant d'eau par le personnel de bord est une prescription de sécurité essentielle. Le personnel de bord est tenu d'effectuer diverses inspections liées à la sécurité et à l'entretien du navire qui exigent d'accéder aux abords immédiats du navire. Dans les cas où le personnel de bord ne possède pas de documents appropriés les autorisant à entrer sur le territoire du Gouvernement ou pays contractant, il faudrait convenir de modalités pour leur permettre d'effectuer une telle activité. Ces modalités exigeront une coordination entre le PFSO et les autorités de contrôle compétentes et il devrait être admis qu'elles seront facilitées à moins qu'il n'existe une menace spécifique pour la sûreté de l'installation portuaire. Dans de tels cas, d'autres arrangements devraient être prévus pour permettre une lecture précise des marques de tirant d'eau ou d'autres inspections liées à la sécurité et à l'entretien par le personnel de bord.

Exercices à l'aide d'embarcations de sauvetage et exercices d'évacuation

25 Les exercices d'évacuation et les entraînements à l'aide d'embarcations de sauvetage sont essentiels pour garantir la sécurité de l'exploitation du navire et c'est lorsque le navire est au port qu'ils peuvent être effectués sans risques. Si de tels exercices ou entraînements sont prévus lorsque le navire est au port, les arrangements nécessaires pour les effectuer devraient être décidés à l'avance d'un commun accord entre le navire, le PFSO ou les autorités chargées du contrôle. Il devrait être admis que de tels exercices ou entraînements seront facilités, à moins qu'il n'existe une menace spécifique pour la sûreté.

FAMILIARISATION DE L'AGENT DE SÛRETÉ DU NAVIRE

26 Il est fondamental que l'agent de sûreté du navire (SSO) possède une formation adéquate et connaisse bien les dispositions en matière de sûreté prises à bord du navire particulier à bord duquel il doit servir. Au cas où des changements de personnel de bord entraînent le remplacement du SSO de service, il incombe à la compagnie de veiller à ce que le SSO de remplacement ait l'occasion de se familiariser avec le navire particulier à bord duquel il doit servir, ainsi qu'avec son SSP, avant de prendre ses nouvelles fonctions et d'assumer ses obligations et responsabilités liées à la sûreté.

CONTACT AVEC L'AGENT DE SÛRETÉ DE LA COMPAGNIE

27 L'agent de sûreté de la compagnie a une responsabilité 24 heures sur 24. Toutefois, le CSO n'est pas tenu de s'acquitter lui-même de toutes les obligations et responsabilités incombant au CSO et il peut les déléguer. Dans la plupart des cas, le point de contact direct entre un navire et sa compagnie sera le fonctionnaire de service de la compagnie qui, s'il n'est pas le CSO, peut alerter le fonctionnaire de la compagnie qui assure les fonctions du CSO. Si les agents dûment autorisés souhaitent confirmer les procédures en vertu desquelles le navire peut prendre contact avec le CSO, un critère qui semblerait approprié serait la rapidité avec laquelle le navire peut se mettre en rapport avec le fonctionnaire de service de la compagnie et recevoir une réponse soit du CSO soit du fonctionnaire de la compagnie agissant au nom du CSO.

MESURES DE CONTRÔLE

28 S'il est jugé nécessaire d'imposer des mesures de contrôle à l'encontre d'un navire, en application aux dispositions de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS, ces mesures devraient se fonder, autant que possible, sur une évaluation approfondie des risques prévalant pour la sûreté. De telles évaluations devraient être entreprises sur une base non discriminatoire. Lorsque des mesures sont envisagées sur la base de renseignements qui sont fournis anonymement ou qui proviennent de sources officieuses, il faudrait s'efforcer de confirmer l'authenticité de ces renseignements.
