

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Téléphone: 020-7735 7611
Télécopie: 020-7587 3210



OMI

F

Réf. T2-MSS/2.11.1

MSC/Circ.1156
23 mai 2005

RECOMMANDATIONS CONCERNANT L'ACCÈS DES POUVOIRS PUBLICS, DES SERVICES D'INTERVENTION D'URGENCE ET DES PILOTES À BORD DES NAVIRES AUXQUELS S'APPLIQUENT LE CHAPITRE XI-2 DE LA CONVENTION SOLAS ET LE CODE ISPS

1 À sa soixante-dix-neuvième session (1er-10 décembre 2004), le Comité de la sécurité maritime (le Comité) a reconnu que dans certaines circonstances l'application stricte par un navire des mesures de contrôle d'accès pouvait ne pas contribuer à la sécurité du navire ou des personnes à bord ou à celle d'autres navires à proximité, et même être interprétée comme un obstacle à l'exercice par les fonctionnaires de leurs fonctions officielles.

2 À sa quatre-vingtième session (11-20 mai 2005), le Comité, soucieux d'aider les personnes concernées par cette question, a approuvé les recommandations concernant l'accès des pouvoirs publics, des services d'intervention d'urgence et des pilotes à bord des navires auxquels s'appliquent le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS (le Guide) qui figurent à l'annexe du présent document.

3 Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS sont invités à porter les recommandations à l'attention de toutes les parties concernées par les questions dont il traite.

4 Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif qui rencontrent des difficultés dans l'application des recommandations, devraient le signaler, dès que possible, à l'attention du Comité qui examinera les questions soulevées et décidera des mesures à prendre.

5 La présente circulaire devrait être lue conjointement avec la circulaire MSC/Circ.1112 intitulée "Congé à terre des gens de mer et accès aux navires en vertu du Code ISPS", à laquelle elle se rapporte.

ANNEXE**RECOMMANDATIONS CONCERNANT L'ACCÈS DES POUVOIRS PUBLICS, DES SERVICES D'INTERVENTION D'URGENCE ET DES PILOTES À BORD DES NAVIRES AUXQUELS S'APPLIQUENT LE CHAPITRE XI-2 DE SOLAS ET LE CODE ISPS****1 INTRODUCTION**

1.1 Les présentes recommandations ont pour objet d'indiquer les pratiques recommandées en ce qui concerne l'accès des pouvoirs publics, des services d'intervention d'urgence et des pilotes à bord des navires auxquels s'appliquent le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS, afin que les navires, les installations portuaires et les autorités des Gouvernements contractants à la Convention SOLAS puissent s'acquitter plus facilement de leurs tâches et responsabilités.

1.2 Lors des activités normales et de routine d'interface navire/port et de navire à navire, il est d'usage que des personnels de divers services commerciaux, publics et privés demandent à monter à bord d'un navire. Lors des activités de routine d'interface navire/port et de navire à navire, les mesures relatives au contrôle de l'accès figurant dans les plans de sûreté du navire (SSP) qui mettent en œuvre les prescriptions du Code ISPS devraient, en règle générale, être respectées par tous, y compris les fonctionnaires qui souhaitent accéder aux navires et aux zones d'accès restreint à bord.

1.3 Outre l'accès normal et de routine requis en situation ordinaire, des situations diverses surviennent où le personnel des services de la force publique ou des services d'intervention d'urgence doit intervenir pour répondre à des problèmes de sûreté spécifiques ou à des situations d'urgence telles que des incendies. Dans ces situations, il peut ne pas être possible ou raisonnable pour le personnel de sûreté du navire d'appliquer les dispositions normalement requises par le SSP en matière de contrôle de l'accès. La sûreté et la sécurité du navire et des installations portuaires exigent l'établissement de pratiques qui permettent de procéder sans tarder au contrôle de l'accès à bord des pouvoirs publics, des services d'intervention d'urgence et des pilotes. Le respect de telles pratiques ne devrait pas être interprété comme un manquement du navire à l'obligation de mettre en œuvre ou de maintenir des mesures de sûreté appropriées et ne devrait pas servir de prétexte aux fonctionnaires pour se soustraire aux mesures de sûreté d'un navire dans le cadre d'activités normales et de routine qui requièrent un accès à bord.

1.4 Il y a lieu de noter que selon le paragraphe B/9.12 du Code ISPS, les personnes qui refusent ou ne sont pas en mesure d'établir, sur demande, leur identité et/ou de confirmer l'objet de leur visite, lorsqu'on leur demande de le faire devraient se voir refuser l'accès au navire et leur tentative d'accéder au navire devrait être signalée, selon qu'il conviendra, à l'agent de sûreté du navire (SSO), à l'agent de sûreté de la compagnie (CSO), à l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) et aux autorités nationales ou locales responsables de la sûreté.

2 DÉFINITIONS

2.1 Aux fins des présentes recommandations, on entend par :

- .1 *pouvoirs publics*, les organismes ou les fonctionnaires d'un État chargés de la mise en application des législations, réglementations, arrêtés et décrets de cet État; et
- .2 *services d'intervention d'urgence* le personnel des services médicaux, paramédicaux et ambulanciers, le personnel des services d'incendie et de sauvetage et les unités de recherche et de sauvetage maritimes (SAR) qui interviennent ou participent à des opérations SAR.

2.2 Les pouvoirs publics recouvrent, sans pour autant s'y limiter, les fonctionnaires des services d'immigration, des douanes, de santé et de police, le personnel militaire et les agents des services des garde-côtes, les experts et les inspecteurs qui sont habilités par un État à exercer, conformément aux dispositions des traités internationaux auxquels l'État est Partie, un contrôle (contrôle des navires par l'État du port) ou des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions (en application de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS) ou à mener des enquêtes sur des cas présumés d'infraction aux dispositions des textes législatifs nationaux ou sur des accidents de mer, ou bien des enquêtes judiciaires. Font également partie des pouvoirs publics, les services de sûreté de l'État. En outre, les pouvoirs publics recouvrent les experts, les inspecteurs, les auditeurs, les personnes qui enquêtent sur les accidents de mer ou sur des cas présumés d'infraction aux dispositions des traités internationaux et aux dispositions des textes législatifs nationaux de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon, lorsque ces personnes sont employées directement par l'État du pavillon.

2.3 Les agents des pouvoirs publics et des services d'intervention d'urgence et les pilotes peuvent être en uniforme ou en civil.

Référence : MSC/Circ.1132, paragraphes 18, 19, 20, 21

3 POSITION DU CHAPITRE XI-2 DE LA CONVENTION SOLAS ET DU CODE ISPS

3.1 Les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime énoncées dans le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et dans le Code ISPS ont été élaborées aux fins de renforcer la sûreté dans le secteur des transports maritimes internationaux et ne devraient pas être appliquées pour retarder ou empêcher inutilement ou de manière injustifiée l'accès à bord des pouvoirs publics et des services d'intervention d'urgence.

3.2 En vue de réaliser ses objectifs, le Code ISPS incorpore un certain nombre de prescriptions fonctionnelles. Celles-ci visent, sans toutefois s'y limiter, à empêcher l'accès non autorisé aux navires et aux installations portuaires et à leurs zones d'accès restreint (section A/1.3.3 du Code ISPS).

3.3 Le fait qu'un plan de sûreté du navire (SSP) ait été approuvé par l'Administration ou par un organisme de sûreté reconnu agissant en son nom ne donne pas le droit au navire ni aux personnes qui se trouvent à bord de se prévaloir des dispositions qu'il énonce et de prétendre, dans quelque situation que ce soit et indépendamment [des mesures] requises par le niveau de sûreté applicable, qu'ils sont habilités à empêcher l'un quelconque des pouvoirs publics

d'embarquer à bord du navire lorsque celui-ci se trouve sur le territoire d'un autre Gouvernement contractant à la Convention SOLAS ou d'un autre État.

3.4 Il convient de noter que la règle XI-2/8 de la Convention SOLAS intitulée "Pouvoir discrétionnaire du capitaine en matière de sécurité et de sûreté du navire", dispose de ce qui suit :

"Le capitaine ne doit pas être soumis, de la part de la compagnie, de l'affrètement ou de toute autre personne, à des pressions qui l'empêchent de prendre ou d'exécuter des décisions qui, selon son jugement professionnel, sont nécessaires pour maintenir la sécurité et la sûreté du navire. Ces dispositions comprennent le refus d'embarquer des personnes (sauf celles qui sont identifiées comme étant dûment autorisées par un Gouvernement contractant) ou leurs effets et le refus de charger des cargaisons, y compris des conteneurs ou autres engins de transport fermés."

3.5 Le fait de retarder indûment l'arrivée du pilote à la passerelle, notamment lorsque le navire fait route, nuit à la sécurité de la navigation et peut entraîner des situations où la sécurité du navire et celle d'autres navires ou de personnes à proximité peuvent être compromises.

3.6 Le fait d'empêcher l'accès des pouvoirs publics à bord peut être interprété comme une obstruction à l'exécution de leurs fonctions ou une obstruction à des procédures judiciaires ou autres procédures prévues par la loi ou à l'administration de la justice, lorsque les pouvoirs publics cherchent en toute légalité à monter à bord d'un navire. Dans ce cas, les pouvoirs publics devraient informer le capitaine du navire des lois, règlements, décrets ou ordonnances qui leur donnent un droit légitime d'accès au navire conformément au droit international ou national. Conformément aux dispositions des paragraphes 4.4 et 9.1.5 les pouvoirs publics devraient présenter une pièce d'identité lorsqu'ils cherchent à monter à bord du navire et le personnel du navire est en droit d'en vérifier l'authenticité.

4 IDENTIFICATION

4.1 Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS devraient délivrer des documents d'identification appropriés, portant le cas échéant une photographie du titulaire, aux fonctionnaires du gouvernement qui sont habilités à monter à bord des navires ou à entrer dans les installations portuaires dans le cadre de l'accomplissement de leurs tâches officielles, et mettre en place des procédures qui permettent de vérifier l'authenticité de ces documents. Les fonctionnaires du gouvernement devraient présenter, sur demande, leurs documents d'identification aux points de contrôle d'accès aux installations portuaires et aux navires et si on les en prie lorsqu'ils sont à bord.

4.2 Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS devraient s'assurer que les navires sont en mesure de vérifier directement l'authenticité des documents d'identification dont sont munis les pouvoirs publics et les services d'intervention d'urgence, à partir de renseignements fournis par l'État du port et l'État côtier.

4.3 La forme et la présentation des documents d'identité des pouvoirs publics, des services d'intervention d'urgence et des pilotes, ainsi que la langue utilisée dans ces documents, sont soumis au droit national ou à des réglementations locales et il n'existe aucune norme internationale en la matière. Dans certains cas, ces documents d'identité ne portent pas le nom de l'individu mais simplement un numéro d'identification qui peut être alphanumérique, ou bien ils peuvent ne pas indiquer le nom de la personne mais simplement inclure une photographie du

titulaire. Si la langue utilisée dans les documents d'identité n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français une traduction dans l'une de ces trois langues, de préférence l'anglais, devrait être incluse dans le même document d'identité.

4.4 Les agents des pouvoirs publics, les services d'intervention d'urgence et les pilotes, qu'ils soient ou non en uniforme, devraient présenter un document d'identité lorsqu'ils cherchent à monter à bord d'un navire. La section A/17.2.13 du Code ISPS oblige l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSSO) à aider l'agent de sûreté du navire (SSO) à confirmer, sur demande, l'identité des personnes cherchant à monter à bord du navire et le plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP) devrait, conformément au paragraphe B/16.8.13 du Code ISPS, indiquer, pour tous les niveaux de sécurité, les procédures permettant d'aider les SSO à confirmer l'identité des personnes cherchant à monter à bord du navire. Lorsqu'elle présente son document d'identité, la personne concernée devrait être prête à fournir les coordonnées d'un point de contact pour permettre de vérifier la validité du document d'identification, en plus des renseignements fournis au navire, conformément au paragraphe 4.2 ci-dessus.

4.5 Seul le responsable de l'équipe des services d'intervention d'urgence doit présenter, dans la mesure du possible, un document d'identité. Celui-ci devrait pouvoir indiquer au navire le nombre d'agents du personnel d'intervention d'urgence qui montent à bord.

4.6 La délivrance, par le navire, de documents d'identification pour visiteur aux agents des pouvoirs publics, des services d'intervention d'urgence et aux pilotes qui présentent, lorsqu'ils cherchent à monter à bord, des documents d'identité vérifiables, peut ne pas être nécessaire et ces derniers peuvent montrer, au lieu des documents d'identification pour visiteurs délivrés par le navire, leurs pièces d'identité officielles. Si lesdites personnes n'ont pas sur elles un document d'identification pour visiteur délivré par le navire, ce fait ne devrait pas être interprété comme un manquement du navire à l'obligation de mettre en œuvre ou de maintenir des mesures de sûreté appropriées. Les pouvoirs publics, les services d'intervention d'urgence et les pilotes ne devraient pas être obligés de se départir de leurs pièces d'identité officielles lorsqu'ils montent à bord d'un navire.

Références : Section A/17.2.13 et paragraphes B/4.18, B/9.11, B/16.8.13 du Code ISPS et paragraphe 2.7 des Recommandations intérimaires sur les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui visent à renforcer la sûreté maritime (résolution MSC.159(78)).

5 FOUILLES

5.1 Les pouvoirs publics qui sont identifiés de manière appropriée et agissent dans le cadre de leurs fonctions ne devraient pas être soumis à des fouilles par le personnel de bord lorsqu'ils montent à bord d'un navire.

5.2 À la discrétion du capitaine ou de l'agent de sûreté du navire (SSO), le personnel des services d'intervention d'urgence dûment identifié qui intervient dans le cadre d'une situation critique, lors d'un incendie à bord par exemple, ne devrait pas être soumis à des fouilles par le personnel de bord lorsqu'il monte à bord du navire.

5.3 L'engagement de pilotes est obligatoire dans plusieurs endroits et le pilotage fait l'objet dans certains pays de règlements et de pratiques locaux. Les pilotes qui embarquent en mer et au quai sont soumis aux mesures liées au contrôle de l'accès, à la discrétion du capitaine ou du SSO conformément aux dispositions du SSP. Le capitaine ou le SSO devrait se mettre en rapport avec

les pilotes en vue de s'assurer que les mesures liées au contrôle de l'accès applicables aux pilotes qui embarquent en mer sont exécutées de manière à ne pas empêcher le pilote d'accéder à la passerelle à temps pour échanger des renseignements avec le capitaine et commencer à dispenser les services de pilotage nécessaires à la sécurité du navire et de la navigation. S'il est nécessaire que le pilote arrive à temps à la passerelle, celui-ci pourrait être dispensé des vérifications auprès de l'employeur et autres mesures liées au contrôle de l'accès, prescrites par le SSP, telles que les fouilles, dès lors que l'identité du pilote a été vérifiée à la satisfaction du capitaine ou du SSO. Les associations de pilotes sont encouragées à mettre en place, conjointement avec les navires, des procédures d'autorisation et d'habilitation préalables en vue de faciliter l'embarquement des pilotes.

Référence : Paragraphes B/9.14, B/9.15 et B/9.16.5 du Code ISPS.

6 ESCORTE

6.1 Il est d'usage d'escorter le pilote du pont à la passerelle de navigation à son arrivée et de la passerelle de navigation au pont lors de son départ.

6.2 On peut raisonnablement s'attendre à ce que les pouvoirs publics et les services d'intervention d'urgence ne soient pas au fait de l'agencement du navire et il pourrait donc être prudent de les escorter pendant qu'ils se trouvent à bord. Il est toutefois reconnu que dans certains cas, en raison du nombre de personnel de bord ou des circonstances régnantes, il pourrait ne pas être possible ou pratique d'escorter les pouvoirs publics pendant toute la durée de leur visite à bord. En pareil cas, le capitaine et/ou le SSO devrait se mettre généralement d'accord avec les pouvoirs publics et les services d'intervention d'urgence quant à leurs mouvements à bord. Le fait que les pouvoirs publics et les services d'intervention d'urgence puissent accomplir leurs tâches sans être escortés ne devrait pas être interprété comme un manquement du navire à l'obligation de mettre en œuvre des mesures de sûreté appropriées, ni comme la possibilité d'empêcher les pouvoirs publics et les services d'intervention d'urgence d'accomplir leurs tâches.

6.3 Les dispositions arrêtées pour escorter les pouvoirs publics, les services d'intervention d'urgence et les pilotes ne devraient pas les retarder indûment dans l'exécution de leurs tâches.

Référence : Paragraphe B/9.16.6 du Code ISPS.

7 ACCÈS AUX ZONES D'ACCÈS RESTREINT À BORD

7.1 Lors d'activités de routine, d'intervention d'urgence ou de maintien de l'ordre, les pouvoirs publics et les services d'intervention d'urgence peuvent demander à accéder aux zones d'accès restreint identifiées par le SSP conformément aux dispositions du paragraphe B/9.18 du Code ISPS. Dès lors que les raisons de la demande d'accès à une zone d'accès restreint ont été établies ou qu'elles indiquent que le fait de restreindre l'accès à cette zone constituerait une entrave à l'exécution de leurs tâches, le navire devrait prendre immédiatement les dispositions voulues pour l'accès à ces zones.

7.2 Bien que la passerelle de navigation puisse être une zone d'accès restreint, les pilotes ont besoin d'accéder à la passerelle pour exécuter des tâches indispensables en matière de sécurité. Les pilotes devraient pouvoir avoir accès à la passerelle sans avoir à fournir d'autres raisons, une fois que leur identité a été établie à la satisfaction du capitaine et/ou du SSO.

Référence : Paragraphe B/9.20 du Code ISPS.

8 ARMES À FEU

8.1 La législation nationale de chaque État régit le port d'armes à feu par les pouvoirs publics dans le cadre de l'exécution de leurs tâches. Le capitaine et le SSO devraient s'attendre à ce que divers pouvoirs publics portent des armes lorsqu'ils se trouvent à bord.

8.1.1 Il ne devrait pas être demandé à ces agents de remettre leurs armes à feu lorsqu'ils montent à bord.

8.2 Selon le paragraphe B/16.7 du Code ISPS, l'emploi d'armes à feu à bord ou à proximité des navires et dans les installations portuaires peut poser des risques particuliers et notables pour la sécurité, en particulier eu égard à certaines substances dangereuses ou potentiellement dangereuses et devrait être envisagé avec la plus grande prudence. Les fonctionnaires armés des pouvoirs publics devraient s'informer, lorsqu'ils montent à bord du navire, des marchandises dangereuses ou des matières potentiellement dangereuses présentes à bord et s'ils connaissent mal les risques liés à ces matières, demander des conseils spécifiques sur les précautions à observer en matière de sécurité. Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS devraient veiller à ce que les pouvoirs publics autorisés à porter des armes connaissent les risques spécifiques qui existent en matière de sécurité, eu égard aux substances dangereuses ou potentiellement dangereuses transportées à bord des navires et se trouvant dans les installations portuaires.

8.3 La présence à bord d'armes à feu appartenant à des pouvoirs publics, que ces armes aient été déclarées ou non lorsque les représentants de ces pouvoirs publics sont montés à bord du navire, ne devrait pas être interprétée comme un manquement du navire à l'obligation de mettre en œuvre ou de maintenir des mesures de sûreté appropriées.

9 PRATIQUE RECOMMANDÉE

9.1 Le personnel de bord responsable du contrôle de l'accès au navire devrait :

- .1 demander, à moins que d'autres dispositions aient été prises au préalable par l'agent du navire ou par son intermédiaire, que les pouvoirs publics, les services d'intervention d'urgence et les pilotes présentent leur document d'identification lorsqu'ils montent à bord et s'enquérir auprès des pouvoirs publics et des services d'intervention d'urgence de l'objet de la visite qu'ils ont l'intention d'effectuer;
- .2 consigner les détails du document d'identification présenté, à condition que le fait de consigner ces renseignements n'empêche pas la personne en question d'exécuter ses tâches;

- .3 escorter, si nécessaire et sans retard indû, les pouvoirs publics ou les services d'intervention d'urgence à leur destination à bord;
 - .4 informer sans tarder, s'il y a lieu, le capitaine et le SSO de l'arrivée des pouvoirs publics des services d'intervention d'urgence ou du pilote; et
 - .5 vérifier l'authenticité du document d'identité ou d'identification, si le navire a des raisons sérieuses de douter de l'authenticité du document d'identification présenté, sans empêcher les pouvoirs publics ou les services d'intervention d'urgence d'exécuter leurs tâches.
-