



4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Téléphone : +44 (0)20 7735 7611

Télécopieur : +44 (0)20 7587 3210

Réf. T2-MSS/2.11.1

MSC.1/Circ. 1342
27 mai 2010

RAPPEL CONCERNANT LES PERMISSIONS À TERRE DES GENS DE MER ET L'ACCÈS AUX NAVIRES

1 En adoptant le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS, la Conférence de 2002 des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), a également adopté la résolution 11 de la Conférence sur les aspects liés à l'élément humain et le congé à terre des gens de mer, par laquelle, entre autres, elle priait instamment les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS de tenir compte de l'élément humain, de la nécessité d'accorder une protection spéciale aux gens de mer et de l'importance décisive du congé à terre, lorsqu'ils mettraient en œuvre les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS.

2 À sa soixante-dix-huitième session (12 – 21 mai 2004), reconnaissant la nécessité de fournir des renseignements supplémentaires pour aider les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS et le secteur maritime à respecter les dispositions pertinentes de la résolution 11 de la Conférence, tout en s'acquittant en même temps de leurs obligations en vertu du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, le Comité de la sécurité maritime a approuvé des Directives relatives au congé à terre et à l'accès aux navires, qui ont été diffusées sous la cote MSC/Circ.1112.

3 À sa quatre-vingt-septième session (12 - 21 mai 2010), le Comité a examiné cette question plus avant et il est ressorti des débats que certains Gouvernements contractants à la Convention SOLAS pourraient ne pas avoir mis en application de manière appropriée les dispositions connexes du Code ISPS, de la résolution 11 de la Conférence et des Directives susmentionnées que le Comité avait approuvées à cet égard, ou pourraient ne pas avoir mis en place de mesures efficaces pour veiller à ce que celles-ci soient mises en application de manière adéquate. Le Comité a passé en revue et mis à jour les Directives qui figurent à l'annexe de la circulaire MSC/Circ.1112 et a approuvé les Directives relatives aux permissions à terre des gens de mer et à l'accès aux navires telles qu'elles figurent à l'annexe de la présente circulaire.

4 Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS sont instamment priés de porter les Directives jointes en annexe à l'attention des autorités désignées, des ports et des exploitants d'installations portuaires, des agents de sûreté de l'installation portuaire et du personnel de sûreté, ainsi que de toutes les autorités nationales responsables de l'application et du contrôle de l'application des dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS et des autorités nationales qui exercent une influence sur les permissions à terre des gens de mer.

5 Le Comité a annulé la circulaire MSC/Circ.1112, et a décidé que toute référence à cette dernière devrait être comprise comme une référence à la présente circulaire.

ANNEXE

DIRECTIVES RELATIVES AUX PERMISSIONS À TERRE DES GENS DE MER ET À L'ACCÈS AUX NAVIRES

1 La Conférence SOLAS de 2002, qui a adopté le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, le Code ISPS et les résolutions de la Conférence connexes, était consciente des problèmes liés à l'élément humain et affectant les droits fondamentaux des gens de mer que risquait de soulever l'imposition d'un régime de sûreté applicable aux transports maritimes internationaux à l'échelle mondiale. Il avait été reconnu que les gens de mer assumeraient les tâches et responsabilités essentielles liées à la mise en œuvre du régime de sûreté pour les navires. Parallèlement, le fait que l'accent soit mis sur la sûreté des installations portuaires faisait craindre que les navires et les gens de mer soient considérés comme une menace potentielle pour la sûreté plutôt que comme des partenaires dans la mise en application efficace du régime de sûreté.

2 À cet égard, il avait été reconnu qu'il pourrait y avoir incompatibilité entre la sûreté et les droits de l'homme, de même qu'entre la sûreté et le mouvement efficace des navires et des cargaisons dans le cadre d'un commerce international qui est essentiel pour l'économie mondiale. Il faudrait un bon équilibre entre les exigences en matière de sûreté, la protection des droits fondamentaux des gens de mer et des travailleurs portuaires et la nécessité de maintenir la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'exploitation des navires en permettant l'accès aux navires des services d'appui tels que ceux qui sont requis pour l'embarquement des approvisionnements, pour la réparation et l'entretien du matériel essentiel et autres activités vitales, lesquels sont assurés comme il se doit lorsque les navires sont amarrés dans des installations portuaires.

3 La Conférence SOLAS de 2002 a inclus des dispositions relatives à la protection des droits fondamentaux des gens de mer dans le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et dans le Code ISPS. Il est indiqué clairement dans le préambule du Code ISPS qu'aucune disposition du Code ISPS ne doit être interprétée d'une manière incompatible avec les instruments internationaux existants qui protègent les droits et libertés des travailleurs maritimes et portuaires. Dans le préambule, l'attention des Gouvernements contractants est également appelée sur le fait que lorsqu'ils approuvent des plans de sûreté des installations portuaires, ils devraient tenir compte du fait que les gens de mer ont besoin de permissions à terre et d'avoir accès aux établissements sociaux basés à terre, y compris à des soins médicaux.

4 Pour répondre à ces préoccupations et respecter ces principes, il est prévu au paragraphe A/16.3.15 du Code ISPS que le plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP) doit contenir des procédures pour faciliter les permissions à terre pour le personnel du navire ou les changements de personnel, de même que l'accès des visiteurs au navire, y compris les représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer. Ces dispositions devraient être interprétées comme incluant le personnel d'appui basé à terre et l'embarquement des approvisionnements du navire. Les dispositions du paragraphe B/16.8.14 du Code ISPS renforcent ces prescriptions en indiquant que le PFSP devrait indiquer les procédures en question qui se rapportent à tous les niveaux de sûreté.

5 Lorsqu'ils approuvent le PFSP et les amendements à celui-ci, les Gouvernements contractants devraient s'assurer que celui-ci tient dûment compte des procédures décrites au paragraphe A/16.3.15 du Code ISPS, de même que des recommandations formulées au paragraphe B/16.8.14 dudit code. Les Gouvernements contractants devraient également veiller à ce que les arrangements et les mesures mis en place pour contrôler la mise en application

efficace des dispositions des plans approuvés confirment aussi que les dispositions de ces plans en matière de permissions à terre et d'accès aux navires sont correctement mises en application. La nécessité de disposer de programmes adéquats et efficaces de contrôle à l'échelon national a été rappelée plusieurs fois et les Gouvernements contractants qui n'ont pas mis sur pied de tels programmes devraient traiter cette question dans les plus brefs délais.

6 D'un point de vue pratique, il est également important que le port et les exploitants des installations portuaires, ainsi que le personnel de sûreté cherchent à maintenir l'équilibre entre les exigences liées à la sûreté et les besoins du navire et de son équipage. Les exploitants d'installations portuaires devraient assurer la coordination des permissions à terre du personnel du navire ou des changements de personnel, ainsi que l'accès au navire, par l'installation portuaire, des visiteurs, y compris les représentants des associations de protection sociale des gens de mer et des personnes chargées de l'entretien du matériel du navire et de la sécurité de son exploitation et ce, en accord avec la compagnie avant l'arrivée du navire. Il est contraire à la lettre et à l'esprit du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS de s'attacher exclusivement à la sûreté de l'installation portuaire; pareille mesure a des répercussions graves pour le système des transports maritimes internationaux, qui est un élément vital de l'économie mondiale. Il est à noter en outre que le Recueil de directives pratiques OMI/OIT sur la sûreté dans les ports recommande que tous les groupes d'intérêts collaborent activement pour prendre de telles dispositions et établir à l'avance de tels plans.

7 Ainsi qu'il est indiqué dans la résolution 11 de la Conférence, les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS sont priés instamment de tenir compte de l'élément humain, de la nécessité d'accorder une protection spéciale aux gens de mer et de l'importance cruciale des permissions à terre lorsqu'ils mettront en œuvre les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS. Par conséquent, les Gouvernements contractants, les États Membres de l'Organisation et les organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif auprès de l'Organisation sont encouragés à rendre compte à cette dernière de tous les cas où l'élément humain a été affecté négativement par la mise en œuvre des dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS et sont priés de porter de tels cas à l'attention du Comité de la sécurité maritime et du Comité de la simplification des formalités.
