

Dossier consolidé

Date de création : 25-06-2024

Projet de loi 7706

Projet de loi relatif à l'amélioration de la sûreté des navires

Date de dépôt : 17-11-2020
Date de l'avis du Conseil d'État : 25-06-2024
Auteur(s) : Monsieur Franz Fayot, Ministre de l'Économie

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
17-11-2020	Déposé	7706/00	<u>3</u>
02-02-2021	Avis de la Chambre de Commerce (28.1.2021)	7706/01	<u>104</u>
23-02-2021	Avis du Conseil d'État (23.2.2021)	7706/02	<u>107</u>
04-03-2021	Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace Procès verbal (17) de la reunion du 4 mars 2021	17	<u>120</u>
18-01-2024	Commission de l'Économie, des PME, de l'Énergie, de l'Espace et du Tourisme Procès verbal (03) de la reunion du 18 janvier 2024	03	<u>131</u>
25-03-2024	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de l'Économie, des PME, de l'Énergie, de l'Espace et du Tourisme	7706/03	<u>158</u>
22-04-2024	Avis complémentaire de la Chambre de Commerce (19.4.2024)	7706/04	<u>175</u>
25-06-2024	Avis complémentaires du Conseil d'État (25.6.2024)	7706/05	<u>178</u>

7706/00

N° 7706

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI

relatif à l'amélioration de la sûreté des navires

* * *

*(Dépôt: le 17.11.2020)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (16.11.2020).....	1
2) Exposé des motifs	2
3) Texte du projet de loi.....	2
4) Commentaire des articles	7
5) Fiche financière	11
6) Fiche d'évaluation d'impact.....	11
7) Règlement (CE) n° 725/2004.....	14

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur rapport de Notre Ministre de l'Économie et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre de l'Économie est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi relatif à l'amélioration de la sûreté des navires.

Palais de Luxembourg, le 16 novembre 2020

Le Ministre de l'Économie,

Franz FAYOT

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

La convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer faite à Londres le 1^{er} novembre 1974 (ci-après « la convention SOLAS ») a été approuvée par le Grand-duché de Luxembourg dès 1990 concomitamment à la création du registre maritime luxembourgeois.

La convention SOLAS a connu depuis cette époque plusieurs modifications dont l'introduction d'un chapitre XI-2 concernant les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime, adopté en réaction aux attentats du 9 septembre 2011. A ce chapitre est attaché le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ci-après « le code ISPS ») adopté à Londres le 12 décembre 2002 par l'Organisation maritime internationale. Ce code ISPS est composé de deux parties : la partie A contient des mesures obligatoires et la partie B propose des recommandations. Le règlement (CE) n°725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires est venu s'ajouter à ce cadre conventionnel et a imposé que certaines des recommandations de la partie B du code ISPS s'appliquent obligatoirement dans les États membres de l'Union européenne (article 3, paragraphe 5).

Les dispositions du chapitre XI-2 de la convention SOLAS, de la partie A et partiellement de la partie B du code ISPS sont ainsi applicables aux navires battant pavillon luxembourgeois qui effectuent des voyages internationaux, quand il s'agit de navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers, les navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaisons, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et les unités mobiles de forage au large, conformément à la règle 2 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS. La présente loi doit donc être interprétée comme une mise en œuvre conforme aux dispositions de ladite convention SOLAS, y compris les dispositions obligatoires du code ISPS, dans sa dernière version en vigueur.

Bien que d'application directe, le règlement (CE) n°725/2004 précité comprend un article 14 qui impose aux États membres le soin de prendre des « *sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives* » en cas d'infractions. L'article 7.0.0-4 (anciennement article 126) de la loi modifiée du 9 novembre 1990 précitée a vocation à s'appliquer aux infractions aux dispositions obligatoires de la convention SOLAS, y compris à celles du chapitre XI-2, de la partie A et partiellement de la partie B du code ISPS, puisqu'il prévoit que « *les infractions aux dispositions relatives à la sécurité de la navigation et de la police de la navigation prévues par le titre 2, et les conventions y mentionnées, ainsi que les règlements pris en leur exécution, sont punis d'un emprisonnement de 8 jours à 2 ans et d'une amende de 3.000 euros à 25.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, le tout sans préjudice des peines plus fortes prévues par le code pénal ou d'autres lois spéciales.* » Néanmoins, une mise à jour des sanctions était nécessaire, celles-ci n'ayant pas été revues depuis 1990 et n'étant plus assez dissuasives.

En outre, l'avant-projet spécifie les critères permettant aux organismes habilités (au sens du règlement (CE) n°391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et du règlement grand-ducal du 17 mars 2016 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritime) d'être autorisés à agir en tant qu'organismes de sûreté reconnus.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Titre 1^{er} – Dispositions générales

Art. 1^{er}. Aux fins de la présente loi, on entend par :

1. Code ISPS : le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires dans sa version actualisée ;
2. Commissaire : le commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes ;
3. Compagnie : entité telle que définie à la règle 1^{ère} du chapitre IX de la convention SOLAS ;
4. Convention SOLAS : la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer dans sa version actualisée ;

5. Inspecteur : le commissaire ou un employé d'un organisme de sûreté reconnu, chargé de contrôler la sûreté des navires ;
6. Navire : tout navire tel que défini à l'article 1.1.0-1 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime luxembourgeois qui entre dans le champ d'application de la présente loi tel que déterminé à l'article 2.
7. Organisme habilité : un organisme défini à l'article 2.0.0-2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime luxembourgeois ;
8. Organisme de sûreté reconnu : un organisme habilité qui a été autorisé à agir en matière de sûreté suivant les articles 16 et suivants de la présente loi ;
9. Ministre : le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions.
10. Règlement (CE) n° 725/2004 : le Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

Art. 2. La présente loi s'applique aux navires battant pavillon luxembourgeois ou demandant à battre pavillon luxembourgeois suivants dès lors qu'ils effectuent des voyages internationaux :

- a. les navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers ;
- b. les navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaison, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 ;
- c. les unités mobiles de forage au large.

Art. 3. Le commissaire fait office, pour la sûreté maritime d'autorité compétente pour la sûreté maritime telle que visée à l'article 2, 7) du Règlement (CE) n° 725/2004.

Art. 4. Tout navire doit avoir à son bord tout le matériel et l'équipement de sûreté adéquat, y compris un système d'alerte, afin de pouvoir assurer le niveau de sûreté prescrit sur base de la règle 3 du chapitre XI/2 de la convention SOLAS et prendre les mesures imposées par la section 7 de la partie A du code ISPS.

Art. 5. Si le navire ne respecte pas ou n'est pas en mesure de respecter les exigences du chapitre XI/2 de la convention SOLAS, de la partie A du code ISPS, du règlement (CE) n°725/2004, des prescriptions obligatoires de la partie B du Code ISPS, ou encore les exigences issues des niveaux de sûreté applicables, le commissaire doit en être informé avant que le navire ne se livre à une activité quelconque d'interface avec un port ou avant d'entrer dans un port, selon l'événement qui se produira le premier.

Art. 6. Le commissaire peut autoriser un navire particulier ou un groupe de navires, à mettre en œuvre d'autres mesures de sûreté équivalentes à celles qui sont prescrites au chapitre XI/2 de la convention SOLAS ou à la partie A du code ISPS, à condition que ces mesures de sûreté soient au moins aussi efficaces que celles qui sont prescrites dans ledit chapitre ou dans la partie A du code ISPS.

Art. 7. La déclaration de sûreté définie à la section 5 de la partie A du code ISPS et le registre des activités visé à la section 10 de la même partie dudit code doivent être conservés à bord du navire pour une période de 5 ans.

Art. 8. Toute navire détient à bord et applique un plan de sûreté établi par la compagnie et approuvé par le commissaire ou l'organisme de sûreté reconnu conformément à la section 9 de la partie A du code ISPS.

Toute modification au système de sûreté, au plan de sûreté du navire approuvé ou au matériel de sûreté spécifié dans le plan doit être approuvée par le commissaire sinon l'organisme de sûreté reconnu.

Art. 9. Le commissaire ou l'organisme de sûreté reconnu peut contrôler et mettre à l'épreuve les mesures de sûreté à bord des navires et le plan de sûreté.

Titre 2 – Vérifications, certification et visa

Art. 10. Le commissaire sinon un organisme de sûreté reconnu procède aux vérifications visées à la section 19.1 de la partie A du code ISPS.

La vérification de renouvellement doit intervenir au plus tard cinq ans après la date de délivrance du certificat international de sûreté.

Le commissaire peut demander à ce que des vérifications supplémentaires soient effectuées.

Art. 11. Au vu du plan de sûreté approuvé et du rapport de visite initiale de sûreté, le commissaire sinon un organisme de sûreté reconnu délivre ou vise le certificat international de sûreté défini à la section 19.2 de la partie A du code ISPS.

Le certificat international de sûreté est délivré pour une période maximale de cinq ans.

Art. 12. Le certificat international de sûreté est renouvelé par le commissaire sinon un organisme de sûreté reconnu à l'issue d'une visite de vérification de la conformité du navire au plan de sûreté qui doit intervenir au plus tard cinq ans après la date de sa délivrance. Le certificat est renouvelé pour une période n'excédant pas 5 ans à compter de la date d'expiration et hors prorogation éventuelle, suivant les articles 13 et 14 de la présente loi, du certificat existant.

Art. 13. Si, après l'achèvement d'une vérification de renouvellement, un nouveau certificat ne peut pas être délivré au navire avant la date d'expiration du certificat, le commissaire sinon un organisme de sûreté reconnu appose un visa sur le certificat existant qui est accepté comme valable pour une nouvelle période qui ne peut excéder cinq mois à compter de la date d'expiration.

Art. 14. Si à la date d'expiration du certificat international de sûreté, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel une vérification peut être réalisée, le commissaire ou l'organisme de sûreté reconnu peut proroger ledit certificat pour une durée maximale de trois mois afin de lui permettre de terminer son voyage, dans les limites et sous les conditions fixées à la section 19.3.5 de la partie A du code ISPS. Les navires visés à la section 19.3.6 ne peuvent se voir accorder par le commissaire une prorogation de leur certificat international de sûreté ne dépassant pas un mois à compter de la date d'expiration dudit certificat.

Art. 15. Avant l'approbation du plan de sûreté et la visite initiale de sûreté, un certificat international de sûreté provisoire valable pour une durée de 6 mois non renouvelable peut être délivré par le commissaire ou un organisme de sûreté reconnu dans les conditions énoncées à la section 19.4 de la partie A du code ISPS et après les vérifications énoncées à la section 19.4.2.

Titre 3 – Autorisation des organismes habilités en tant qu'organismes de sûreté reconnus

Art. 16. Le ministre peut, en fonction des besoins de l'État et sur avis préalable du commissaire, autoriser un ou plusieurs des organismes habilités à effectuer en tout ou en partie les missions d'approbation des plans de sûreté ou de leurs amendements, de contrôle et de mise à l'épreuve des mesures de sûreté, de vérifications, et de délivrance, visa et renouvellement du certificat international de sûreté, pour le compte du commissaire.

Art. 17. Pour être autorisé comme organisme de sûreté reconnu, un organisme habilité doit au préalable en faire la demande et faire la démonstration de ses compétences en matière de sûreté conformément à la section 4.5 de la partie B du code ISPS, en apportant la preuve de ses compétences techniques, administratives et de gestion et de sa capacité à assurer la fourniture de services de qualité en temps voulu.

Art. 18. L'autorisation est octroyée à l'entité juridique qui est l'entité mère de toutes les entités juridiques composant l'organisme habilité. Cette autorisation couvre toutes les entités juridiques qui contribuent à ce que cet organisme assure des services à l'échelle internationale.

L'autorisation peut être limitée à certains types de navires, à des navires d'un certain gabarit, à certaines activités ou à une combinaison de ces éléments, conformément à la capacité et aux compétences attestées de l'organisme habilité ou à sa demande. Cette limitation peut être réexaminée à tout moment.

Art. 19. L'arrêté ministériel d'autorisation est publié par extrait au Mémorial B.

Art. 20. Une fois autorisé, la relation de travail est établie par écrit entre le commissaire et l'organisme de sûreté reconnu. Cet accord décrit les tâches et les fonctions précises assurées par l'organisme en matière de sûreté sous la responsabilité du commissaire et pour son compte.

Art. 21. Pendant toute la période de son autorisation, l'organisme de sûreté reconnu doit continuer à respecter les exigences en matière de compétence, de qualité et d'indépendance.

Art. 22. Un organisme de sûreté reconnu qui aurait effectué ou préparé l'évaluation de sûreté, ou le plan de sûreté ou les amendements du plan de sûreté d'un navire particulier doit refuser d'effectuer toute mission relative à la sûreté du navire à bord du même navire.

Art. 23. Lorsqu'il communique annuellement les résultats de l'examen de la gestion de son système de qualité au commissaire, l'organisme habilité transmet en sus les résultats concernant l'activité de surveillance relative à la sûreté des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 24. Le commissaire évalue les organismes de sûreté reconnus périodiquement pour vérifier qu'ils s'acquittent, de manière satisfaisante, des obligations contractuelles qui leur incombent en matière de sûreté.

A cette fin, le commissaire peut effectuer une visite de l'organisme de sûreté reconnu, soit à son siège, soit auprès d'une succursale ainsi qu'une inspection des navires qui ont été précédemment contrôlés par l'organisme de sûreté reconnu.

L'organisme de sûreté reconnu donne accès aux informations nécessaires aux fins de l'évaluation. Aucune clause contractuelle ne peut être invoquée pour restreindre l'accès.

Art. 25. Le commissaire peut demander à l'organisme de sûreté reconnu qui n'aurait pas maintenu les conditions ayant prévalu à son autorisation ou qui aurait manqué à ses obligations telles qu'issues des articles 21 et 22, de prendre des mesures préventives et correctives, dans les délais qu'il détermine en fonction de la dangerosité des manquements et défaillances.

Art. 26. Dans les cas visés à l'article 25, le ministre peut, sur avis du commissaire, suspendre son autorisation jusqu'à ce que les mesures préventives ou correctives aient été adoptées.

Le ministre peut retirer l'autorisation d'un organisme de sûreté reconnu, sans préjudice de tout droit à réparation pour tout dommage causé par l'organisme de sûreté reconnu :

- a. en cas de non-respect grave ou répété des conditions ayant prévalu à l'autorisation de l'organisme de sûreté reconnu ou de manquement aux obligations qui lui incombent sur base des articles 21 et 22, tel qu'il constitue une menace inacceptable pour la sûreté des navires ;
- b. en cas d'insuffisances graves ou répétées de ses performances en matière de sûreté telles qu'elles constituent une menace inacceptable pour la sûreté des navires ;
- c. qui empêche son évaluation ou y fait obstacle de manière répétée.

L'arrêté de suspension ou de retrait de l'habilitation est publié par extrait au Mémorial B.

Titre 4 – Mesures administratives.

Art. 27. Lors des vérifications ou des contrôles, tout inspecteur est investi du pouvoir de prendre une ou plusieurs mesures prévues au présent chapitre s'il constate une non-conformité du navire avec les prescriptions applicables sur base du chapitre XI-2 de la convention SOLAS, de la partie A du Code ISPS, du règlement (CE) n°725/2004, des prescriptions obligatoires de la partie B du Code ISPS.

Tout inspecteur a de surcroît la faculté de donner des conseils lorsqu'il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions applicables en matière de sûreté.

Art. 28. Les compagnies tiennent à la disposition des inspecteurs tous les renseignements et justifications en matière de sûreté propres à l'accomplissement de leur mission.

Elles donnent accès, à tout moment, à leurs navires et aux équipements en relation avec leurs activités.

Art. 29. (1) Tout inspecteur peut, après en avoir informé le commissaire, exiger qu'il soit pris, dans un délai imparti, toute mesure corrective appropriée, afin de remédier aux manquements constatés lors des vérifications ou contrôles.

(2) L'inspecteur vérifie la bonne exécution des rectifications des anomalies détectées, en respect de ses injonctions telles que données en application du paragraphe 1^{er} du présent article, au plus tard à l'échéance du délai imparti.

(3) Lorsque les mesures correctives requises au paragraphe 1^{er} n'ont pas été prises dans le délai imparti, un nouveau délai est donné pour redresser les défauts. Durant ce délai, le commissaire peut interdire au navire de naviguer ou d'être autrement exploité sauf à se rendre au port ou au chantier naval le plus proche en vue de la correction des anomalies relevées.

Art. 30. En cas de manquement grave ou de danger imminent pour la sûreté du navire, le commissaire peut directement interdire au navire de naviguer ou d'être autrement exploité. Il peut prendre à cet effet toute mesure appropriée et notamment requérir l'assistance des autorités compétentes auprès de l'État du port en vue de faire immobiliser le navire.

Par exception, le commissaire peut autoriser le navire à se rendre au port ou au chantier naval le plus proche en vue de la correction des anomalies relevées.

Titre 5 – Sanctions administratives.

Art 31. En cas d'absence de réparation dans les délais impartis visés à l'article 29 paragraphe 1^{er}, le ministre peut prononcer une amende d'ordre à l'encontre de la compagnie ou du capitaine ne pouvant dépasser 2.500 euros. Elle doit être proportionnée à la gravité des manquements.

La notification de l'amende s'effectue moyennant lettre recommandée ou contre signature apposée sur le double de la décision.

En cas de désaccord, la personne concernée doit former opposition par écrit motivé endéans un délai de quinze jours à compter de la date de notification de l'amende administrative, moyennant notification, par lettre recommandée ou contre signature sur le double de sa réclamation, au ministre.

En cas d'opposition, le ministre prend au vu de la motivation écrite lui notifiée par la personne concernée une nouvelle décision motivée, à caractère contradictoire, qui est à son tour notifiée de la manière prévue au paragraphe 2.

A défaut d'opposition régulièrement notifiée, l'amende administrative devient immédiatement exigible à l'expiration du délai d'opposition. En cas de non-paiement suivant le mode de règlement prescrit, elle fera l'objet d'un recouvrement forcé par exploit d'un agent de l'administration compétente, consécutivement à la signification d'un commandement à toutes fins à charge du contrevenant.

Art. 32. Le commissaire retire le certificat international de sûreté du navire si les mesures correctives ne sont toujours pas prises dans le nouveau délai visé à l'article 29, paragraphe 3.

Titre 6 - Sanctions pénales.

Art. 33. (1) Est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une peine d'amende de 2.500 à 100.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui permet la navigation ou l'exploitation du navire sans son certificat international de sûreté ou avec un certificat international de sûreté non valide en contravention avec les articles 11 et suivants.

(2) Est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une peine d'amende de 2.500 à 100.000 euros, toute personne qui permet la navigation ou l'exploitation du navire sans qu'il n'ait à son bord le plan de sûreté visé à l'article 8.

Art. 34. (1) Est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une peine d'amende de 750 à 25.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui n'aurait pas informé le commissaire conformément à l'article 5.

(2) Est punie de la même peine toute personne qui communiquerait sciemment de fausses informations à l'occasion des procédures d'examen ou des visites ou à la délivrance, à la prorogation ou au renouvellement du certificat international de sûreté.

Art. 35. Est punie de la peine prévue à l'article 458 du Code pénal, toute personne dépositaire par état ou par profession, d'informations confidentielles au sens de l'article 4.1 de la partie B du code ISPS qui, hors les cas où la loi l'oblige à faire connaître ces informations, les auront révélés.

Chapitre 7 – Dispositions transitoires

Art. 36. Tout organisme de sûreté, quelque soit le lieu où il se trouve établi, qui à la date d'entrée en vigueur de la présente loi a déjà été autorisé est considéré comme étant un organisme de sûreté reconnu, et ce sans avoir à demander une nouvelle autorisation.

*

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Titre 1^{er} – Dispositions générales

Ad article 1^{er}.

Cet article donne les définitions de termes employés à plusieurs reprises dans le corps du texte.

Ad article 2.

Le champ d'application de la présente loi est le même que celui du chapitre XI-2 de la convention SOLAS (règle 2) et du code ISPS (section 3, partie A). Le champ d'application est donc plus restreint que celui de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime.

Ad article 3.

Cet article précise que le commissaire est l'autorité compétente en matière de sûreté maritime selon l'article 2, 7) du règlement (CE) n° 725/2004.

Ad article 4.

Un navire doit avoir les équipements de sûreté adapté au niveau de sûreté décrété par l'État luxembourgeois sinon les États du port. Il doit aussi prendre les mesures de sûreté adaptées en fonction du risque, conformément à la règle 4, paragraphe 2 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS et à la section 7, paragraphe 1^{er}, de la partie A du code ISPS. Ce niveau est susceptible d'évoluer en fonction de l'accroissement des risques. En cas de conflits entre le niveau de sûreté établi par le Luxembourg et celui de l'État du port, le niveau le plus élevé devra être appliqué. La règle 6 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS traite du système d'alerte.

Ad article 5.

Cet article impose d'informer le commissaire quand le navire ne satisfait pas aux exigences liées au niveau de sûreté prescrit. Cela n'empêche pas le navire de notifier également l'autorité compétente de l'État du port, si cela est requis par la loi de ce dernier.

Ad article 6.

L'article désigne le commissaire comme autorité compétente pour approuver des mesures de sûreté équivalentes sur base de la règle 12, paragraphe 1^{er}, du chapitre XI/2 de la convention SOLAS.

Ad article 7.

La durée de conservation de la déclaration de sûreté visée à la section 5 de la partie A du code ISPS et du registre des activités visées à la section 10 de la même partie dudit code est fixée à cinq ans.

Ad article 8.

La compagnie doit établir un plan de sûreté qui doit se trouver à bord du navire, conformément à la section 9, paragraphe 1^{er}, de la partie A du Code ISPS. Précédemment le plan doit avoir été approuvé par le commissaire. Le deuxième alinéa de cet article met en œuvre la section 9.5 de la même partie dudit code, en décidant qu'aucune partie du plan de sûreté approuvé ne peut être modifiée sans l'aval du commissaire. Cet article met également en œuvre la section 1^{ère}, paragraphe 12, de la partie B du code ISPS.

Ad article 9.

Le commissaire peut contrôler les mesures de sûreté prises par le navire et vérifier l'efficacité des plans de sûreté des navires.

Titre 2 – Vérifications, certification et visa*Ad articles 10 à 15.*

Ces articles mettent en œuvre la Section 19 de la Partie A du Code ISPS et sont relatifs aux modalités de certification des navires battant pavillon luxembourgeois en matière de sûreté.

L'article 10 précise que tout comme en matière de sécurité du navire, l'État du pavillon a l'obligation de contrôler périodiquement à l'occasion de visites programmées, nommées en matière de sûreté « vérifications », que la sûreté du navire est assurée. Cette mission est confiée au commissaire avec possibilité de déléguer aux organismes de sûreté reconnus.

L'article 11 précise quant à lui que suivant les vérifications réalisées, dont l'issue serait positive, le commissaire délivre un certificat statutaire international de sûreté pour une durée n'excédant pas 5 ans. Cette tâche peut être déléguée aux organismes de sûreté reconnus.

L'article 12 rappelle que le certificat international de sûreté peut être renouvelé dès lors qu'une visite de vérification de la conformité du navire est réalisée au plus tard cinq ans après la délivrance du certificat initial (ou renouvelé). Le renouvellement est valable pour une période de cinq ans.

L'article 13 met en œuvre la section 19.3.4 de la partie A du code ISPS. Il permet de prolonger le certificat existant pour une période maximale de cinq mois par le biais de l'apposition d'un visa. Le cas visé par cet article est quand une vérification de renouvellement a été faite mais que le navire doit reprendre la mer avant que le certificat ne puisse être émis.

L'article 14 décrit l'hypothèse où un navire au moment de l'expiration de son certificat, ne peut être soumis à une vérification de renouvellement. Un délai supplémentaire de trois mois peut lui être accordé sur base de la section 19.3.5 de la partie A du code ISPS. Les navires effectuant des voyages courts ne pourront obtenir de prolongation supérieure à un mois.

L'article 15 désigne le commissaire comme l'entité compétente pour la mise en œuvre de la section 19.4 de la partie A du code ISPS avec possibilité de délégation aux organismes de sûreté reconnus pour ce qui est de la délivrance des certificats provisoires qui peuvent de façon exceptionnelle être délivrés avant l'approbation du plan de sûreté et la visite initiale du navire. Les conditions sont établies à la section 19.4 de la partie A du code ISPS et les vérifications à opérer à la section 19.4.2 de la même partie.

Titre 3 – Habilitation des organismes de sûreté.*Ad article 16.*

Les inspections des navires est encadrée par les règles posées par l'Union européenne dans le règlement (CE) n°391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et la directive modifiée 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. Cette directive est actuellement transposée par le règlement grand-ducal du 17 mars 2016 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. L'article entreprend d'encadrer les critères et les conditions pour autoriser les organismes habilités à faire des inspections et des vérifications, voire la délivrance des certificats des navires en matière de sûreté maritime.

Ad article 17.

Cet article explicite les modalités d'autorisation. L'organisme habilité doit faire une demande dans le cadre de laquelle il doit démontrer ses compétences, la qualité de ses services. Le critère de compétence est requis et détaillé par l'article 4.5 du Code ISPS rendu obligatoire par l'article 3, paragraphe 5, du règlement (CE) n°725/2004. Il est complété par le libellé du paragraphe 3.5 de l'appendice 1 de la circulaire MSC 1074 et reprend par jeu de renvoi les critères de compétences spécialisés du paragraphe 5

de l'appendice 1 de la circulaire MSC 1074. Il faut noter que dans la mesure où les organismes visés par l'autorisation sont déjà habilités en matière de sécurité et de prévention de la pollution marine sur base du règlement (CE) n°391/2009 et du règlement grand-ducal du 17 mars 2016 précités, la preuve de leurs compétences en matière de sûreté est en principe suffisantes ; les autres exigences étant déjà par définition remplies (indépendance économique ou morale, système de qualité, ...).

Ad article 18.

Cet article reprend et adapte l'article 4, paragraphes 3 et 4, du règlement (CE) n°391/2009 précité. Il décrit la portée matérielle de l'habilitation et précise que cette dernière couvre également toutes les entités appartenant au même groupe. Le transport maritime étant par définition international, des entités étrangères peuvent être sollicitées. L'habilitation est donc délivrée à l'entité établie dans un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen et cette entité mère peut faire appel à ses filiales et succursales sur place.

Ad article 19.

Cet article ne requiert pas de commentaires particuliers.

Ad article 20.

L'article 20 prévoit qu'une relation de travail écrite soit conclue avec l'organisme habilité une fois que celui-ci aura été autorisé en tant qu'organisme de sûreté reconnu. Il sera basé sur le modèle de la relation de travail conclue avec les organismes habilités sur base de l'article 4 du règlement grand-ducal du 17 mars 2016 précité.

Ad article 21.

L'organisme de sûreté reconnu doit maintenir les conditions qui ont prévalu à son autorisation.

Ad article 22.

Cet article rappelle la section 9.4 de la partie B du code ISPS, rendue obligatoire. Cette obligation permet de s'assurer de l'indépendance de l'organisme de sûreté reconnu, qui ne peut à la fois participer à la préparation d'un plan de sûreté et par la suite à son évaluation.

Ad article 23.

Sur le modèle de l'article 11 du règlement (CE) n°391/2009 précité, l'organisme doit recourir aux services d'une entité indépendante d'évaluation et de certification de la qualité pour vérifier que son système de gestion de la qualité est conforme aux normes internationales en matière de sûreté. Les résultats de l'évaluation de l'organisme de sûreté reconnu en matière de sûreté doivent s'ajouter à la transmission faite au commissaire.

Ad article 24.

Le commissaire contrôle périodiquement les organismes de sûreté reconnus pour s'assurer qu'ils accomplissent leurs missions correctement. Cette surveillance pourra être faite ensemble ou non avec celle prévue à l'article 6 du règlement grand-ducal du 17 mars 2016 précité.

Ad articles 25 à 26.

En conséquence des contrôles effectués sur base des articles 23 et 24, s'il s'avère que l'organisme de sûreté reconnu ne remplit plus les conditions qui ont prévalu à son habilitation, le ministre pourra soit demander à ce que des mesures correctives soient prises, soit prononcer la suspension ou le retrait de l'habilitation en fonction de la gravité des manquements.

Titre 4 – Mesures administratives.

Ad article 27.

Sur base de ce titre, tout inspecteur qui constate un défaut ou un manquement par rapport aux prescriptions obligatoires en matière de sûreté maritime doit pouvoir prendre un certain nombre de mesures administratives qui sont explicitées dans le reste de ce chapitre et est autorisé à faire des recommandations.

Ad article 28.

Cet article ne requiert pas de commentaires particuliers.

Ad article 29.

Un inspecteur va en premier lieu pouvoir demander que des mesures correctives soient prises dans un délai qu'il fixe. Il doit en informer le commissaire. A la fin de ce délai, il vérifiera que les défauts auront bien été corrigés. Si ce n'est pas le cas, une amende pourra être prononcée (article 31) et un nouveau délai sera accordé pendant lequel le commissaire peut interdire au navire de naviguer ou d'être exploité sauf pour se rendre dans un chantier naval.

Ad article 30.

Si l'anomalie détectée constitue un manquement grave ou un danger pour la sûreté du navire, le commissaire peut interdire immédiatement au navire de naviguer, sauf pour se rendre dans un chantier naval.

Titre 5 – Sanctions administratives.

Ad article 31.

Cet article a pour objet de préciser que l'amende prévue à l'article 126, dernier alinéa, de la loi du 9 novembre 1990 précitée, pourra être prononcée si le délai donné pour effectuer le redressement des anomalies détectées n'a pas été respecté. Une procédure de contestation de l'amende est également expressément prévue.

Ad article 32.

Si les mesures correctives ne sont pas prises malgré le nouveau délai attribué sur base de l'article 29 paragraphe 3, le certificat international de sûreté doit être retiré car le navire ne remplit pas les conditions requises en matière de sûreté. Le navire ne doit plus pouvoir bénéficier d'un certificat dont la fonction première est d'attester de sa conformité aux normes internationales en vigueur en matière de sûreté.

Chapitre 6 – Sanctions pénales.

Ad articles 33 à 35.

Ces articles prévoient de sanctionner pénalement les infractions au règlement (CE) 725/2004 précité, du chapitre XI-2 de la convention SOLAS et des dispositions obligatoires du Code ISPS. Les infractions sont : l'absence de certificat international de sûreté valide, l'absence de plan de sûreté, l'absence de communication d'information ou la communication d'information incorrecte et la violation de la confidentialité des documents de sûreté du navire.

Chapitre 7 – Dispositions transitoires.

Ad article 36.

Cet article met en place des dispositions transitoires pour les organismes de sûreté qui auraient déjà été reconnus au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi. Ces organismes de sûreté n'auront pas besoin d'introduire une demande de reconnaissance sur base de la présente loi. L'habilitation des organismes de sûreté qui seraient établis hors de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen n'est pas non plus remise en cause. Par exemple, si l'organisme reconnu est établi au Royaume-Uni, il conserverait son habilitation après la sortie de ce pays de l'Union européenne. Néanmoins, les conditions posées par la présente loi pour le maintien de l'habilitation en matière de compétence, indépendance et de qualité doivent être remplies par tous les organismes de sûreté reconnus quelle que soit la date de leur habilitation.

*

FICHE FINANCIERE

(art. 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat)

Le projet de loi ne comporte pas de dispositions dont l'application est susceptible de grever le budget de l'Etat.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Mesures législatives et réglementaires

Intitulé du projet:	Projet de loi relative à l'amélioration de la sûreté des navires
Ministère initiateur:	Ministère de l'Économie
Auteur:	Annabel Rossi, Elisabeth Relave-Svendsen
Tél.:	247-84457
Courriel:	annabel.rossi@cam.etat.lu, elisabeth.relave-svendsen@cam.etat.lu
Objectif(s) du projet:	clarification de la législation applicable en matière de sûreté maritime
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):	aucun
Date:	octobre 2020

Mieux légiférer

- Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s): Oui Non ¹
Si oui, laquelle/lesquelles: ...
Remarques/Observations: ...
- Destinataires du projet:
 - Entreprises/Professions libérales: Oui Non
 - Citoyens: Oui Non
 - Administrations: Oui Non
- Le principe « Think small first » est-il respecté? Oui Non N.a.²
(c.à.d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)
Remarques/Observations: ...
- Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui Non
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière? Oui Non
Remarques/Observations: ...

1 Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer

2 N.a. : non applicable.

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui Non
Remarques/Observations: ...
6. Le projet contient-il une charge administrative³ pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui Non
Si oui, quel est le coût administratif approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif⁴ par destinataire) ...
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il? ...
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il? ...
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui Non N.a.
Si oui, laquelle: ...
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté? Oui Non N.a.
Si non, pourquoi? ...
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b) amélioration de la qualité réglementaire? Oui Non
- Remarques/Observations: ...
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui Non
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système? ...

3 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

4 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui Non N.a.
 Si oui, lequel? ...
 Remarques/Observations: ...

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
 Si oui, expliquez de quelle manière: ...
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
 Si oui, expliquez pourquoi: ... Ne concerne pas l'égalité des femmes et des hommes
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
 Si oui, expliquez de quelle manière: ...
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes? Oui Non N.a.
 Si oui, expliquez de quelle manière: ...

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵? Oui Non N.a.
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶? Oui Non N.a.

*

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

RÈGLEMENT (CE) N° 725/2004

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Les actions illicites intentionnelles et, plus particulièrement, le terrorisme sont au nombre des menaces les plus graves pour les idéaux de démocratie et de liberté et les valeurs de paix, qui sont l'essence même de l'Union européenne.
- (2) Il convient d'assurer à tout moment la sûreté du transport maritime de la Communauté européenne, celle des citoyens qui l'utilisent et celle de l'environnement, face à des menaces d'actions illicites intentionnelles, tels les actes de terrorisme, les actes de piraterie ou autres du même type.
- (3) Lors du transport de marchandises contenant des substances particulièrement dangereuses — substances chimiques et radioactives, par exemple —, les dangers suscités par des actions illicites intentionnelles peuvent être lourds de conséquences pour les citoyens et pour l'environnement de l'Union.
- (4) La conférence diplomatique de l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté le 12 décembre 2002 des amendements à la convention internationale de 1974 relative à la sauvegarde de la vie en mer (convention SOLAS), ainsi qu'un code international relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS). Destinés à améliorer la sûreté des navires utilisés dans le commerce international et des installations portuaires associées, ces instruments comportent des dispositions obligatoires, dont la portée de certaines dans la Communauté devrait être précisée, ainsi que des dispositions à valeur de recommandations, dont certaines devraient être rendues obligatoires au sein de la Communauté.
- (5) Sans préjudice de la réglementation des États membres dans le domaine de la sûreté nationale et des mesures pouvant être prises sur la base du titre VI du traité sur l'Union européenne, il convient que la réalisation de l'objectif de sûreté décrit au considérant 2 passe par l'adoption de mesures utiles dans le domaine de la politique du transport maritime en établissant des normes communes pour l'interprétation, la mise en œuvre et le contrôle au sein de la Communauté des dispositions adoptées par la conférence diplomatique de l'Organisation maritime internationale (OMI) le 12 décembre 2002. Il convient que des compétences d'exécution soient conférées à la Commission pour adopter les mesures d'application détaillées.
- (6) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, notamment par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.
- (7) Au-delà des navires utilisés dans le trafic maritime international et des installations portuaires les desservant, la sûreté des navires effectuant des dessertes nationales au sein de la Communauté, ainsi que de leurs installations portuaires, devrait être renforcée, et plus particulièrement celle des navires à passagers en raison du nombre de vies humaines que ces échanges mettent en jeu.
- (8) La partie B du code ISPS comporte certaines recommandations dont l'application devrait être rendue obligatoire au sein de la Communauté pour concourir de manière homogène à la réalisation de l'objectif de sûreté décrit au considérant 2.
- (9) Afin de contribuer à l'objectif reconnu et nécessaire de promotion du trafic maritime intracommunautaire à courte distance, il convient que les États membres soient invités à conclure, au regard de la règle 11 des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS, les accords concernant les arrangements en matière de sûreté pour le trafic maritime intracommunautaire régulier sur des routes fixes utilisant des installations portuaires spécifiques, sans que ceci ne compromette le niveau général de sûreté recherché.
- (10) Pour les installations portuaires situées dans des ports desservant uniquement à titre occasionnel le trafic maritime international, il pourrait être disproportionné d'appliquer en permanence l'ensemble des règles de sûreté prévues par le présent règlement. Les États membres devraient déterminer, au vu des évaluations de sûreté qu'ils conduiront, les ports concernés et les mesures de substitution fournissant un niveau de protection adéquat.

⁽¹⁾ JO C 32 du 5.2.2004, p. 21.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 19 novembre 2003 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 22 mars 2004.

- (11) Le respect des règles de sûreté devrait faire l'objet d'un contrôle vigilant de la part des États membres envers les navires de toute origine demandant à entrer dans un port de la Communauté. Il convient que les États membres concernés nomment une «autorité de sûreté maritime compétente» chargée de coordonner, de mettre en œuvre et de surveiller l'application des mesures de sûreté prescrites par le présent règlement en ce qui concerne les navires et les installations portuaires. Cette autorité devrait exiger de chaque navire demandant à entrer dans le port qu'il fournisse à l'avance les renseignements concernant son certificat international de sûreté et les niveaux de sûreté auquel il opère et a opéré antérieurement, ainsi que tout autre renseignement pratique relatif à la sûreté.
- (12) Il convient d'autoriser les États membres à accorder des exemptions à l'exigence systématique de fournir des renseignements visés au considérant 11 pour les services maritimes réguliers intracommunautaires ou nationaux, sous réserve que ces renseignements puissent être fournis à tout moment par les compagnies exploitant lesdits services à la requête des autorités compétentes des États membres.
- (13) Les contrôles de sûreté au port peuvent être effectués par les autorités de sûreté maritime compétentes des États membres, mais aussi en ce qui concerne le certificat international de sûreté, par les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle de l'État du port, tels que prévu par la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port) ⁽¹⁾. Il convient dès lors de prévoir la complémentarité des autorités concernées lorsqu'elles sont différentes.
- (14) Étant donné les diverses parties intervenant dans la mise en œuvre des mesures de sûreté, il convient que chaque État membre désigne une autorité compétente unique chargée de coordonner et de contrôler, au niveau national, l'application des mesures de sûreté du transport maritime. Les États membres devraient mettre en place les moyens nécessaires et un plan national de mise en œuvre du présent règlement pour parvenir à la réalisation de l'objectif de sûreté décrit au considérant 2, notamment au travers d'un calendrier de mise en œuvre anticipée de certaines mesures, conformément aux indications de la résolution 6 adoptée le 12 décembre 2002 par la conférence diplomatique de l'OMI. Il convient que l'efficacité des contrôles de mise en œuvre de chaque système national fasse l'objet d'inspections supervisées par la Commission.
- (15) L'application effective et uniforme des mesures relevant de cette politique soulève des questions importantes, liées à son financement. Le financement de certaines mesures de sûreté supplémentaires ne doit pas entraîner de distorsions de concurrence. À cette fin, la Commission devrait immédiatement entamer une étude (portant en particulier sur la répartition du financement entre les autorités publiques et les opérateurs, sans préjudice de la répartition des compétences entre les États membres et la Communauté européenne) et soumettre au Parlement européen et au Conseil les résultats et, le cas échéant, des propositions éventuelles.
- (16) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽²⁾. Il convient de définir une procédure d'adaptation du présent règlement à la lumière de l'expérience acquise, afin de rendre obligatoires d'autres dispositions de la partie B du code ISPS qui n'ont pas initialement été affectées d'un caractère impératif en vertu du présent règlement.
- (17) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'instauration et la mise en œuvre de mesures utiles dans le domaine de la politique du transport maritime ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de la dimension européenne du présent règlement, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objectifs

1. Le principal objectif du présent règlement est d'instaurer et de mettre en œuvre des mesures communautaires visant à améliorer la sûreté des navires utilisés dans le commerce international et le trafic national et des installations portuaires associées, face à des menaces d'actions illicites intentionnelles.
2. Le règlement vise en outre à fournir une base pour l'interprétation et la mise en œuvre harmonisées, ainsi que le contrôle communautaire des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime adoptées par la Conférence Diplomatique de l'OMI le 12 décembre 2002, modifiant la convention internationale de 1974 relative à la sauvegarde de la vie en mer (convention SOLAS) et instaurant le code international relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS).

⁽¹⁾ JO L 157 du 7.7.1995, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 324 du 29.11.2002, p. 53).

⁽²⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS»: les amendements, ci-joints en annexe I du présent règlement, insérant le nouveau chapitre XI-2 dans l'annexe de la convention SOLAS de l'OMI, dans sa version actualisée,
- 2) «code ISPS»: le code international relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires de l'OMI, dans sa version actualisée,
- 3) «partie A du code ISPS»: le préambule et les prescriptions obligatoires, formant la partie A du code ISPS, ci-joints en annexe II du présent règlement, concernant les dispositions du chapitre XI-2 de l'annexe de la convention SOLAS, dans sa version actualisée,
- 4) «partie B du code ISPS»: les recommandations, formant la partie B du code ISPS, ci-jointes en annexe III du présent règlement, concernant les dispositions du chapitre XI-2 de l'annexe de la convention SOLAS telle que modifiée, et de la partie A du code ISPS, dans sa version actualisée,
- 5) «sûreté maritime»: la combinaison des mesures préventives visant à protéger le transport maritime et les installations portuaires contre les menaces d'actions illicites intentionnelles,
- 6) «point de contact pour la sûreté maritime»: organisme désigné par chaque État membre pour servir de point de contact pour la Commission et les autres États membres et pour la mise en œuvre, le suivi et l'information sur l'application des mesures de sûreté maritime prévues par le présent règlement,
- 7) «autorité de sûreté maritime compétente»: une autorité nommée par un État membre pour coordonner, mettre en œuvre et surveiller l'application des mesures de sûreté prescrites par le présent règlement en ce qui concerne les navires et/ou une ou plusieurs installation(s) portuaire(s). Les compétences de cette autorité peuvent différer en fonction des tâches qui lui sont assignées,
- 8) «trafic maritime international»: toute liaison par mer effectuée par navire entre une installation portuaire d'un État membre et une installation portuaire située hors de cet État membre, ou inversement,
- 9) «trafic maritime national»: toute liaison effectuée par navire dans des zones maritimes entre une installation portuaire d'un État membre et la même installation portuaire ou une autre installation portuaire de cet État membre,
- 10) «service régulier»: une série de traversées organisée de façon à assurer une liaison entre deux installations portuaires ou davantage:
 - a) soit selon un horaire publié;
 - b) soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable,
- 11) «installation portuaire»: un emplacement où a lieu l'interface navire/port; elle comprend les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer, selon le cas,
- 12) «interface navire/port»: les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes, de marchandises, ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire,
- 13) «action illicite intentionnelle»: acte intentionnel, qui, par sa nature ou par son contexte, peut porter atteinte aux navires utilisés tant dans le trafic maritime international que dans le trafic maritime national, et à leurs passagers ou à leur cargaison, et aux installations portuaires y afférentes.

Article 3

Mesures communes et champ d'application

1. En ce qui concerne le trafic maritime international, les États membres appliquent, au 1^{er} juillet 2004, dans leur intégralité les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS et la partie A du code ISPS, dans les conditions et pour les navires, compagnies et installations portuaires visés dans les dits textes.

2. Pour ce qui est du trafic maritime national, les États membres appliquent, au 1^{er} juillet 2005, les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS et la partie A du code ISPS, aux navires à passagers relevant de la classe A au sens de l'article 4 de la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers ⁽¹⁾, ainsi qu'à leurs compagnies, telles que définies dans la règle IX/1 de la convention SOLAS, et aux installations portuaires les desservant.

3. Les États membres décident, sur la base d'une évaluation obligatoire du risque de sûreté, dans quelle mesure ils appliquent, au 1^{er} juillet 2007, les dispositions du présent règlement à différentes catégories de navires opérant des services intérieurs autres que ceux auxquels il est fait référence au paragraphe 2, à leurs compagnies et aux installations portuaires les desservant. Le niveau global de sûreté ne devrait pas être compromis par une telle décision.

Les États membres notifient ces décisions à la Commission dès leur adoption ainsi que les révisions périodiques qui doivent avoir lieu à un intervalle de cinq ans maximum.

⁽¹⁾ JO L 144 du 15.5.1998, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2003/75/CE de la Commission (JO L 190 du 30.7.2003, p. 6).

4. Pour la mise en œuvre des dispositions découlant des paragraphes 1, 2 et 3, les États membres tiennent pleinement compte des recommandations contenues dans la partie B du code ISPS.

5. Les États membres se conforment, comme si elles étaient obligatoires, aux dispositions des paragraphes suivants de la partie B du code ISPS:

- 1.12 (révision des plans de sûreté des navires),
- 1.16 (évaluation de sûreté des installations portuaires),
- 4.1 (protection de la confidentialité des plans et des évaluations de sûreté),
- 4.4 (organismes de sûreté reconnus),
- 4.5 (compétences minimales des organismes de sûreté reconnus),
- 4.8 (établissement du niveau de sûreté),
- 4.14, 4.15, 4.16 (points de contact et renseignements concernant les plans de sûreté des installations portuaires),
- 4.18 (documents d'identification),
- 4.24 (application par les navires des mesures de sûreté préconisées par l'État dans les eaux territoriales duquel ils naviguent),
- 4.28 (effectifs des navires),
- 4.41 (communication de renseignements en cas d'expulsion d'un port ou de refus d'y entrer),
- 4.45 (navires d'un État non-partie à la convention),
- 6.1 (obligations pour la compagnie de fournir au capitaine des informations concernant les opérateurs du navire),
- 8.3 à 8.10 (standards minimums concernant l'évaluation de sûreté du navire),
- 9.2 (standards minimums concernant le plan de sûreté du navire),
- 9.4 (indépendance des organismes de sûreté reconnus),
- 13.6 et 13.7 (périodicité des exercices et des entraînements de sûreté pour les équipages des navires, et pour les agents de sûreté des compagnies et des navires),
- 15.3 et 15.4 (standards minimums concernant l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire),
- 16.3 et 16.8 (standards minimums concernant le plan de sûreté de l'installation portuaire),
- 18.5 et 18.6 (périodicité des exercices et des entraînements de sûreté au sein des installations portuaires, et pour les agents de sûreté des installations portuaires).

6. Nonobstant les dispositions du paragraphe 15.4 de la partie A du code ISPS, la révision périodique des évaluations de sûreté des installations portuaires, prévue au paragraphe 1.16 de la partie B du code ISPS, intervient au plus tard au terme de cinq ans à compter de la réalisation des évaluations ou de leur dernière révision.

7. Le présent règlement ne s'applique pas aux navires de guerre et de transport de troupes, aux navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500, aux navires non propulsés par des moyens mécaniques, aux navires en bois de construction primitive, aux bateaux de pêche ou aux navires non engagés dans des activités commerciales.

8. Nonobstant les dispositions des paragraphes 2 et 3, les États membres s'assurent, lorsque les plans de sûreté des navires et les plans de sûreté des installations portuaires sont approuvés, que lesdits plans contiennent des dispositions appropriées pour faire en sorte que la sûreté des navires auxquels le présent règlement s'applique n'est pas compromise par un navire quelconque, une interface navire/port ou une activité de navire à navire concernant des navires non soumis au présent règlement.

Article 4

Communication de renseignements

1. Chaque État membre communique à l'OMI, à la Commission et aux autres États membres, les renseignements demandés conformément à la règle 13 (communication de renseignements) des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS.

2. Chaque État membre fournit à la Commission et aux autres États membres les coordonnées des fonctionnaires de contact visés au paragraphe 4.16 de la partie B du code ISPS ainsi que les renseignements prévus au paragraphe 4.41 de la partie B du code ISPS en cas d'expulsion d'un navire d'un port communautaire ou de refus d'y accéder.

3. Chaque État membre dresse la liste des installations portuaires concernées sur la base des évaluations de la sûreté des installations portuaires effectuées, et établit le champ d'application des mesures adoptées en application des dispositions du paragraphe 2 de la règle 2 (application aux installations portuaires desservant occasionnellement des voyages internationaux) des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS.

Chaque État membre communique ladite liste aux autres États membres et à la Commission au plus tard le 1^{er} juillet 2004. La Commission et tout État membre concerné sont également informés des données adéquates relatives aux mesures adoptées.

Article 5

Accords concernant d'autres arrangements en matière de sûreté et arrangements équivalents en matière de sûreté

1. Aux fins du présent règlement, la règle 11 (accords concernant d'autres arrangements en matière de sûreté) des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS peut également s'appliquer au trafic maritime intracommunautaire régulier effectué sur des routes fixes et utilisant des installations portuaires associées.

2. À cet effet, les États membres peuvent conclure entre eux, chacun pour ce qui le concerne, les accords bilatéraux ou multilatéraux prévus à la dite règle. Les États membres peuvent, en particulier, prendre en considération ces accords pour promouvoir le transport maritime intracommunautaire à courte distance.

Les États membres concernés notifient les accords à la Commission et fournissent des données adéquates sur les mesures afin de permettre à la Commission d'examiner si les accords compromettent le niveau de sûreté d'autres navires ou installations portuaires non couverts par les accords. Les données relatives aux mesures directement liées à la sûreté nationale, le cas échéant, peuvent être exclues de la notification à la Commission.

La Commission examine si les accords assurent un niveau de protection adéquat, notamment au regard des prescriptions du paragraphe 2 de la règle 11 SOLAS susvisée, et s'ils sont en conformité avec le droit communautaire et avec le bon fonctionnement du marché intérieur. Si les accords ne répondent pas à ces critères, la Commission prend dans les quatre mois une décision conformément à la procédure visée à l'article 11, paragraphe 3; en pareil cas, les États membres concernés les révoquent ou les adaptent en conséquence.

3. La périodicité de la révision de ces accords, prévue au paragraphe 4 de la règle 11 des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime, ne peut pas excéder cinq ans.

4. Les États membres peuvent adopter pour le trafic maritime national et les installations portuaires visés à l'article 3, paragraphes 2 et 3, du présent règlement, des arrangements équivalents en matière de sûreté à ceux prévus à la règle 12 (arrangements équivalents en matière de sûreté) des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS, à condition que ces arrangements en matière de sûreté soient au moins aussi efficaces que ceux prescrits au chapitre XI-2 de la convention SOLAS et que les dispositions obligatoires correspondantes du code ISPS.

L'État membre concerné communique à la Commission des données adéquates relatives à ces arrangements dès leur adoption, ainsi que leurs révisions périodiques, au plus tard cinq ans après la date de leur adoption ou de leur dernière révision.

Les conditions d'application de ces arrangements font l'objet des inspections de la Commission prévues par, et selon les modalités définies dans, l'article 9, paragraphes 4, 5 et 6 du présent règlement.

Article 6

Fourniture des renseignements en matière de sûreté préalable à l'entrée dans un port d'un État membre

1. Lorsqu'un navire, relevant des prescriptions des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS et du code ISPS ou de celles de l'article 3 du présent règlement, annonce son intention d'entrer dans un port d'un

État membre, l'autorité de sûreté maritime compétente de cet État membre exige la fourniture des renseignements prévus au paragraphe 2.1 de la règle 9 (navires ayant l'intention d'entrer dans un port d'un autre gouvernement contractant) des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS. Cette autorité analyse, dans la mesure nécessaire, les renseignements fournis, et applique, en tant que de besoin, les procédures prévues au paragraphe 2 de la même règle SOLAS.

2. Les renseignements visés au paragraphe 1 sont fournis:

- a) au moins vingt-quatre heures à l'avance, ou
- b) au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à vingt-quatre heures, ou
- c) si le port d'escale n'est pas connu ou s'il est modifié durant le voyage, dès que le port d'escale devient connu.

3. Un rapport est conservé de la procédure suivie pour chaque navire impliqué dans un incident de sûreté, tel que défini au paragraphe 1.13 de la règle 1 (définitions) des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS.

Article 7

Exemptions de la fourniture des renseignements en matière de sûreté préalable à l'entrée dans un port

1. Les États membres peuvent exempter les services réguliers effectués entre des installations portuaires situées sur leur territoire de l'exigence prévue à l'article 6 lorsque les conditions suivantes sont réunies:

- a) la compagnie exploitant les services réguliers visés ci-dessus établit et tient à jour une liste des navires concernés et la transmet à l'autorité de sûreté maritime compétente quant au port concerné,
- b) pour chaque voyage effectué, les renseignements prévus au paragraphe 2.1 de la règle 9 des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS sont tenus à la disposition de l'autorité de sûreté maritime compétente à sa demande. La compagnie doit établir un système interne qui garantit la transmission desdites informations à l'autorité de sûreté maritime compétente 24 heures sur 24, sans délai après en avoir reçu la demande.

2. Lorsqu'un service régulier international est exploité entre deux États membres ou plus, chacun des États membres concernés peut demander aux autres États membres qu'une exemption soit accordée pour ce service conformément aux conditions prévues au paragraphe 1.

3. Les États membres vérifient périodiquement que les conditions prévues aux paragraphes 1 et 2 sont remplies. Lorsque l'une au moins de ces conditions n'est plus remplie, les États membres retirent immédiatement le privilège de l'exemption à la compagnie concernée.

4. Les États membres établissent la liste des compagnies et des navires exemptés en application du présent article, et mettent à jour cette liste. Ils communiquent la liste et les mises à jour à la Commission et à tout État membre concerné.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2, un État membre peut, pour des raisons de sûreté et au cas par cas, demander la fourniture des informations visées au paragraphe 2.1 de la règle 9 des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS, préalablement à l'entrée dans un port.

Article 8

Contrôles de sûreté dans les ports d'un État membre

1. Le contrôle de certificat, tel que défini au paragraphe 1.1 de la règle 9 (contrôle des navires au port) des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS, est effectué au port soit par l'autorité de sûreté maritime compétente définie à l'article 2, paragraphe 7, du présent règlement, soit par les inspecteurs définis à l'article 2, paragraphe 5, de la directive 95/21/CE.

2. Lorsque l'agent effectuant le contrôle de certificat visé au paragraphe 1 a des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS ou du code ISPS, mais qu'il ne relève pas d'une autorité chargée dans cet État membre de mettre en œuvre les mesures prévues aux paragraphes 1.2 et 1.3 de la règle 9 des mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime de la convention SOLAS, il en réfère sans délai à ladite autorité.

Article 9

Mise en œuvre et contrôle de conformité

1. Les États membres s'acquittent des tâches d'administration et de contrôle requises par les dispositions des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS et du code ISPS. Ils s'assurent que tous les moyens nécessaires sont alloués et effectivement fournis pour la mise en œuvre des dispositions du présent règlement.

2. Les États membres désignent un point de contact pour la sûreté maritime au plus tard le 1^{er} juillet 2004.

3. Chaque État membre adopte un programme national de mise en œuvre du présent règlement.

4. Six mois après la date d'application des mesures pertinentes visées à l'article 3, la Commission, en coopération avec le point de contact visé au paragraphe 2, commence à effectuer des inspections, y compris les inspections d'un échantillon approprié d'installations portuaires et de compagnies concernées, pour contrôler la mise en œuvre du présent règlement par les États membres. Ces inspections prennent en compte les informations fournies par le point de contact visé au para-

graphe 2, notamment les rapports de contrôle. Les modalités de ces inspections sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2.

5. Les agents mandatés par la Commission pour effectuer ces inspections conformément au paragraphe 4 produisent, avant de s'acquitter de leur tâche, une autorisation écrite émanant de la Commission et spécifiant la nature et le but de l'inspection, ainsi que la date à laquelle elle est censée débiter. En temps utile avant les inspections, la Commission informe les États membres concernés par les inspections.

L'État membre concerné se soumet à ces inspections et veille à ce que les organismes ou les personnes concernés s'y soumettent également.

6. La Commission communique les rapports d'inspection à l'État membre concerné, qui, dans les trois mois suivant leur réception, notifie des données adéquates sur les mesures prises pour remédier aux éventuelles défaillances. Le rapport et la liste des mesures prises sont transmis au comité visé à l'article 11, paragraphe 1.

Article 10

Incorporation de modifications aux instruments internationaux

1. Les instruments internationaux applicables visés à l'article 2, qui sont mis en œuvre conformément à l'article 3, paragraphe 1, sont ceux qui sont entrés en vigueur et sont assortis de leurs modifications les plus récentes, à l'exception des modifications exclues du champ d'application du présent règlement et découlant de la procédure de vérification de la conformité établie au paragraphe 5.

2. L'incorporation de modifications des instruments internationaux visés à l'article 2, eu égard aux navires opérant sur des services intérieurs et aux installations portuaires les desservant auxquels le présent règlement s'applique, dans la mesure où ces modifications constituent une mise à jour technique des dispositions de la convention SOLAS et du code ISPS, est décidée conformément à la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2. La procédure de vérification de la conformité établie au paragraphe 5 n'est pas d'application dans ces cas.

3. Conformément à la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2, des dispositions peuvent être adoptées pour définir des procédures harmonisées en vue de l'application des dispositions obligatoires du code ISPS, sans extension du champ d'application du présent règlement.

4. Aux fins du présent règlement et pour réduire les risques de conflits entre la législation maritime de la Communauté et les instruments internationaux, les États membres et la Commission coopèrent, au moyen de réunions de coordination et/ou d'autres moyens appropriés, pour arrêter, le cas échéant, une position ou une approche communes au sein des enceintes internationales compétentes.

5. Une procédure de vérification de la conformité est instituée afin d'exclure du champ d'application du présent règlement toute modification d'un instrument international dans les seuls cas où, sur la base d'une évaluation de la Commission, il existe un risque manifeste que cette modification abaisse le niveau de la sûreté maritime ou soit incompatible avec la législation communautaire.

La procédure de vérification de la conformité ne peut être mise en œuvre que pour apporter des modifications au présent règlement dans les domaines expressément couverts par la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2, et dans le cadre strict de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission.

6. Dans les circonstances visées au paragraphe 5, la procédure de vérification de la conformité est engagée par la Commission, qui, le cas échéant, peut agir à la demande d'un État membre.

La Commission soumet au comité institué à l'article 11, paragraphe 1, sans délai après l'adoption d'une modification à un instrument international, une proposition de mesures visant à exclure la modification en cause du champ d'application du présent règlement.

La procédure de vérification de la conformité comprenant, le cas échéant, les procédures établies à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est achevée au moins un mois avant l'expiration de la période prévue internationalement pour l'acceptation tacite de la modification concernée ou la date envisagée pour l'entrée en vigueur de cette modification.

7. En cas de risque visé au paragraphe 5, premier alinéa, les États membres s'abstiennent, au cours de la période de la procédure de vérification de la conformité, de toute initiative visant à incorporer la modification dans la législation nationale ou à appliquer la modification à l'instrument international concerné.

8. Toutes les modifications pertinentes des instruments internationaux incorporées dans la législation maritime de la Communauté, conformément aux paragraphes 5 et 6, sont publiées, pour information, au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 11

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, les articles 6 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Les périodes prévues à l'article 6, points b) et c) respectivement, de la décision 1999/468/CE sont fixées à un mois.

4. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 12

Confidentialité

En application du présent règlement, la Commission, conformément aux dispositions de la décision 2001/844/CE, CECA, Euratom de la Commission du 29 novembre 2001 modifiant son règlement intérieur⁽¹⁾, adopte des mesures appropriées pour protéger les informations soumises aux exigences de confidentialité auxquelles elle a accès ou qui lui sont communiquées par les États membres.

Les États membres adoptent des mesures équivalentes conformément à leurs législations nationales correspondantes.

Le personnel en charge des inspections de sûreté ou du traitement des informations confidentielles en relation avec le présent règlement doit être soumis à une évaluation adéquate de son niveau en matière de sûreté par l'État membre dont il est ressortissant.

Article 13

Diffusion de l'information

1. Sans préjudice du droit d'accès du public aux documents prévu par le règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission⁽²⁾, les rapports d'inspection et les réponses des États membres visés à l'article 4, paragraphe 3, à l'article 5, paragraphes 2 et 4 et à l'article 9, paragraphe 6, sont confidentiels et non publiés. Ces documents sont exclusivement accessibles aux autorités compétentes, qui ne les communiquent qu'aux parties intéressées sur une base de besoin d'en connaître, conformément aux règles nationales applicables pour la diffusion des informations sensibles.

2. Les États membres accordent, dans la mesure du possible et conformément à la législation nationale applicable, un traitement confidentiel aux informations provenant des rapports d'inspection et des réponses des États membres lorsqu'elles concernent d'autres États membres.

3. Dans le cas où il n'est pas clair que les rapports d'inspection et les réponses doivent être ou non divulgués, les États membres ou la Commission consultent l'État membre concerné.

Article 14

Sanctions

Les États membres veillent à ce que des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives soient instituées en cas d'infraction aux dispositions du présent règlement.

⁽¹⁾ JO L 317 du 3.12.2001, p. 1.

⁽²⁾ JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

Article 15

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal Officiel de l'Union européenne.

Il est applicable à partir du 1^{er} juillet 2004, à l'exception des dispositions de l'article 3, paragraphe 2 et 3, et de l'article 9, paragraphe 4, qui entrent en vigueur aux dates prévues par lesdits articles et sont applicables à partir des dates y prévues.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 31 mars 2004.

Par le Parlement européen

Le président

P. COX

Par le Conseil

Le président

D. ROCHE

ANNEXE I

AMENDEMENTS À L'ANNEXE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

«CHAPITRE XI-2

MESURES SPÉCIALES POUR RENFORCER LA SÛRETÉ MARITIME

Règle 1

Définitions

- 1 Aux fins du présent chapitre, sauf disposition expresse contraire:
- .1 Vraquier désigne un vraquier tel que défini à la règle IX/1.6.
 - .2 Navire-citerne pour produits chimiques désigne un navire-citerne pour produits chimiques tel que défini à la règle VII/8.2.
 - .3 Transporteur de gaz désigne un transporteur de gaz tel que défini à la règle VII/11.2.
 - .4 Engin à grande vitesse désigne un engin tel que défini à la règle X/1.2.
 - .5 Unité mobile de forage au large désigne une unité mobile de forage au large propulsée par des moyens mécaniques, telle que définie à la règle IX/1, qui n'est pas en station.
 - .6 Pétrolier désigne un pétrolier tel que défini à la règle II-1/2.12.
 - .7 Compagnie désigne une compagnie telle que définie à la règle IX/1.
 - .8 Interface navire/port désigne les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes, de marchandises, ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire.
 - .9 Installation portuaire désigne un emplacement, tel que déterminé par le Gouvernement contractant ou par l'autorité désignée, où a lieu l'interface navire/port. Elle comprend les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer, selon le cas.
 - .10 Activité de navire à navire désigne toute activité qui ne dépend pas d'une installation portuaire et qui fait intervenir le transfert de marchandises ou de personnes d'un navire à un autre.
 - .11 Autorité désignée désigne l'organisme (ou les organismes) ou l'administration (ou les administrations) chargé(s), au sein du Gouvernement contractant, de la mise en œuvre des dispositions du présent chapitre concernant la sûreté des installations portuaires et l'interface navire/port, du point de vue de l'installation portuaire.
 - .12 Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) désigne le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, qui consiste en une partie A (dont les dispositions sont obligatoires) et une partie B (dont les dispositions sont des recommandations), tel qu'adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation, sous réserve que:
 - .1 les amendements à la partie A du Code soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément à l'article VIII de la présente Convention concernant les procédures d'amendement applicables à l'Annexe à l'exception du chapitre I, et
 - .2 les amendements à la partie B du Code soient adoptés par le Comité de la sécurité maritime conformément à son règlement intérieur.
 - .13 Incident de sûreté désigne tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui menace la sûreté d'un navire, y compris une unité mobile de forage au large et un engin à grande vitesse, ou d'une installation portuaire ou d'une interface navire/port ou d'une activité de navire à navire.
 - .14 Niveau de sûreté désigne la qualification du degré du risque qu'un incident ou une tentative d'incident de sûreté se produise.

- .15 Déclaration de sûreté désigne un accord conclu entre un navire et soit une installation portuaire soit un autre navire avec laquelle ou lequel une interface se produit et spécifiant les mesures de sûreté que chacun appliquera.
 - .16 Organisme de sûreté reconnu désigne un organisme ayant des compétences appropriées en matière de sûreté et une connaissance suffisante des opérations des navires et des ports, qui est habilité à mener une activité d'évaluation ou de vérification ou d'approbation ou de certification prescrite aux termes du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS.
- 2 Lorsqu'il est utilisé dans les règles 3 à 13, le terme "navire" comprend les unités mobiles de forage au large et les engins à grande vitesse.
- 3 Lorsqu'elle est utilisée dans le présent chapitre, l'expression "tous les navires" désigne tout navire auquel s'applique le présent chapitre.
- 4 Lorsqu'elle est utilisée dans les règles 3, 4, 7, 10, 11, 12 et 13, l'expression "Gouvernement contractant" vise également l'autorité désignée.

Règle 2

Application

- 1 Le présent chapitre s'applique:
- .1 aux types de navires suivants qui effectuent des voyages internationaux:
 - .1.1. navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers;
 - .1.2. navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaisons, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, et
 - .1.3. unités mobiles de forage au large, et
 - .2 aux installations portuaires fournissant des services à de tels navires qui effectuent des voyages internationaux.
- 2 Nonobstant les dispositions du paragraphe 1.2, les Gouvernements contractants doivent décider de la portée de l'application du présent chapitre et des sections pertinentes de la partie A du Code ISPS aux installations portuaires situées sur leur territoire qui, bien qu'elles soient utilisées principalement par des navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux, doivent parfois desservir des navires arrivant d'un voyage international ou partant pour un tel voyage.
- 2.1 Les Gouvernements contractants doivent fonder les décisions qu'ils prennent en vertu du paragraphe 2 sur une évaluation de la sûreté des installations portuaires effectuée conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS.
- 2.2 Aucune décision prise par un Gouvernement contractant en vertu du paragraphe 2 ne doit compromettre le niveau de sûreté à atteindre en vertu du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS.
- 3 Le présent chapitre ne s'applique pas aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires, ni aux autres navires appartenant à un Gouvernement contractant ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service public non commercial.
- 4 Aucune disposition du présent chapitre ne porte atteinte aux droits ou obligations qu'ont les États en vertu du droit international.

Règle 3

Obligations des Gouvernements contractants en matière de sûreté

- 1 Les Administrations doivent établir des niveaux de sûreté et veiller à ce que les renseignements concernant ces niveaux soient fournis aux navires autorisés à battre leur pavillon. Lorsque des changements sont introduits, les renseignements concernant les niveaux de sûreté doivent être mis à jour lorsque les circonstances l'exigent.
- 2 Les Gouvernements contractants doivent établir des niveaux de sûreté et veiller à ce que les renseignements concernant ces niveaux soient fournis aux installations portuaires situées sur leur territoire ainsi qu'aux navires avant leur arrivée ou pendant leur séjour dans un port situé sur leur territoire. Lorsque des changements sont introduits, les renseignements concernant les niveaux de sûreté doivent être mis à jour lorsque les circonstances l'exigent.

Règle 4

Prescriptions applicables aux compagnies et aux navires

- 1 Les compagnies doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes du présent chapitre et de la partie A du Code ISPS, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.
- 2 Les navires doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes du présent chapitre et de la partie A du Code ISPS, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS, et ce respect doit être vérifié et certifié conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS.
- 3 Avant d'entrer ou lors de son séjour dans un port situé sur le territoire d'un Gouvernement contractant, un navire doit satisfaire aux prescriptions relatives au niveau de sûreté établi par ce Gouvernement contractant, si ce niveau est plus élevé que celui que l'Administration a établi pour ledit navire.
- 4 Les navires doivent prendre, sans retard indu, les mesures nécessaires face à tout rehaussement du niveau de sûreté.
- 5 Lorsqu'un navire ne satisfait pas aux prescriptions du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS, ou lorsqu'il qui ne peut satisfaire aux prescriptions correspondant au niveau de sûreté établi par l'Administration ou par un autre Gouvernement contractant et applicable à ce navire, ce dernier doit en informer l'autorité compétente appropriée avant de se livrer à une activité quelconque d'interface navire/port ou avant d'entrer dans le port, selon l'événement qui se produira le premier.

Règle 5

Responsabilité spécifique des compagnies

La compagnie doit veiller à ce que le capitaine ait à bord, à tout moment, des renseignements permettant aux fonctionnaires dûment autorisés par un Gouvernement contractant d'établir:

- .1 la personne qui est chargée de nommer les membres de l'équipage ou autres personnes actuellement employées ou engagées à bord du navire à quelque titre que ce soit pour les activités de ce navire;
- .2 la personne qui est chargée de décider de l'emploi du navire, et
- .3 dans les cas où le navire est employé en vertu d'une ou de chartes-parties, quelles sont les parties à cette ou ces chartes-parties.

Règle 6

Système d'alerte de sûreté du navire

- 1 Tous les navires doivent être pourvus d'un système d'alerte de sûreté du navire, comme suit:
 - .1 navires construits le 1^{er} juillet 2004 ou après cette date;
 - .2 navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers, construits avant le 1^{er} juillet 2004, au plus tard à la date de la première visite de l'installation radioélectrique qui a lieu après le 1^{er} juillet 2004;
 - .3 pétroliers, navires-citernes pour produits chimiques, transporteurs de gaz, vraquiers et engins à grande vitesse à cargaisons d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 construits avant le 1^{er} juillet 2004, au plus tard à la date de la première visite de l'installation radioélectrique qui a lieu après le 1^{er} juillet 2004, et
 - .4 autres navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et unités mobiles de forage au large construits avant le 1^{er} juillet 2004, au plus tard à la date de la première visite de l'installation radioélectrique qui a lieu après le 1^{er} juillet 2006.
2. Lorsqu' il est activé, le système d'alerte de sûreté du navire:
 - .1 doit déclencher et transmettre à une autorité compétente désignée par l'Administration, qui en l'occurrence peut inclure la compagnie, une alerte de sûreté navire-terre identifiant le navire et sa position et signalant que la sûreté du navire est menacée ou qu'elle a été compromise;
 - .2 ne doit pas envoyer l'alerte de sûreté à d'autres navires;
 - .3 ne doit pas donner l'alarme à bord du navire, et
 - .4 doit continuer l'alerte de sûreté jusqu'à ce qu'elle soit désactivée et/ou réenclenchée.

- 3 Le système d'alerte de sûreté du navire doit:
- .1 pouvoir être activé depuis la passerelle de navigation et depuis un autre endroit au moins, et
 - .2 satisfaire à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation;
- 4 Les commandes du système d'alerte de sûreté du navire doivent être conçues de manière à empêcher le déclenchement par inadvertance de l'alerte de sûreté du navire.
- 5 Il peut être satisfait aux prescriptions relatives au système d'alerte de sûreté du navire en utilisant l'installation radio-électrique installée aux fins du respect des prescriptions du chapitre IV, sous réserve que toutes les prescriptions de la présente règle soient observées.
- 6 Lorsqu'une Administration reçoit notification d'une alerte de sûreté du navire, elle doit immédiatement en informer l'État (les États) à proximité duquel (desquels) le navire est actuellement exploité.
- 7 Lorsqu'un Gouvernement contractant reçoit notification d'une alerte de sûreté d'un navire qui n'est pas autorisé à battre son pavillon, il doit immédiatement en informer l'Administration intéressée et, selon le cas, l'État ou les États à proximité duquel ou desquels le navire est actuellement exploité.

Règle 7

Menaces contre les navires

- 1 Les Gouvernements contractants doivent établir des niveaux de sûreté et veiller à ce que les renseignements sur les niveaux de sûreté soient communiqués aux navires exploités dans leur mer territoriale ou ayant fait part de leur intention d'entrer dans leur mer territoriale.
- 2 Les Gouvernements contractants doivent fournir un point de contact par l'intermédiaire duquel ces navires peuvent solliciter des conseils ou une assistance et auxquels ils peuvent signaler tout problème de sûreté que pourraient susciter d'autres navires, mouvements ou communications.
- 3 Lorsqu'un risque d'attaque a été déterminé, le Gouvernement contractant intéressé doit informer les navires concernés et leur Administration:
- .1 du niveau de sûreté actuel;
 - .2 de toutes mesures de sûreté qui devraient être mises en place par les navires concernés pour se protéger contre l'attaque, conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS, et
 - .3 des mesures de sûreté que l'État côtier a décidé de mettre en place, lorsqu'il y a lieu.

Règle 8

Pouvoir discrétionnaire du capitaine en matière de sécurité et de sûreté du navire

- 1 Le capitaine ne doit pas être soumis, de la part de la compagnie, de l'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 décisions comprennent le refus d'embarquer des personnes (sauf celles qui sont identifiées comme étant dûment autorisées par un Gouvernement contractant) ou leurs effets et le refus de charger des cargaisons, y compris des conteneurs ou autres engins de transport fermés.
- 2 Si, selon le jugement professionnel du capitaine, un conflit entre des prescriptions applicables au navire en matière de sécurité et de sûreté surgit au cours de son exploitation, le capitaine doit donner effet aux prescriptions qui sont nécessaires pour préserver la sécurité du navire. Dans de pareils cas, le capitaine peut appliquer des mesures de sûreté temporaires et il doit en informer immédiatement l'Administration et, si cela est approprié, le Gouvernement contractant dans le port duquel le navire est exploité ou a l'intention d'entrer. De telles mesures de sûreté temporaires prises en vertu de la présente règle doivent, dans toute la mesure du possible, correspondre au niveau de sûreté en vigueur. Lorsque de tels cas sont identifiés, l'Administration doit veiller à ce que pareils conflits soient résolus et que la possibilité qu'ils se reproduisent soit réduite au minimum.

Règle 9

Mesures liées au contrôle et au respect des dispositions

1 Contrôle des navires au port

- 1.1 Aux fins du présent chapitre, tout navire auquel le présent chapitre s'applique est soumis à un contrôle, lorsqu'il se trouve dans un port d'un autre Gouvernement contractant, par des fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement, lesquels peuvent être les mêmes fonctionnaires que ceux qui sont chargés d'exécuter les fonctions décrites à la règle I/19. Un tel contrôle doit se limiter à vérifier la présence à bord d'un certificat international de sûreté du navire ou d'un certificat international provisoire de sûreté du navire en cours de validité, délivré en vertu des dispositions du Code ISPS (le Certificat), lequel, s'il est valable, doit être accepté sauf s'il existe des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS.
- 1.2 S'il existe de telles raisons, ou lorsqu'un certificat valable n'est pas présenté alors qu'il est exigé, les fonctionnaires dûment autorisés par le Gouvernement contractant doivent imposer une ou plusieurs des mesures de contrôle à l'égard du navire en question prévues au paragraphe 1.3. Toute mesure ainsi imposée doit être proportionnée, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.
- 1.3 Ces mesures de contrôle consistent à inspecter le navire, à retarder ou retenir le navire, à restreindre les opérations, y compris le déplacement dans le port, ou à expulser le navire du port. De telles mesures de contrôle peuvent comprendre en supplément ou à titre de rechange d'autres mesures administratives ou correctives de moindre portée.

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

- 2.1 Aux fins du présent chapitre, un Gouvernement contractant peut exiger que les navires ayant l'intention d'entrer dans ses ports fournissent aux fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement, afin de s'assurer qu'ils satisfont aux dispositions du présent chapitre avant leur entrée dans un port dans le but d'éviter d'avoir à imposer des mesures de contrôle ou prendre des dispositions, les renseignements ci-après concernant:
- .1 le fait que le navire possède un certificat en cours de validité et le nom de l'autorité ayant délivré ce certificat;
 - .2 le niveau de sûreté auquel le navire est actuellement exploité;
 - .3 le niveau de sûreté auquel le navire a été exploité dans un port précédent quelconque où il s'est livré à une activité d'interface navire/port au cours de la période spécifiée au paragraphe 2.3;
 - .4 les mesures de sûreté spéciales ou additionnelles qui ont été prises par le navire dans un port précédent quelconque où il s'est livré à une activité d'interface navire/port au cours de la période spécifiée au paragraphe 2.3;
 - .5 le maintien de procédures appropriées de sûreté du navire pendant toute activité de navire à navire menée au cours de la période spécifiée au paragraphe 2.3, ou
 - .6 d'autres renseignements pratiques relatifs à la sûreté (à l'exception des renseignements détaillés concernant le plan de sûreté du navire), compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.

Si le Gouvernement contractant en fait la demande, le navire ou la compagnie doit fournir une confirmation, jugée acceptable par ce Gouvernement contractant, des renseignements prescrits ci-dessus.

- 2.2 Tout navire auquel le présent chapitre s'applique qui a l'intention d'entrer dans le port d'un autre Gouvernement contractant doit fournir les renseignements énumérés au paragraphe 2.1 aux fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement qui en font la demande. Le capitaine peut refuser de fournir de tels renseignements étant entendu que ce refus peut entraîner le refus d'entrée au port.
- 2.3 Le navire doit conserver un dossier des renseignements visés au paragraphe 2.1 pour la période couvrant les 10 dernières escales dans des installations portuaires.

2.4 Si, après avoir reçu les renseignements énumérés au paragraphe 2.1, les fonctionnaires dûment autorisés par le Gouvernement contractant du port dans lequel le navire a l'intention d'entrer ont des raisons sérieuses de penser que le navire ne respecte pas les prescriptions du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS, ces fonctionnaires doivent chercher à établir une communication avec le navire et entre le navire et l'Administration afin de rectifier la non-conformité. Si une telle communication n'entraîne pas de rectification, ou si ces fonctionnaires ont par ailleurs des raisons sérieuses de penser que le navire ne respecte pas les prescriptions du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS, ils peuvent prendre à l'égard du navire les dispositions prévues au paragraphe 2.5. De telles dispositions doivent être proportionnées, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.

2.5 Ces dispositions sont les suivantes:

- .1 obligation de rectifier la non-conformité;
- .2 obligation imposée au navire de se rendre à un endroit spécifié dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures de ce gouvernement contractant;
- .3 inspection du navire, lorsque celui-ci se trouve dans la mer territoriale du Gouvernement contractant dans le port duquel il a l'intention d'entrer, ou
- .4 refus d'entrée au port.

Avant de prendre de telles dispositions, le Gouvernement contractant doit informer le navire de ses intentions. Lorsqu'il a connaissance de ces renseignements, le capitaine peut changer d'avis et décider de ne plus entrer au port. Dans ce cas, la présente règle ne s'applique pas.

3. Dispositions supplémentaires

3.1 Dans le cas où:

- .1 une mesure de contrôle, autre qu'une mesure administrative ou corrective de moindre portée, visée au paragraphe 1.3, est imposée, ou
- .2 l'une quelconque des dispositions visées au paragraphe 2.5 est prise, un fonctionnaire dûment autorisé par le Gouvernement contractant doit en informer immédiatement par écrit l'Administration en spécifiant les mesures de contrôle qui ont été imposées ou les dispositions qui ont été prises ainsi que leurs motifs. Le Gouvernement contractant qui impose les mesures de contrôle ou prend des dispositions doit également notifier à l'organisme de sûreté reconnu qui a délivré le Certificat au navire concerné ainsi qu'à l'Organisation que de telles mesures de contrôle ont été imposées ou de telles dispositions prises.

3.2 Lorsque l'entrée au port est refusée ou que le navire est expulsé du port, les autorités de l'État du port devraient communiquer les faits pertinents aux autorités de l'État des ports d'escale suivants pertinents, s'ils sont connus, ainsi qu'aux autorités de tout autre État côtier pertinent, en tenant compte des directives que doit élaborer l'Organisation. Le caractère confidentiel et la protection des renseignements communiqués doivent être garantis.

3.3. Le refus d'entrée au port, en vertu des paragraphes 2.4 et 2.5, ou l'expulsion du port, en vertu des paragraphes 1.1 à 1.3, ne doivent être imposés que lorsque les fonctionnaires dûment autorisés par le Gouvernement contractant ont des raisons sérieuses de penser que le navire constitue une menace immédiate pour la sûreté ou la sécurité des personnes ou des navires ou autres biens et qu'il n'existe pas d'autres moyens appropriés d'éliminer cette menace.

3.4 Les mesures de contrôle visées au paragraphe 1.3 et les dispositions visées au paragraphe 2.5 ne doivent être imposées, en vertu de la présente règle, qu'en attendant que la non-conformité les ayant entraînées ait été rectifiée de manière jugée satisfaisante par le Gouvernement contractant, compte tenu des mesures proposées par le navire ou l'Administration, le cas échéant.

3.5 Lorsque les Gouvernements contractants exercent un contrôle en vertu du paragraphe 1 ou prennent des dispositions en vertu du paragraphe 2:

- .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, et
- .2 l'accès nécessaire au navire ne doit pas être empêché dans des cas d'urgence ou pour des raisons humanitaires et aux fins de la sûreté.

Règle 10

Prescriptions applicables aux installations portuaires

- 1 Les installations portuaires doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes du présent chapitre et de la partie A du Code ISPS, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.
- 2 Les Gouvernements contractants ayant sur leur territoire une ou des installations portuaires auxquelles la présente règle s'applique doivent veiller à ce que:
 - .1 des évaluations de la sûreté de l'installation portuaire soient effectuées, revues et approuvées conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS, et
 - .2 des plans de sûreté de l'installation portuaire soient élaborés, revus, approuvés et mis en oeuvre conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS.
3. Les Gouvernements contractants doivent spécifier et communiquer les mesures à prendre en considération dans un plan de sûreté de l'installation portuaire eu égard aux divers niveaux de sûreté, notamment lorsque la soumission d'une déclaration de sûreté sera exigée.

Règle 11

Accords concernant d'autres arrangements en matière de sûreté

- 1 Les Gouvernements contractants peuvent, dans le cadre de l'application du présent chapitre et de la partie A du Code ISPS, conclure par écrit des accords bilatéraux ou multilatéraux avec d'autres Gouvernements contractants concernant d'autres arrangements en matière de sûreté visant des voyages internationaux courts effectués sur des routes fixes entre des installations portuaires situées sur leurs territoires.
- 2 Ces accords ne doivent pas compromettre le niveau de sûreté des autres navires ou des installations portuaires qui ne sont pas visés par l'accord.
- 3 Aucun navire visé par un tel accord ne doit se livrer à des activités de navire à navire avec un navire qui n'est pas visé par l'accord.
- 4 Ces accords doivent être régulièrement passés en revue, compte tenu de l'expérience acquise ainsi que de tout changement des circonstances particulières ou de l'évaluation des menaces pour la sûreté des navires, des installations portuaires ou des routes visés par l'accord.

Règle 12

Arrangements équivalents en matière de sûreté

- 1 Une Administration peut autoriser un navire particulier ou un groupe de navires autorisés à battre son pavillon, à mettre en oeuvre d'autres mesures de sûreté équivalentes à celles qui sont prescrites dans le présent chapitre ou dans la partie A du Code ISPS, à condition que ces mesures de sûreté soient au moins aussi efficaces que celles qui sont prescrites dans le présent chapitre ou dans la partie A du Code ISPS. L'Administration qui autorise de telles mesures de sûreté doit en communiquer les détails à l'Organisation.
- 2 Dans le cadre de l'application du présent chapitre et de la partie A du Code ISPS, un Gouvernement contractant peut autoriser une installation portuaire donnée ou un groupe d'installations portuaires situées sur son territoire, autres que celles qui sont visées par un accord conclu en vertu de la règle 11, à mettre en oeuvre des mesures de sûreté équivalentes à celles qui sont prescrites dans le présent chapitre ou dans la partie A du Code ISPS, à condition que ces mesures de sûreté soient au moins aussi efficaces que celles qui sont prescrites dans le présent chapitre ou dans la partie A du Code ISPS. Le Gouvernement contractant qui autorise de telles mesures de sûreté doit en communiquer les détails à l'Organisation.

Règle 13

Communication de renseignements

- 1 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation, au plus tard le 1er juillet 2004, et faire connaître pour l'information des compagnies et des navires:
 - .1 les noms et les coordonnées de leur(s) autorité(s) nationale(s) responsable(s) de la sûreté des navires et des installations portuaires;
 - .2 les lieux situés sur leur territoire qui sont couverts par les plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés;
 - .3 les noms et les coordonnées de ceux qui ont été désignés et doivent être disponibles 24 heures sur 24 pour recevoir les alertes de sûreté navire-terre visées à la règle 6.2.1 et pour y donner suite;
 - .4 les noms et les coordonnées de ceux qui ont été désignés et doivent être disponibles 24 heures sur 24 pour recevoir des communications émanant de Gouvernements contractants qui exercent les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui sont visées à la règle 9.3.1 et pour y donner suite, et
 - .5 les noms et les coordonnées de ceux qui ont été désignés et doivent être disponibles 24 heures sur 24 pour fournir des conseils ou une assistance aux navires et auxquels les navires peuvent signaler tous problèmes de sûreté visés à la règle 7.2; et par la suite, mettre à jour ces renseignements au fur et à mesure que des changements y afférents interviennent. L'Organisation doit diffuser ces renseignements aux autres Gouvernements contractants pour l'information de leurs fonctionnaires.
- 2 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation, au plus tard le 1^{er} juillet 2004, les noms et les coordonnées de tout organisme de sûreté reconnu autorisé à agir en leur nom ainsi que les détails de la responsabilité spécifique de ces organismes et des conditions de leur habilitation. Ces renseignements doivent être mis à jour au fur et à mesure que des changements y afférents interviennent. L'Organisation doit diffuser ces renseignements aux autres Gouvernements contractants pour l'information de leurs fonctionnaires.
- 3 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation, au plus tard le 1^{er} juillet 2004, une liste indiquant les plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés pour les installations portuaires situées sur leur territoire, ainsi que le lieu ou les lieux couverts par chaque plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé et la date correspondante d'approbation, et communiquer ensuite les renseignements voulus lorsque l'un quelconque des changements ci-après se produit:
 - .1 des changements du lieu ou des lieux couverts par un plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé doivent être introduits ou ont été introduits. En pareils cas, les renseignements à communiquer doivent indiquer les changements du lieu ou des lieux couverts par le plan et la date à laquelle ces changements doivent être introduits ou ont été mis en œuvre;
 - .2 un plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé, inclus antérieurement dans la liste soumise à l'Organisation, doit être retiré ou a été retiré. En pareils cas, les renseignements à communiquer doivent indiquer la date à laquelle le retrait prendra effet ou a été mis en œuvre. Les renseignements de ce type doivent être communiqués à l'Organisation dès que possible, et
 - .3 des adjonctions doivent être apportées à la liste des plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés. En pareils cas, les renseignements à communiquer doivent indiquer le ou les lieux couverts par le plan et la date d'approbation.
- 4 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation, à des intervalles de cinq ans après le 1^{er} juillet 2004, une liste révisée et mise à jour indiquant tous les plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés pour les installations portuaires situées sur leur territoire, ainsi que le lieu ou les lieux couverts par chaque plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé et la date correspondante d'approbation (ainsi que la date d'approbation des modifications apportées au plan). Cette liste révisée remplacera tous les renseignements communiqués à l'Organisation en application du paragraphe 3 au cours des cinq années précédentes.

- 5 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation les renseignements concernant la conclusion d'un accord en vertu de la règle 11. Les renseignements communiqués doivent comporter:
- .1 les noms des Gouvernements contractants qui ont conclu l'accord;
 - .2 les installations portuaires et les routes fixes visées par l'accord;
 - .3 la fréquence à laquelle l'accord est passé en revue;
 - .4 la date d'entrée en vigueur de l'accord, et
 - .5 les consultations qui ont éventuellement eu lieu avec d'autres Gouvernements contractants;
- et les Gouvernements contractants doivent ensuite communiquer à l'Organisation, dans les meilleurs délais, les renseignements concernant la modification ou la cessation d'un accord.
- 6 Tout Gouvernement contractant qui autorise, en vertu des dispositions de la règle 12, des arrangements équivalents en matière de sûreté à l'égard d'un navire autorisé à battre son pavillon ou à l'égard d'une installation portuaire située sur son territoire, doit en communiquer les détails à l'Organisation.
- 7 L'Organisation doit diffuser les renseignements qui lui sont communiqués en application du paragraphe 3 aux autres Gouvernements contractants sur demande.»
-

ANNEXE II

«CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

PRÉAMBULE

1. La Conférence diplomatique sur la sûreté maritime qui s'est tenue à Londres en décembre 2002 a adopté les nouvelles dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et du présent Code qui visent à renforcer la sûreté maritime. Ces nouvelles prescriptions constituent le cadre international par le biais duquel les navires et les installations portuaires peuvent coopérer pour détecter et décourager les actes qui menacent la sûreté dans le secteur des transports maritimes.
2. À la suite des événements dramatiques du 11 septembre 2001, l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (l'Organisation) avait décidé à l'unanimité, à sa vingt-deuxième session, tenue en novembre 2001, d'élaborer de nouvelles mesures relatives à la sûreté des navires et des installations portuaires en vue de leur adoption par une conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (dénommée la Conférence diplomatique sur la sûreté maritime) en décembre 2002. Le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation (MSC) avait été chargé de procéder aux préparatifs de la Conférence diplomatique en se fondant sur les documents soumis par les États Membres, les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif auprès de l'Organisation.
3. Afin d'accélérer l'élaboration et l'adoption des mesures de sûreté appropriées, le MSC avait constitué, à sa première session extraordinaire, tenue aussi en novembre 2001, un groupe de travail intersessions du MSC sur la sûreté maritime. Le Groupe de travail intersessions du MSC sur la sûreté maritime a tenu sa première réunion en février 2002 et il a rendu compte des résultats de ses délibérations au MSC, qui les a examinés à sa soixante-quinzième session, en mai 2002, et a créé un groupe de travail ad hoc chargé d'élaborer plus avant les propositions faites. À sa soixante-quinzième session, le MSC a examiné le rapport de ce groupe de travail et a recommandé que le Groupe de travail intersessions du MSC se réunisse à nouveau en septembre 2002 pour faire avancer les travaux. À sa soixante-seizième session, le MSC a examiné les résultats de la session de septembre 2002 du Groupe de travail intersessions ainsi que les travaux complémentaires effectués par le Groupe de travail du MSC pendant la soixante-seizième session du MSC en décembre 2002, immédiatement avant la Conférence diplomatique, et il a approuvé la version définitive des projets de textes devant être soumis à l'examen de la Conférence diplomatique.
4. La Conférence diplomatique, tenue du 9 au 13 décembre 2002, a aussi adopté des amendements aux dispositions existantes de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS de 1974) visant à accélérer l'application de la prescription concernant l'installation de systèmes d'identification automatique et elle a adopté de nouvelles règles à inclure dans le chapitre XI-1 de la Convention SOLAS de 1974 portant sur l'inscription du numéro d'identification du navire et la présence à bord d'une fiche synoptique continue. La Conférence diplomatique a aussi adopté un certain nombre de résolutions de la Conférence portant, notamment, sur la mise en œuvre et la révision du présent Code, la coopération technique et les travaux à entreprendre en collaboration avec l'Organisation internationale du Travail et l'Organisation mondiale des douanes. Il a été reconnu qu'il pourrait être nécessaire de réexaminer et de modifier certaines des nouvelles dispositions concernant la sûreté maritime lorsque les travaux de ces deux Organisations auraient été achevés.
5. Les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS de 1974 et du présent Code s'appliquent aux navires et aux installations portuaires. Il a été décidé d'élargir la portée de la Convention SOLAS de 1974 aux installations portuaires car il s'agissait du moyen le plus rapide de garantir que les mesures de sûreté nécessaires entrent en vigueur et prennent effet promptement. Il a toutefois été décidé que les dispositions concernant les installations portuaires se limiteraient à la seule interface navire/port. La question plus large de la sûreté des zones portuaires ferait l'objet d'autres travaux communs entre l'Organisation maritime internationale et l'Organisation internationale du Travail. Il a aussi été décidé que les dispositions ne devraient pas s'étendre à l'intervention proprement dite face à une attaque, ni aux activités nécessaires de remise en ordre à la suite d'une attaque.
6. On a pris soin, en rédigeant les dispositions, de veiller à ce qu'elles soient compatibles avec les dispositions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée, du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) et du Système harmonisé de visites et de délivrance des certificats.
7. Les dispositions représentent un changement important d'attitude de la part du secteur maritime international face à la question de la sûreté dans le secteur des transports maritimes. Il est reconnu qu'elles pourraient imposer un fardeau additionnel non négligeable à certains Gouvernements contractants. L'importance de la coopération technique pour aider les Gouvernements contractants à mettre en œuvre les dispositions est pleinement reconnue.

8. Pour garantir la mise en œuvre des dispositions, il faudra que tous ceux qui s'occupent de navires et d'installations portuaires ou qui les utilisent, y compris le personnel des navires, le personnel portuaire, les passagers, les chargeurs, les sociétés de gestion des navires et des ports et les responsables de la sûreté au sein des autorités nationales et locales s'entendent et coopèrent en permanence de manière efficace. Les pratiques et procédures existantes devront être revues et modifiées si elles n'assurent pas un niveau de sûreté approprié. Aux fins de renforcer la sûreté maritime, des responsabilités supplémentaires devront être assumées par le secteur des transports maritimes et le secteur portuaire et par les autorités nationales et locales.
9. Il faudrait tenir compte des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code pour mettre en œuvre les dispositions en matière de sûreté énoncées dans le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et dans la partie A du présent Code. Il est toutefois reconnu que l'application des recommandations peut varier en fonction de la nature de l'installation portuaire et de celle du navire, du service qu'il assure et/ou de sa cargaison.
10. Aucune disposition du présent Code ne doit être interprétée ou appliquée d'une manière incompatible avec le respect voulu des libertés et droits fondamentaux énoncés dans les instruments internationaux, notamment ceux qui ont trait aux travailleurs maritimes et aux réfugiés, y compris la Déclaration de l'Organisation internationale du Travail sur les principes fondamentaux et les droits au travail, ainsi que les normes internationales concernant les travailleurs maritimes et portuaires.
11. Reconnaissant que la Convention visant à faciliter le trafic maritime, 1965, telle que modifiée, dispose que les étrangers membres de l'équipage doivent être autorisés par les pouvoirs publics à se rendre à terre pendant l'escale de leur navire, sous réserve que les formalités d'entrée du navire soient achevées et que les pouvoirs publics ne soient pas conduits à refuser l'autorisation de descendre à terre pour des raisons de santé publique, de sécurité publique ou d'ordre public, les Gouvernements contractants devraient, lorsqu'ils approuvent les plans de sûreté des navires et les plans de sûreté des installations portuaires, tenir dûment compte du fait que le personnel du navire vit et travaille à bord du navire et a besoin de congés à terre et d'avoir accès aux services sociaux pour gens de mer basés à terre, y compris à des soins médicaux.

PARTIE A

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

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 **Introduction**

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

1.2 **Objectifs**

Les objectifs du présent Code sont les suivants:

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

1.3 **Prescriptions fonctionnelles**

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

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

2 DÉFINITIONS

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

- .1 Convention désigne la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.
- .2 Règle désigne une règle de la Convention.
- .3 Chapitre désigne un chapitre de la Convention.
- .4 Plan de sûreté du navire désigne un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires à bord du navire pour protéger les personnes à bord, la cargaison, les engins de transport, les provisions de bord ou le navire contre les risques d'un incident de sûreté.

- .5 Plan de sûreté de l'installation portuaire désigne un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires pour protéger l'installation portuaire et les navires, les personnes, la cargaison, les engins de transport et les provisions de bord à l'intérieur de l'installation portuaire contre les risques d'un incident de sûreté.
 - .6 Agent de sûreté du navire désigne la personne à bord du navire, responsable devant le capitaine, désignée par la compagnie comme responsable de la sûreté du navire, y compris de l'exécution et du maintien du plan de sûreté du navire et de la liaison avec l'agent de sûreté de la compagnie et les agents de sûreté de l'installation portuaire.
 - .7 Agent de sûreté de la compagnie désigne la personne désignée par la compagnie pour garantir qu'une évaluation de la sûreté du navire est effectuée, qu'un plan de sûreté du navire est établi, est soumis pour approbation et est ensuite appliqué et tenu à jour, et pour assurer la liaison avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire et l'agent de sûreté du navire.
 - .8 Agent de sûreté de l'installation portuaire désigne la personne désignée comme étant responsable de l'établissement, de l'exécution, de la révision et du maintien du plan de sûreté de l'installation portuaire ainsi que de la liaison avec les agents de sûreté du navire et les agents de sûreté de la compagnie.
 - .9 Niveau de sûreté 1 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté minimales appropriées doivent être maintenues en permanence.
 - .10 Niveau de sûreté 2 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incident de sûreté.
 - .11 Niveau de sûreté 3 désigne le niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent, bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise.
- 2.2 Le terme "navire", lorsqu'il est employé dans le présent Code, comprend les unités mobiles de forage au large et les engins à grande vitesse, tels que définis à la règle XI-2/1.
 - 2.3 L'expression "Gouvernement contractant" utilisée dans un contexte en rapport avec une installation portuaire, lorsqu'elle figure dans les sections 14 à 18, constitue aussi une référence à l'autorité désignée.
 - 2.4 Les termes et expressions pour lesquels aucune définition n'est donnée dans la présente partie ont le sens qui leur est donné aux chapitres I et XI-2 de la Convention.

3 APPLICATION

- 3.1 Le présent Code s'applique:
 - .1 aux types de navires suivants qui effectuent des voyages internationaux:
 - .1 navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers;
 - .2 navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaisons, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, et
 - .3 unités mobiles de forage au large, et
 - .2 aux installations portuaires fournissant des services à de tels navires qui effectuent des voyages internationaux.
- 3.2 Nonobstant les dispositions de la section 3.1.2, les Gouvernements contractants doivent décider de la portée de l'application de la présente partie du Code aux installations portuaires situées sur leur territoire qui, bien qu'elles soient principalement utilisées par des navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux, doivent parfois fournir des services à des navires arrivant d'un voyage international ou partant pour un tel voyage.
 - 3.2.1 Les Gouvernements contractants doivent fonder leur décision, prise en vertu de la section 3.2, sur une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire effectuée conformément à la présente partie du Code.
 - 3.2.2 Toute décision prise par un Gouvernement contractant en vertu de la section 3.2 ne doit pas compromettre le niveau de sûreté à atteindre en vertu du chapitre XI-2 ou de la présente partie du Code.
- 3.3 Le présent Code ne s'applique pas ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires, ni aux autres navires appartenant à un Gouvernement contractant ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service public non commercial.

- 3.4 Les sections 5 à 13 et 19 de la présente partie s'appliquent aux compagnies et aux navires de la manière spécifiée à la règle XI-2/4.
- 3.5 Les sections 5 et 14 à 18 de la présente partie s'appliquent aux installations portuaires de la manière spécifiée à la règle XI-2/10.
- 3.6 Aucune disposition du présent Code ne porte atteinte aux droits ou obligations qu'ont les États en vertu du droit international.

4 RESPONSABILITÉS DES GOUVERNEMENTS CONTRACTANTS

- 4.1 Sous réserve des dispositions des règles XI-2/3 et XI-2/7, les Gouvernements contractants doivent établir des niveaux de sûreté et donner des recommandations sur les mesures de protection contre les incidents de sûreté. Des niveaux de sûreté supérieurs dénotent une probabilité accrue de survenance d'un incident de sûreté. Les facteurs à prendre en considération pour l'établissement du niveau de sûreté approprié comprennent notamment:
 - .1 la mesure dans laquelle l'information sur la menace est crédible;
 - .2 la mesure dans laquelle l'information sur la menace est corroborée;
 - .3 la mesure dans laquelle l'information sur la menace est spécifique ou imminente, et
 - .4 les conséquences potentielles de l'incident de sûreté.
- 4.2 Les Gouvernements contractants, lorsqu'ils établissent le niveau de sûreté 3, doivent diffuser, si nécessaire, des consignes appropriées et fournir des renseignements liés à la sûreté aux navires et aux installations portuaires susceptibles d'être touchés.
- 4.3 Les Gouvernements contractants peuvent déléguer à un organisme de sûreté reconnu certaines des tâches liées à la sûreté qui leur incombent en vertu du chapitre XI-2 et de la présente partie du Code, à l'exception des tâches suivantes:
 - .1 établir le niveau de sûreté applicable;
 - .2 approuver une évaluation de sûreté d'une installation portuaire et tout amendement ultérieur à une évaluation approuvée;
 - .3 identifier les installations portuaires qui seront appelées à désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire;
 - .4 approuver un plan de sûreté d'une installation portuaire et tout amendement ultérieur à un plan approuvé;
 - .5 exercer des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions en application de la règle XI-2/9, et
 - .6 établir les prescriptions applicables à une déclaration de sûreté.
- 4.4 Les Gouvernements contractants doivent, dans la mesure où ils le jugent approprié, mettre à l'épreuve les plans de sûreté du navire ou de l'installation portuaire qu'ils ont approuvés ou, dans le cas des navires, les plans qui ont été approuvés en leur nom, ou les amendements à ces plans, pour vérifier leur efficacité.

5 DÉCLARATION DE SÛRETÉ

- 5.1 Les Gouvernements contractants doivent déterminer quand une déclaration de sûreté est requise, en évaluant le risque qu'une interface navire/port ou une activité de navire à navire présente pour les personnes, les biens ou l'environnement.
- 5.2 Un navire peut demander qu'une déclaration de sûreté soit remplie lorsque:
 - .1 le navire est exploité à un niveau de sûreté supérieur à celui de l'installation portuaire ou d'un autre navire avec lequel il y a interface;
 - .2 il existe un accord entre les Gouvernements contractants au sujet d'une déclaration de sûreté visant certains voyages internationaux ou navires spécifiques effectuant de tels voyages;
 - .3 il y a eu une menace pour la sûreté ou un incident de sûreté mettant en cause le navire ou l'installation portuaire, selon le cas;
 - .4 le navire se trouve dans un port qui n'est pas tenu d'avoir ou de mettre en œuvre un plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé, ou
 - .5 le navire exerce des activités de navire à navire avec un autre navire qui n'est pas tenu d'avoir et de mettre en œuvre un plan de sûreté du navire approuvé.

- 5.3 L'installation portuaire ou le ou les navires, selon le cas, doivent accuser réception des demandes de déclaration de sûreté pertinentes faites en vertu de la présente section.
- 5.4 La déclaration de sûreté doit être remplie par:
- .1 le capitaine ou l'agent de sûreté du navire pour le compte du ou des navire(s), et, s'il y a lieu,
 - .2 l'agent de sûreté de l'installation portuaire ou, si le Gouvernement contractant en décide autrement, une autre entité responsable de la sûreté à terre, pour le compte de l'installation portuaire.
- 5.5 La déclaration de sûreté doit indiquer les mesures de sûreté requises qui pourraient être partagées entre une installation portuaire et un navire ou entre des navires, ainsi que la responsabilité de chacun.
- 5.6 Les Gouvernements contractants doivent spécifier, compte tenu des dispositions de la règle XI-2/9.2.3, la durée minimale pendant laquelle les déclarations de sûreté doivent être conservées par les installations portuaires situées sur leur territoire.
- 5.7 Les Administrations doivent spécifier, compte tenu des dispositions de la règle XI-2/9.2.3, la durée minimale pendant laquelle les déclarations de sûreté doivent être conservées par les navires autorisés à battre leur pavillon.

6 OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE

- 6.1 La compagnie doit veiller à ce que le plan de sûreté du navire contienne un énoncé clair mettant l'accent sur l'autorité du capitaine. La compagnie doit spécifier, dans le plan de sûreté du navire, que le capitaine a le pouvoir et la responsabilité absolus de prendre des décisions concernant la sécurité et la sûreté du navire et de solliciter l'assistance de la compagnie ou de tout Gouvernement contractant, selon que de besoin.
- 6.2 La compagnie doit veiller à ce que l'agent de sûreté de la compagnie, le capitaine et l'agent de sûreté du navire bénéficient de l'appui nécessaire pour s'acquitter de leurs tâches et de leurs responsabilités conformément au chapitre XI-2 et à la présente partie du Code.

7 SÛRETÉ DU NAVIRE

- 7.1 Un navire est tenu de prendre des mesures correspondant aux niveaux de sûreté établis par les Gouvernements contractants, comme il est indiqué ci-dessous.
- 7.2 Au niveau de sûreté 1, les activités suivantes doivent être exécutées, par le biais de mesures appropriées, à bord de tous les navires, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code, en vue d'identifier et de prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté:
- .1 veiller à l'exécution de toutes les tâches liées à la sûreté du navire;
 - .2 contrôler l'accès au navire;
 - .3 contrôler l'embarquement des personnes et de leurs effets;
 - .4 surveiller les zones d'accès restreint pour s'assurer que seules les personnes autorisées y ont accès;
 - .5 surveiller les zones de pont et les zones au voisinage du navire;
 - .6 superviser la manutention de la cargaison et des provisions de bord, et
 - .7 veiller à ce que le système de communication de sûreté soit rapidement disponible.
- 7.3 Au niveau de sûreté 2, les mesures de protection additionnelles, spécifiées dans le plan de sûreté du navire, doivent être mises en œuvre pour chacune des activités décrites dans la section 7.2, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 7.4 Au niveau de sûreté 3, des mesures de protection spéciales supplémentaires, spécifiées dans le plan de sûreté du navire, doivent être mises en œuvre pour chacune des activités décrites dans la section 7.2, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 7.5 Chaque fois que l'Administration établit un niveau de sûreté 2 ou un niveau de sûreté 3, le navire doit accuser réception des consignes concernant le changement de niveau de sûreté.

- 7.6 Avant d'entrer dans un port ou quand il se trouve dans un port situé sur le territoire d'un Gouvernement contractant qui a établi un niveau de sûreté 2 ou un niveau de sûreté 3, le navire doit accuser réception de cette consigne et confirmer à l'agent de sûreté de l'installation portuaire qu'il a commencé à mettre en œuvre les mesures et procédures appropriées décrites dans le plan de sûreté du navire et dans le cas du niveau de sûreté 3, dans les consignes diffusées par le Gouvernement contractant qui a établi le niveau de sûreté 3. Le navire doit signaler les difficultés éventuelles que pose leur mise en œuvre. Dans ce cas, l'agent de sûreté de l'installation portuaire et l'agent de sûreté du navire doivent rester en liaison et coordonner les mesures appropriées.
- 7.7 Si un navire est tenu par l'Administration d'établir, ou a déjà établi, un niveau de sûreté supérieur à celui qui a été établi pour le port dans lequel il a l'intention d'entrer ou dans lequel il se trouve déjà, ce navire doit en informer, sans tarder, l'autorité compétente du Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située et l'agent de sûreté de l'installation portuaire.
- 7.7.1 Dans ce cas, l'agent de sûreté du navire doit rester en liaison avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire et coordonner les mesures appropriées, si nécessaire.
- 7.8 Une Administration qui demande aux navires autorisés à battre son pavillon d'établir un niveau de sûreté 2 ou 3 dans un port d'un autre Gouvernement contractant doit en informer ce gouvernement contractant sans tarder.
- 7.9 Lorsque les Gouvernements contractants établissent des niveaux de sûreté et veillent à ce que des renseignements sur le niveau de sûreté soient fournis aux navires qui sont exploités dans leur mer territoriale ou qui ont fait part de leur intention d'entrer dans leur mer territoriale, ces navires doivent être invités à rester vigilants et à communiquer immédiatement à leur Administration et à tous les États côtiers voisins tous renseignements portés à leur attention qui risqueraient de compromettre la sûreté maritime dans la zone.
- 7.9.1 Lorsqu'il informe ces navires du niveau de sûreté applicable, un Gouvernement contractant doit, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code, informer également ces navires de toute mesure de sûreté qu'ils devraient prendre et, le cas échéant, des mesures qui ont été prises par le Gouvernement contractant pour fournir une protection contre la menace.

8. ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ DU NAVIRE

- 8.1 L'évaluation de la sûreté du navire est un élément essentiel qui fait partie intégrante du processus d'établissement et d'actualisation du plan de sûreté du navire.
- 8.2 L'agent de sûreté de la compagnie doit veiller à ce que l'évaluation de la sûreté du navire soit effectuée par des personnes ayant les qualifications voulues pour procéder à une estimation de la sûreté d'un navire, conformément à la présente section et compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 8.3 Sous réserve des dispositions de la section 9.2.1, un organisme de sûreté reconnu peut effectuer l'évaluation de sûreté du navire d'un navire particulier.
- 8.4 L'évaluation de la sûreté du navire doit comprendre une étude de sûreté sur place et, au moins, les éléments suivants:
- .1 identification des mesures, des procédures et des opérations de sûreté existantes;
 - .2 identification et évaluation des opérations essentielles de bord qu'il est important de protéger;
 - .3 identification des menaces éventuelles contre les opérations essentielles de bord et probabilité de surveillance, afin d'établir des mesures de sûreté et de leur donner un ordre de priorité, et
 - .4 identification des points faibles, y compris les facteurs humains, de l'infrastructure, des politiques et des procédures.
- 8.5 L'évaluation de la sûreté du navire doit être étayée par des documents, être examinée, acceptée et conservée par la compagnie.

- 9 PLAN DE SÛRETÉ DU NAVIRE
- 9.1 Chaque navire doit avoir à bord un plan de sûreté approuvé par l'Administration. Ce plan doit prévoir des dispositions pour les trois niveaux de sûreté tels que définis dans la présente partie du Code.
- 9.1.1 Sous réserve des dispositions de la section 9.2.1, un organisme de sûreté reconnu peut préparer le plan de sûreté du navire d'un navire particulier.
- 9.2 L'Administration peut confier l'examen et l'approbation des plans de sûreté du navire, ou des amendements à un plan précédemment approuvé, à des organismes de sûreté reconnus.
- 9.2.1 Dans ce cas, l'organisme de sûreté reconnu chargé d'examiner et d'approuver un plan de sûreté du navire, ou des amendements à ce plan, ne doit pas avoir participé à la préparation de l'évaluation de la sûreté du navire ni à la préparation du plan de sûreté du navire, ou des amendements à ce plan, devant faire l'objet de l'examen.
- 9.3 Tout plan de sûreté du navire, ou tout amendement à un plan approuvé précédemment, qui est soumis aux fins d'approbation doit être accompagné de l'évaluation de la sûreté sur la base de laquelle il a été mis au point.
- 9.4 Un tel plan doit être élaboré compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code et être rédigé dans la ou les langues de travail du navire. Si la ou les langues utilisées ne sont ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, une traduction dans l'une de ces langues doit être fournie. Le plan doit porter au moins sur ce qui suit:
- .1 les mesures visant à empêcher l'introduction à bord d'armes, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des ports et dont la présence à bord n'est pas autorisée;
 - .2 l'identification des zones d'accès restreint et des mesures visant à empêcher l'accès non autorisé à ces zones;
 - .3 des mesures visant à empêcher l'accès non autorisé au navire;
 - .4 des procédures pour faire face à une menace contre la sûreté ou une atteinte à la sûreté, y compris des dispositions pour maintenir les opérations essentielles du navire ou de l'interface navire/port;
 - .5 des procédures pour donner suite aux consignes de sûreté que les Gouvernements contractants peuvent donner au niveau de sûreté 3;
 - .6 des procédures d'évacuation en cas de menace contre la sûreté ou d'atteinte à la sûreté;
 - .7 les tâches du personnel du navire auquel sont attribuées des responsabilités en matière de sûreté et celles des autres membres du personnel du navire concernant les aspects liés à la sûreté;
 - .8 des procédures d'audit des activités liées à la sûreté;
 - .9 des procédures concernant la formation, les entraînements et les exercices liés au plan;
 - .10 des procédures concernant l'interface avec les activités liées à la sûreté des installations portuaires;
 - .11 des procédures concernant l'examen périodique du plan et sa mise à jour;
 - .12 des procédures de notification des incidents de sûreté;
 - .13 l'identification de l'agent de sûreté du navire;
 - .14 l'identification de l'agent de sûreté de la compagnie, y compris les coordonnées où il peut être joint 24 heures sur 24;
 - .15 des procédures visant à garantir l'inspection, la mise à l'essai, l'étalonnage et l'entretien de tout matériel de sûreté prévu à bord;
 - .16 la fréquence de la mise à l'essai ou de l'étalonnage de tout matériel de sûreté prévu à bord;
 - .17 l'identification des endroits où sont installées les commandes du système d'alerte de sûreté du navire, et
 - .18 les procédures, instructions et conseils concernant l'utilisation du système d'alerte de sûreté du navire, y compris sa mise à l'essai, son déclenchement, sa neutralisation et son réenclenchement et la manière de réduire le nombre de fausses alertes.
- 9.4.1 Le personnel qui procède aux audits internes des activités liées à la sûreté spécifiées dans le plan ou qui évalue sa mise en œuvre, ne doit pas avoir de rapport avec les activités faisant l'objet de l'audit, à moins que cela ne soit pas possible dans la pratique du fait de la taille et de la nature de la compagnie ou du navire.

- 9.5 L'Administration doit décider quelles sont les modifications qui ne doivent pas être apportées à un plan de sûreté du navire approuvé ou au matériel de sûreté spécifié dans le plan approuvé sans que les amendements pertinents au plan soient approuvés par elle. Ces modifications doivent être au moins aussi efficaces que les mesures prescrites dans le chapitre XI-2 et dans la présente partie du Code.
- 9.5.1 La nature des modifications apportées au plan de sûreté du navire ou au matériel de sûreté qui ont été expressément approuvées par l'Administration conformément à la section 9.5 doit être expliquée dans un document indiquant clairement cette approbation. Cette approbation doit être conservée à bord du navire et doit être présentée en même temps que le Certificat de sûreté du navire (ou le Certificat international provisoire de sûreté du navire). Si ces modifications sont provisoires, lorsque les mesures ou le matériel approuvés à l'origine sont rétablis, il n'est plus nécessaire de conserver à bord du navire ce document.
- 9.6 Le plan peut être conservé sous forme électronique. Dans ce cas, il doit être protégé par des procédures visant à empêcher que ses données soient effacées, détruites ou modifiées sans autorisation.
- 9.7 Le plan doit être protégé contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.
- 9.8 Les plans de sûreté du navire ne doivent pas faire l'objet d'une inspection par les fonctionnaires dûment autorisés par un Gouvernement contractant à exécuter les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions prévues aux termes de la règle XI-2/9, sauf dans les cas prévus dans la section 9.8.1.
- 9.8.1 Si les fonctionnaires dûment autorisés par un Gouvernement contractant ont des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du présent Code et si le seul moyen de vérifier ou de rectifier la non-conformité est de réviser les prescriptions pertinentes du plan de sûreté du navire, un accès limité aux sections du plan auquel se rapporte la non-conformité peut être accordé à titre exceptionnel mais uniquement avec l'accord du Gouvernement contractant, ou du capitaine, du navire en question. Toutefois, les dispositions du plan qui se rapportent aux sous-sections .2, .4, .5, .7, .15, .17 et .18 de la section 9.4 de la présente partie du Code sont considérées comme étant des renseignements confidentiels et ne peuvent pas faire l'objet d'une inspection sans l'accord du Gouvernement contractant intéressé.
- 10 REGISTRES
- 10.1 Des registres des activités ci-après visées dans le plan de sûreté du navire doivent être conservés à bord au moins pendant la période minimale spécifiée par l'Administration, compte tenu des dispositions de la règle XI-2/9.2.3:
- .1 formation, exercices et entraînements;
 - .2 menaces contre la sûreté et incidents de sûreté;
 - .3 infractions aux mesures de sûreté;
 - .4 changements de niveau de sûreté;
 - .5 communications liées directement à la sûreté du navire, notamment en cas de menaces spécifiques à l'encontre du navire ou des installations portuaires où le navire se trouve ou a fait escale auparavant;
 - .6 audits internes et examens des activités liées à la sûreté;
 - .7 examen périodique de l'évaluation de la sûreté du navire;
 - .8 examen périodique du plan de sûreté du navire;
 - .9 mise en œuvre des amendements au plan, et
 - .10 entretien, étalonnage et mise à l'essai de tout matériel de sûreté prévu à bord, y compris mise à l'essai du système d'alerte du sûreté du navire.
- 10.2 Les registres doivent être tenus dans la ou les langues de travail du navire. Si la ou les langues utilisées ne sont ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, une traduction dans l'une de ces langues doit être fournie.
- 10.3 Les registres peuvent être conservés sous forme électronique. Dans ce cas, ils doivent être protégés par des procédures visant à empêcher que leurs données soient effacées, détruites ou modifiées sans autorisation.
- 10.4 Les registres doivent être protégés contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.

11 AGENT DE SÛRETÉ DE LA COMPAGNIE

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

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

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

12 AGENT DE SÛRETÉ DU NAVIRE

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

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

- .1 procéder à des inspections de sûreté régulières du navire pour s'assurer que les mesures de sûreté sont toujours appropriées;
- .2 assurer et superviser la mise en œuvre du plan de sûreté du navire, y compris de tout amendement apporté à ce plan;
- .3 coordonner les aspects liés à la sûreté de la manutention des cargaisons et des provisions de bord avec les autres membres du personnel de bord et avec les agents de sûreté pertinents des installations portuaires;
- .4 proposer des modifications à apporter au plan de sûreté du navire;
- .5 notifier à l'agent de sûreté de la compagnie toutes déficiences et non-conformités identifiées lors des audits internes, des examens périodiques, des inspections de sûreté et des vérifications de conformité et mettre en œuvre toutes mesures correctives;
- .6 accroître la prise de conscience de la sûreté et la vigilance à bord;

- .7 veiller à ce que le personnel responsable de la sûreté du navire ait reçu une formation adéquate, selon qu'il convient;
- .8 notifier tous les incidents de sûreté;
- .9 coordonner la mise en œuvre du plan de sûreté du navire avec l'agent de sûreté de la compagnie et avec l'agent de sûreté pertinent de l'installation portuaire, et
- .10 s'assurer que le matériel de sûreté est correctement utilisé, mis à l'essai, étalonné et entretenu, s'il y en a.

13 FORMATION, EXERCICES ET ENTRAÎNEMENTS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DES NAVIRES

- 13.1 L'agent de sûreté de la compagnie et le personnel compétent à terre doivent avoir des connaissances et avoir reçu une formation, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 13.2 L'agent de sûreté du navire doit posséder des connaissances et avoir reçu une formation, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 13.3 Le personnel de bord chargé de tâches et de responsabilités spéciales en matière de sûreté doit comprendre les responsabilités qui lui incombent à cet égard, telles qu'elles sont décrites dans le plan de sûreté du navire, et il doit avoir des connaissances et des aptitudes suffisantes pour s'acquitter des tâches qui lui sont assignées, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 13.4 Pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre du plan de sûreté du navire, des exercices doivent être effectués à des intervalles appropriés, compte tenu du type de navire, des changements de personnel du navire, des installations portuaires où le navire doit faire escale et d'autres conditions pertinentes, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 13.5 L'agent de sûreté de la compagnie doit veiller à la coordination et la mise en œuvre efficaces des plans de sûreté du navire en participant aux exercices à des intervalles appropriés, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

14 SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

- 14.1 Une installation portuaire est tenue de prendre des mesures correspondant aux niveaux de sûreté établis par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel elle est située. Les mesures et procédures de sûreté doivent être appliquées dans l'installation portuaire de manière à entraîner le minimum de perturbations ou de retards pour les passagers, le navire, le personnel du navire et les visiteurs, les marchandises et les services.
- 14.2 Au niveau de sûreté 1, les activités suivantes doivent être exécutées par le biais de mesures appropriées dans toutes les installations portuaires, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code, en vue d'identifier et de prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté:
 - .1 veiller à l'exécution de toutes les tâches liées à la sûreté de l'installation portuaire;
 - .2 contrôler l'accès à l'installation portuaire;
 - .3 surveiller l'installation portuaire, y compris la ou les zones de mouillage et d'amarrage;
 - .4 surveiller les zones d'accès restreint pour vérifier que seules les personnes autorisées y ont accès;
 - .5 superviser la manutention de la cargaison;
 - .6 superviser la manutention des provisions de bord, et
 - .7 veiller à ce que le système de communication de sûreté soit rapidement disponible.
- 14.3 Au niveau de sûreté 2, les mesures de protection additionnelles spécifiées dans le plan de sûreté de l'installation portuaire doivent être mises en œuvre pour chacune des activités décrites dans la section 14.2, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 14.4 Au niveau de sûreté 3, les autres mesures spéciales de protection spécifiées dans le plan de sûreté de l'installation portuaire doivent être mises en œuvre pour chacune des activités décrites dans la section 14.2, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 14.4.1 En outre, au niveau de sûreté 3, les installations portuaires sont tenues de suivre et d'exécuter toutes consignes de sûreté spécifiées par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située.

- 14.5 Lorsqu'un agent de sûreté de l'installation portuaire est informé qu'un navire a des difficultés à satisfaire aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la présente partie du Code ou à mettre en œuvre les mesures et procédures appropriées décrites dans le plan de sûreté du navire, et dans le cas du niveau de sûreté 3, à la suite de toutes consignes de sûreté données par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située, l'agent de sûreté de l'installation portuaire et l'agent de sûreté du navire doivent rester en liaison et doivent coordonner les mesures appropriées.
- 14.6 Lorsqu'un agent de sûreté de l'installation portuaire est informé qu'un navire applique un niveau de sûreté supérieur à celui de l'installation portuaire, cet agent le notifie à l'autorité compétente, se met en rapport avec l'agent de sûreté du navire et coordonne les mesures appropriées, si nécessaire.
- 15 ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE
- 15.1 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est un élément essentiel qui fait partie intégrante du processus d'établissement et de mise à jour du plan de sûreté de l'installation portuaire.
- 15.2 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire doit être effectuée par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située. Un Gouvernement contractant peut autoriser un organisme de sûreté reconnu à effectuer l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire d'une installation portuaire particulière située sur son territoire.
- 15.2.1 Si une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire a été effectuée par un organisme de sûreté reconnu, le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située doit passer en revue cette évaluation et l'approuver pour confirmer qu'elle satisfait à la présente section.
- 15.3 Les personnes qui effectuent l'évaluation doivent avoir les qualifications nécessaires pour procéder à une estimation de la sûreté de l'installation portuaire conformément à la présente section, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 15.4 Les évaluations de la sûreté de l'installation portuaire doivent être périodiquement revues et mises à jour, compte tenu des fluctuations de la menace et/ou des changements mineurs affectant l'installation portuaire et doivent toujours être passées en revue et mises à jour lorsque des changements importants sont apportés à l'installation portuaire.
- 15.5 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire doit comprendre, au moins, les éléments suivants:
- .1 identification et évaluation des infrastructures et biens essentiels qu'il est important de protéger;
 - .2 identification des menaces éventuelles contre les biens et les infrastructures et de leur probabilité de survenance, afin d'établir des mesures de sûreté qui s'imposent, en les classant par ordre de priorité;
 - .3 identification, choix et classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure ainsi que de leur degré d'efficacité pour réduire la vulnérabilité, et
 - .4 identification des points faibles, y compris les facteurs humains, de l'infrastructure, des politiques et des procédures.
- 15.6 Les Gouvernements contractants peuvent accepter qu'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire couvre plusieurs installations portuaires à condition que l'exploitant, l'emplacement, l'exploitation, le matériel et la conception de ces installations portuaires soient similaires. Tout Gouvernement contractant qui autorise un arrangement de ce type doit en communiquer les détails à l'Organisation.
- 15.7 Lorsque l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est achevée, il faut établir un rapport qui comprenne un résumé de la manière dont l'évaluation s'est déroulée, une description de chaque point vulnérable identifié au cours de l'évaluation et une description des contre-mesures permettant de remédier à chaque point vulnérable. Ce rapport doit être protégé contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.

- 16 PLAN DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE
- 16.1 Un plan de sûreté de l'installation portuaire doit être élaboré et tenu à jour, sur la base d'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire, pour chaque installation portuaire et doit être adapté à l'interface navire/port. Ce plan doit prévoir des dispositions pour les trois niveaux de sûreté qui sont définis dans la présente partie du Code.
- 16.1.1 Sous réserve des dispositions de la section 16.2, un organisme de sûreté reconnu peut préparer le plan de sûreté de l'installation portuaire d'une installation portuaire particulière.
- 16.2 Le plan de sûreté de l'installation portuaire doit être approuvé par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située.
- 16.3 Ce plan doit être élaboré compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code et être rédigé dans la langue de travail de l'installation portuaire. Le plan doit comprendre au moins:
- .1 les mesures visant à empêcher l'introduction, dans l'installation portuaire ou à bord du navire, d'armes, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des ports et dont la présence n'est pas autorisée;
 - .2 les mesures destinées à empêcher l'accès non autorisé à l'installation portuaire, aux navires amarrés dans l'installation portuaire et aux zones d'accès restreint de l'installation;
 - .3 des procédures pour faire face à une menace contre la sûreté ou une atteinte à la sûreté, y compris des dispositions pour maintenir les opérations essentielles de l'installation portuaire ou de l'interface navire/port;
 - .4 des procédures pour donner suite aux consignes de sûreté que le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située pourrait donner au niveau de sûreté 3;
 - .5 des procédures d'évacuation en cas de menace contre la sûreté ou d'atteinte à la sûreté;
 - .6 les tâches du personnel de l'installation auquel sont attribuées des responsabilités en matière de sûreté et celles des autres membres du personnel de l'installation portuaire concernant les aspects liés à la sûreté;
 - .7 des procédures concernant l'interface avec les activités liés à la sûreté des navires;
 - .8 des procédures concernant l'examen périodique du plan et sa mise à jour;
 - .9 des procédures de notification des incidents de sûreté;
 - .10 l'identification de l'agent de sûreté de l'installation portuaire, y compris les coordonnées où il peut être joint 24 heures sur 24;
 - .11 des mesures visant à garantir la protection des renseignements figurant dans le plan;
 - .12 des mesures destinées à garantir la protection effective de la cargaison et du matériel de manutention de la cargaison dans l'installation portuaire;
 - .13 des procédures d'audit du plan de sûreté de l'installation portuaire;
 - .14 des procédures pour donner suite à une alerte dans le cas où le système d'alerte de sûreté d'un navire se trouvant dans l'installation portuaire a été activé, et
 - .15 des procédures pour faciliter les congés à terre pour le personnel du navire ou les changements de personnel, de même que l'accès des visiteurs au navire, y compris les représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer.
- 16.4 Le personnel qui procède aux audits internes des activités liées à la sûreté spécifiées dans le plan ou qui évalue sa mise en œuvre ne doit pas avoir de rapport avec les activités faisant l'objet de l'audit, à moins que cela ne soit pas possible dans la pratique du fait de la taille et de la nature de l'installation portuaire.
- 16.5 Le plan de sûreté de l'installation portuaire peut être combiné avec le plan de sûreté du port ou tout autre plan d'urgence portuaire ou faire partie de tels plans.
- 16.6 Le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située doit décider quelles sont les modifications qui ne doivent pas être apportées au plan de sûreté de l'installation portuaire sans que les amendements pertinents à ce plan soient approuvés par lui.
- 16.7 Le plan peut être conservé sous forme électronique. Dans ce cas, il doit être protégé par des procédures visant à empêcher que ses données soient effacées, détruites ou modifiées sans autorisation.

- 16.8 Le plan doit être protégé contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.
- 16.9 Les Gouvernements contractants peuvent accepter qu'un plan de sûreté de l'installation portuaire couvre plusieurs installations portuaires à condition que l'exploitant, l'emplacement, l'exploitation, le matériel et la conception de ces installations portuaires soient similaires. Tout Gouvernement contractant qui autorise un autre arrangement de ce type doit en communiquer les détails à l'Organisation.
- 17 AGENT DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE
- 17.1 Un agent de sûreté de l'installation portuaire doit être désigné dans chaque installation portuaire. Une personne peut être désignée comme agent de sûreté d'une ou de plusieurs installations portuaires.
- 17.2 Outre celles qui sont spécifiées dans d'autres sections de la présente partie du Code, les tâches et responsabilités de l'agent de sûreté de l'installation portuaire comprennent, sans toutefois s'y limiter, ce qui suit:
- .1 effectuer une étude de sûreté initiale complète de l'installation portuaire en tenant compte de l'évaluation pertinente de la sûreté de l'installation portuaire;
 - .2 veiller à l'élaboration et à la mise à jour du plan de sûreté de l'installation portuaire;
 - .3 mettre en œuvre le plan de sûreté de l'installation portuaire et procéder à des exercices à cet effet;
 - .4 procéder à des inspections de sûreté régulières de l'installation portuaire pour s'assurer que les mesures de sûreté restent appropriées;
 - .5 recommander et incorporer les modifications nécessaires au plan de sûreté de l'installation portuaire pour en rectifier les lacunes et mettre à jour le plan pour tenir compte des changements pertinents affectant l'installation portuaire;
 - .6 accroître la prise de conscience de la sûreté et la vigilance du personnel de l'installation portuaire;
 - .7 veiller à ce que le personnel responsable de la sûreté de l'installation portuaire ait reçu une formation adéquate;
 - .8 faire rapport aux autorités compétentes et tenir un registre des événements qui menacent la sûreté de l'installation portuaire;
 - .9 coordonner la mise en œuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire avec le ou les agent(s) de sûreté compétent(s) de la compagnie et du navire;
 - .10 assurer la coordination avec les services de sûreté, s'il y a lieu;
 - .11 s'assurer que les normes applicables au personnel chargé de la sûreté de l'installation portuaire sont respectées;
 - .12 s'assurer que le matériel de sûreté est correctement utilisé, mis à l'essai, étalonné et entretenu, s'il y en a, et
 - .13 aider l'agent de sûreté du navire à confirmer, sur demande, l'identité des personnes cherchant à monter à bord du navire.
- 17.3 L'agent de sûreté de l'installation portuaire doit bénéficier de l'appui nécessaire pour s'acquitter des tâches et des responsabilités qui lui sont imposées par le chapitre XI-2 et par la présente partie du Code.
- 18 FORMATION, EXERCICES ET ENTRAÎNEMENTS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DES INSTALLATIONS PORTUAIRES
- 18.1 L'agent de sûreté de l'installation portuaire et le personnel compétent chargé de la sûreté de l'installation portuaire doivent avoir des connaissances et avoir reçu une formation, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 18.2 Le personnel des installations portuaires chargé de tâches spécifiques liées à la sûreté doit comprendre les tâches et les responsabilités qui lui incombent à cet égard, telles qu'elles sont décrites dans le plan de sûreté de l'installation portuaire, et il doit avoir des connaissances et des aptitudes suffisantes pour s'acquitter des tâches qui lui sont assignées, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

- 18.3 Pour garantir l'efficacité de la mise en oeuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire, des exercices doivent être effectués à des intervalles appropriés compte tenu des types d'opérations effectuées par l'installation portuaire, des changements dans la composition du personnel de l'installation portuaire, du type de navires que dessert l'installation portuaire et autres circonstances pertinentes, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 18.4 L'agent de sûreté de l'installation portuaire doit garantir l'efficacité de la coordination et de la mise en oeuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire en participant à des entraînements à des intervalles appropriés, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 19 VÉRIFICATION DES NAVIRES ET DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS
- 19.1 **Vérifications**
- 19.1.1 Chaque navire auquel s'applique la présente partie du Code doit être soumis aux vérifications spécifiées ci-dessous:
- .1 une vérification initiale, avant la mise en service du navire ou avant que le certificat prescrit à la section 19.2 soit délivré pour la première fois, qui comprenne une vérification complète de son système de sûreté et de tout matériel de sûreté connexe visés par les dispositions pertinentes du chapitre XI-2, de la présente partie du Code et du plan de sûreté du navire approuvé. Cette vérification doit permettre de s'assurer que le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire satisfont pleinement aux prescriptions applicables du chapitre XI-2 et de la présente partie du Code, que leur état est satisfaisant et qu'ils sont adaptés au service auquel le navire est destiné;
 - .2 une vérification de renouvellement à des intervalles spécifiés par l'Administration mais ne dépassant pas cinq ans, sauf si la section 19.3. s'applique. Cette vérification doit permettre de s'assurer que le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire satisfont pleinement aux prescriptions applicables du chapitre XI-2, de la présente partie du Code et du plan de sûreté du navire approuvé, que leur état est satisfaisant et qu'ils sont adaptés au service auquel le navire est destiné;
 - .3 au moins une vérification intermédiaire. Si une seule vérification intermédiaire est effectuée, elle doit avoir lieu entre la deuxième et la troisième date anniversaire du certificat telle que définie à la règle I/2 n). La vérification intermédiaire doit comprendre une inspection du système de sûreté et de tout matériel de sûreté connexe du navire, afin de s'assurer qu'ils restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Mention de cette vérification intermédiaire doit être portée sur le certificat;
 - .4 toute vérification supplémentaire décidée par l'Administration.
- 19.1.2 Les vérifications des navires doivent être effectuées par les fonctionnaires de l'Administration. L'Administration peut toutefois confier les vérifications à un organisme de sûreté reconnu visé à la règle XI-2/1.
- 19.1.3 Dans tous les cas, l'Administration intéressée doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la vérification et doit s'engager à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.
- 19.1.4 Le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire doivent être entretenus, après la vérification, de manière à rester conformes aux dispositions des règles XI-2/4.2 et XI-2/6, de la présente partie du Code et du plan de sûreté du navire approuvé. Lorsqu'une des vérifications prescrites aux termes de la section 19.1.1 a été effectuée, aucun changement ne doit être apporté au système de sûreté ou à un quelconque matériel de sûreté connexe ni au plan de sûreté du navire approuvé sans l'accord de l'Administration.
- 19.2 **Délivrance du certificat ou apposition d'un visa**
- 19.2.1 Un Certificat international de sûreté du navire doit être délivré, après une visite initiale ou une vérification de renouvellement effectuée conformément aux dispositions de la section 19.1.
- 19.2.2 Ce certificat doit être délivré ou visé soit par l'Administration, soit par un organisme de sûreté reconnu agissant pour le compte de l'Administration.
- 19.2.3 Un Gouvernement contractant peut, à la demande de l'Administration, faire vérifier le navire. S'il est convaincu que les dispositions de la section 19.1.1 sont respectées, il doit délivrer au navire un Certificat international de sûreté du navire ou autoriser sa délivrance et, le cas échéant, apposer un visa ou autoriser son apposition sur le certificat du navire, conformément au présent Code.
- 19.2.3.1 Une copie du certificat et une copie du rapport de vérification doivent être communiquées dans les meilleurs délais à l'Administration qui a fait la demande.

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

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

19.3 Durée et validité du certificat

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- .1 la date d'expiration figurant sur le certificat est remplacée au moyen d'un visa par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois ans à la date à laquelle la vérification intermédiaire a été achevée;
- .2 la date d'expiration peut rester inchangée, à condition qu'une ou plusieurs vérifications supplémentaires soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre les vérifications prescrites aux termes de la section 19.1.1 ne soient pas dépassés.

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

- .1 si les vérifications pertinentes ne sont pas achevées dans les délais spécifiés dans la section 19.1.1;
- .2 si les visas prescrits aux termes des sections 19.1.1.3 et 19.3.7.1, si elles s'appliquent, n'ont pas été apposés sur le certificat;
- .3 lorsqu'une compagnie assume la responsabilité de l'exploitation d'un navire qui n'était pas exploité précédemment par cette compagnie, et
- .4 si le navire passe sous le pavillon d'un autre État.

19.3.9 Dans les cas où:

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

19.4 Délivrance d'un certificat provisoire

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

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

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

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

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

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

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

- 19.4.5 Aucun Gouvernement contractant ne doit accepter qu'un autre certificat international provisoire de sûreté du navire soit délivré par la suite à un navire si, de l'opinion de l'Administration ou de l'organisme de sûreté reconnu, l'une des raisons pour lesquelles le navire ou la compagnie sollicite un tel certificat est de se soustraire à l'obligation de satisfaire pleinement au chapitre XI-2 et à la présente partie du Code au-delà de la période de validité du Certificat provisoire initial décrit dans la section 19.4.4.
- 19.4.6 Aux fins de l'application de la règle XI-2/9, les Gouvernements contractants peuvent, avant d'accepter un Certificat international provisoire de sûreté du navire en tant que certificat valable, s'assurer que les conditions prescrites aux termes des sections 19.4.2.4 à 19.4.2.6 ont été remplies.
-

Appendice à la Partie A

APPENDICE 1

Modèle de Certificat international de sûreté du navire

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE SÛRETÉ DU NAVIRE

*(Cachet officiel)**(État)*

Certificat numéro

Délivré en vertu des dispositions du
 CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES
 (CODE ISPS)

Sous l'autorité du Gouvernement

(Nom de l'État)

par

(Personne ou organisme autorisé)

Nom du navire:

Numéro ou lettres distinctifs:

Port d'immatriculation:

Type du navire:

Jauge brute:

Numéro OMI:

Nom et adresse de la compagnie:

IL EST CERTIFIÉ:

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

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

Le présent Certificat est valable jusqu'au

sous réserve des vérifications effectuées conformément à la section 19.1.1 de la partie A du Code ISPS.

Délivré à

(Lieu de délivrance du certificat)

Le

*(Date de délivrance)**(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)**(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)*

ATTESTATION DE VÉRIFICATION INTERMÉDIAIRE

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

Vérification intermédiaire

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

ATTESTATION DE VÉRIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Vérification supplémentaire

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

Vérification supplémentaire

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

Vérification supplémentaire

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

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

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

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

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

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

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

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

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

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

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

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

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

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

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

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

(*) Rayer la mention inutile.

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

APPENDICE 2

Modèle de Certificat international provisoire de sûreté du navire
CERTIFICAT INTERNATIONAL PROVISOIRE DE SÛRETÉ DU NAVIRE

*(Cachet officiel)**(État)*

Certificat numéro

Délivré en vertu des dispositions du

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

Sous l'autorité du Gouvernement

(Nom de l'État)

par

(Personne ou organisme autorisé)

Nom du navire:

Numéro ou lettres distinctifs:

Port d'immatriculation:

Type du navire:

Jauge brute:

Numéro OMI:

Nom et adresse de la compagnie:

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

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

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

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

Le présent certificat est valable jusqu'au

Délivré à

(Lieu de délivrance du certificat)

Le

(Date de délivrance)

.....
(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)

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

(*) Rayer la mention inutile.»

ANNEXE III

«PARTIE B

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

1. INTRODUCTION

Généralités

- 1.1 Le préambule du présent Code indique que le chapitre XI-2 et la partie A du présent Code constituent le nouveau cadre international qui régit les mesures visant à renforcer la sûreté maritime et par le biais duquel les navires et les installations portuaires peuvent coopérer pour détecter et décourager les actes qui menacent la sûreté dans le secteur des transports maritimes.
- 1.2 La présente introduction décrit de manière concise les processus envisagés pour établir et appliquer les mesures et arrangements nécessaires pour garantir le respect et le maintien du respect des dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code et elle indique les principaux éléments au sujet desquels des mesures sont recommandées. Ces recommandations sont énoncées dans les paragraphes 2 à 19. Elle indique aussi les éléments essentiels à prendre en considération pour appliquer les recommandations relatives aux navires et aux installations portuaires.
- 1.3 Même si l'utilisateur du présent Code s'intéresse exclusivement aux navires, il lui est fortement conseillé de lire la présente partie du Code dans son intégralité, et en particulier les paragraphes relatifs aux installations portuaires. Il en va de même pour les utilisateurs qui s'intéressent principalement aux installations portuaires; ils devraient aussi lire les paragraphes relatifs aux navires.
- 1.4 Les recommandations énoncées dans les paragraphes ci-après concernent essentiellement la protection du navire lorsque ce dernier se trouve dans une installation portuaire. Cependant, il se pourrait qu'un navire constitue une menace pour l'installation portuaire si, par exemple, une fois dans une installation portuaire, il servait de base pour lancer une attaque. Lorsqu'ils envisagent les mesures de sûreté à prendre pour faire face à des menaces contre la sûreté provenant de navires, ceux qui procèdent à l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire ou qui préparent le plan de sûreté de l'installation portuaire devraient songer à adapter comme il se doit les recommandations fournies dans les paragraphes ci-après.
- 1.5 Il y a lieu de noter qu'aucune disposition de la présente partie du Code ne saurait être lue ou interprétée comme contredisant l'une quelconque des dispositions du chapitre XI-2 ou de la partie A du présent Code et que ces dernières dispositions ont toujours la primauté et la priorité sur toute ambiguïté involontaire qui aurait pu être introduite par inadvertance dans la présente partie du Code. Les recommandations énoncées dans la présente partie du Code devraient toujours être lues, interprétées et appliquées d'une manière compatible aux buts, objectifs et principes consacrés dans le chapitre XI-2 et dans la partie A du présent Code.

Responsabilités des Gouvernements contractants

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

- 1.7 Les Gouvernements contractants peuvent désigner ou créer, au sein du gouvernement, des autorités désignées pour exécuter, à l'égard des installations portuaires, les tâches liées à la sûreté qui leur incombent en vertu du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du présent Code et ils peuvent autoriser des organismes de sûreté reconnus à exécuter certaines tâches à l'égard des installations portuaires mais la décision finale concernant l'acceptation et l'approbation de ces tâches devrait être prise par le Gouvernement contractant ou par l'autorité désignée. Les Administrations peuvent aussi déléguer à des organismes de sûreté reconnus l'exécution, à l'égard des navires, de certaines tâches liées à la sûreté. Les tâches ou activités ci-après ne peuvent pas être déléguées à un organisme de sûreté reconnu:
- établir le niveau de sûreté applicable,
 - déterminer les installations portuaires situées sur le territoire d'un Gouvernement contractant qui sont tenues de désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire et de préparer un plan de sûreté de l'installation portuaire,
 - approuver une évaluation de sûreté de l'installation portuaire ou tout amendement ultérieur à une évaluation approuvée précédemment,
 - approuver un plan de sûreté de l'installation portuaire ou tout amendement ultérieur à un plan approuvé précédemment,
 - exercer les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions, et
 - établir les prescriptions applicables à une déclaration de sûreté.

Établissement du niveau de sûreté

- 1.8 Les Gouvernements contractants ont la responsabilité d'établir le niveau de sûreté applicable à un moment donné et ce, aussi bien pour les navires que pour les installations portuaires. La partie A du présent Code définit trois niveaux de sûreté à des fins internationales, à savoir:
- le niveau de sûreté 1, normal: niveau auquel les navires et les installations portuaires sont normalement exploités,
 - le niveau de sûreté 2, rehaussé: niveau applicable tant qu'il existe un risque accru d'incident de sûreté, et
 - le niveau de sûreté 3, exceptionnel: niveau applicable pendant la période de temps où le risque d'un incident de sûreté est probable ou imminent.

La compagnie et le navire

- 1.9 Toute compagnie exploitant des navires auxquels s'appliquent le chapitre XI-2 et la partie A du présent Code doit désigner un agent de sûreté de la compagnie pour la compagnie et un agent de sûreté du navire pour chacun de ses navires. Les tâches et responsabilités de ces agents et la formation qu'ils doivent avoir reçue, de même que les prescriptions applicables aux exercices et aux entraînements, sont définies dans la partie A du présent Code.
- 1.10 Parmi les responsabilités qui lui incombent, l'agent de sûreté de la compagnie doit en gros, notamment, veiller à ce qu'une évaluation de la sûreté du navire soit effectuée de manière appropriée, à ce qu'un plan de sûreté du navire soit préparé et soumis pour approbation par l'Administration, ou en son nom, et à ce qu'il soit ensuite placé à bord de chaque navire auquel s'applique la partie A du présent Code et pour lequel cette personne a été désignée comme agent de sûreté de la compagnie.
- 1.11 Le plan de sûreté du navire devrait indiquer les mesures de sûreté opérationnelles et physiques que le navire lui-même devrait prendre pour s'assurer qu'il est à tout moment exploité au niveau de sûreté 1. Le plan devrait ainsi indiquer les mesures de sûreté additionnelles ou renforcées que le navire peut lui-même prendre pour passer au niveau de sûreté 2 et être exploité à ce niveau lorsqu'il en reçoit l'ordre. En outre, le plan devrait indiquer les mesures préparatoires que le navire pourrait prendre pour qu'il soit rapidement donné suite aux consignes qu'il pourrait recevoir de ceux qui sont chargés de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté au niveau de sûreté 3.
- 1.12 Les navires auxquels s'appliquent les prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code sont tenus d'avoir un plan de sûreté approuvé par l'Administration ou en son nom et d'être exploité conformément à ce plan. L'agent de sûreté de la compagnie et l'agent de sûreté du navire devraient veiller à ce que le plan reste pertinent et efficace, et notamment, à ce que des audits internes soient effectués. Tout amendement à un élément quelconque d'un plan approuvé dont l'Administration a décidé qu'il devait être approuvé, doit faire l'objet d'un nouvel examen et d'une nouvelle approbation avant d'être incorporé dans le plan approuvé et avant son application par le navire.

- 1.13 Le navire doit avoir à bord un Certificat international de sûreté du navire qui indique que le navire satisfait aux prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code. La partie A du présent Code contient des dispositions relatives à la vérification de la conformité du navire avec ces prescriptions et à la délivrance du certificat sur la base d'une vérification initiale, de renouvellement et intermédiaire.
- 1.14 Lorsqu'un navire se trouve dans un port ou se dirige vers un port d'un Gouvernement contractant, ce gouvernement contractant a le droit, en vertu des dispositions de la règle XI-2/9, d'exécuter, à l'égard de ce navire, diverses mesures liées au contrôle et au respect des dispositions. Le navire est soumis aux inspections prévues dans le cadre du contrôle des navires par l'État du port mais ces inspections ne devront normalement pas inclure l'examen du plan de sûreté du navire proprement dit, sauf dans des circonstances particulières. Le navire peut aussi faire l'objet de mesures de contrôle supplémentaires si le Gouvernement contractant exécutant les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions a des raisons de penser que la sûreté du navire ou celle des installations portuaires qu'il a desservies a été compromise.
- 1.15 Le navire est aussi tenu d'avoir à bord des renseignements, susceptibles d'être mis à la disposition des Gouvernements contractants à leur demande, qui indiquent qui est responsable du recrutement du personnel du navire et qui décide des divers aspects relatifs à l'emploi du navire.

L'installation portuaire

- 1.16 Chaque Gouvernement contractant doit faire en sorte qu'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire soit effectuée pour chacune des installations portuaires situées sur son territoire qui fournissent des services aux navires effectuant des voyages internationaux. Le Gouvernement contractant, une autorité désignée ou un organisme de sûreté reconnu peut procéder à cette évaluation. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire, une fois effectuée, doit être approuvée par le Gouvernement contractant ou l'autorité désignée intéressés, lesquels ne peuvent pas déléguer cette responsabilité. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire devrait être revue périodiquement.
- 1.17 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est essentiellement une analyse de risque de tous les aspects de l'exploitation d'une installation portuaire qui est destinée à en identifier la ou les parties qui sont les plus susceptibles d'être et/ou risquent le plus d'être la cible d'une attaque. Le risque pour la sûreté est fonction de la menace d'une attaque, ajoutée à la vulnérabilité de la cible, et des conséquences d'une attaque.

L'évaluation doit inclure les éléments suivants:

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

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

- 1.18 Les installations portuaires qui doivent satisfaire aux prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code sont tenues de désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire. Les tâches et responsabilités de ces agents et la formation qu'ils doivent avoir reçue, de même que les prescriptions applicables aux exercices et entraînements, sont définies dans la partie A du présent Code.
- 1.19 Le plan de sûreté de l'installation portuaire devrait indiquer les mesures de sûreté opérationnelles et physiques que l'installation portuaire devrait prendre pour s'assurer qu'elle est à tout moment exploitée au niveau de sûreté 1. Le plan devrait aussi indiquer les mesures de sûreté additionnelles ou renforcées que l'installation portuaire peut prendre pour passer au niveau de sûreté 2 et être exploitée à ce niveau de sûreté lorsqu'elle en reçoit l'ordre. En outre, le plan devrait indiquer les mesures préparatoires que l'installation portuaire pourrait prendre pour qu'il soit rapidement donné suite aux consignes qu'elle pourrait recevoir de ceux qui sont chargés de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté au niveau de sûreté 3.

- 1.20 Les installations portuaires qui doivent satisfaire aux prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code sont tenues d'avoir un plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé par le Gouvernement contractant ou par l'autorité désignée intéressés et doivent être exploitées conformément à ce plan. L'agent de sûreté de l'installation portuaire devrait appliquer les dispositions de ce plan et veiller à ce que le plan reste efficace et pertinent, et notamment, à ce que des audits internes de l'application du plan soient effectués. Tout amendement aux éléments d'un plan approuvé dont le Gouvernement contractant ou l'autorité désignée intéressés ont décidé qu'il devait être approuvé doit faire l'objet d'un nouvel examen et d'une nouvelle approbation avant d'être incorporé dans le plan approuvé et d'être appliqué dans l'installation portuaire. Le Gouvernement contractant ou l'autorité désignée intéressés peuvent mettre à l'épreuve le plan pour vérifier son efficacité. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire qui a été faite pour l'installation portuaire ou sur la base de laquelle le plan a été élaboré devrait être revue à intervalles réguliers. Toutes ces activités peuvent obliger à apporter des amendements au plan approuvé. Tout amendement à des éléments déterminés d'un plan approuvé doit être soumis à l'approbation du Gouvernement contractant ou de l'autorité désignée intéressés.
- 1.21 Les navires qui utilisent des installations portuaires peuvent être soumis aux inspections prévues dans le cadre du contrôle des navires par l'État du port et faire l'objet des mesures de contrôle supplémentaires indiquées à la règle XI-2/9. Les autorités pertinentes peuvent demander que leur soient fournis des renseignements sur le navire, sa cargaison, ses passagers et le personnel de bord avant l'entrée du navire au port. Il peut y avoir des cas où l'entrée au port peut être refusée.

Information et communication

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

2. DÉFINITIONS

- 2.1 Aucune recommandation n'est fournie au sujet des définitions énoncées dans le chapitre XI-2 ou dans la partie A du présent Code.
- 2.2 Aux fins de la présente partie du Code:
- .1 "section" désigne une section de la partie A du Code et est indiquée par "section A/<suivi du numéro de la section>";
 - .2 "paragraphe" désigne un paragraphe de la présente partie du Code et est indiqué par "paragraphe<suivi du numéro du paragraphe>", et
 - .3 l'expression "Gouvernement contractant", lorsqu'elle figure dans les paragraphes 14 à 18, désigne le "Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située" et constitue aussi une référence à l'"autorité désignée".

3. APPLICATION

Généralités

- 3.1 Il faudrait appliquer les prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code en tenant compte des recommandations énoncées dans la présente partie du Code.
- 3.2 Il faudrait toutefois reconnaître que la mesure dans laquelle les recommandations concernant les navires s'appliquent dépendra du type de navire, de sa cargaison et/ou ses passagers, de son service commercial et des caractéristiques des installations portuaires où il se rend.
- 3.3 De même, pour ce qui est des recommandations concernant les installations portuaires, la mesure dans laquelle ces recommandations s'appliquent dépendra de l'installation portuaire, des types de navires qui utilisent l'installation portuaire, des types de cargaisons et/ou passagers et du service commercial assuré par les navires qui se rendent dans l'installation portuaire.
- 3.4 Les dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code ne sont pas censées s'appliquer aux installations portuaires conçues et utilisées essentiellement à des fins militaires.

4. RESPONSABILITÉS DES GOUVERNEMENTS CONTRACTANTS

Protection des évaluations et des plans

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

Autorités désignées

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

Organismes de sûreté reconnus

- 4.3 Les Gouvernements contractants peuvent autoriser un organisme de sûreté reconnu (RSO) à effectuer certaines activités liées à la sûreté, y compris:
- .1 approuver les plans de sûreté du navire ou les amendements à ces plans au nom de l'Administration;
 - .2 vérifier et certifier que les navires satisfont aux prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code au nom de l'Administration, et
 - .3 effectuer les évaluations de la sûreté de l'installation portuaire exigées par le Gouvernement contractant.
- 4.4 Un RSO peut aussi fournir aux compagnies ou installations portuaires des conseils ou fournir une assistance sur les questions ayant trait à la sûreté, y compris les évaluations de la sûreté du navire, les plans de sûreté du navire, les évaluations de la sûreté de l'installation portuaire et les plans de sûreté de l'installation portuaire. Il peut aussi les aider à établir un de ces plans ou une de ces évaluations. Un RSO qui a contribué à établir une évaluation de la sûreté du navire ou un plan de sûreté du navire ne devrait pas être autorisé à approuver ce plan.
- 4.5 Lorsqu'ils autorisent un RSO à agir en leur nom, les Gouvernements contractants devraient considérer la compétence de cet organisme. Un RSO devrait pouvoir démontrer:
- .1 qu'il a les compétences voulues dans les domaines pertinents de la sûreté;
 - .2 qu'il a une connaissance suffisante des opérations des navires et des ports, et notamment de la conception et de la construction des navires, s'il fournit des services pour les navires, et de la conception et de la construction des ports, s'il fournit des services pour les installations portuaires;
 - .3 qu'il est capable d'évaluer les risques pour la sûreté qui pourraient se poser lors des opérations du navire et de l'installation portuaire, y compris l'interface navire/port, et de déterminer comment réduire au minimum ces risques;
 - .4 qu'il peut maintenir et améliorer le niveau de connaissances spécialisées de son personnel;
 - .5 qu'il peut veiller à ce que son personnel soit toujours digne de confiance;
 - .6 qu'il peut maintenir des mesures appropriées pour éviter la divulgation non autorisée de toute information sensible liée à la sûreté, ou l'accès non autorisée à une telle information;
 - .7 qu'il connaît les prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code ainsi que les règles de sûreté de la législation nationale et internationale pertinente;
 - .8 qu'il connaît les menaces actuelles contre la sûreté et leurs différentes formes;
 - .9 qu'il a des connaissances en matière de détection et d'identification des armes et substances et engins dangereux;
 - .10 qu'il a des connaissances en matière d'identification, sans discrimination, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;

- .11 qu'il connaît les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté, et
- .12 qu'il connaît les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance et leurs limites d'utilisation.

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

- 4.6 Un organisme reconnu, tel que défini à la règle I/6 et satisfaisant aux prescriptions de la règle XI-1/1, peut être désigné comme RSO à condition de posséder les compétences voulues en matière de sûreté qui sont énumérées au paragraphe 4.5.
- 4.7 Une autorité portuaire ou l'exploitant d'une installation portuaire peut être désigné comme RSO à condition de posséder les compétences voulues en matière de sûreté qui sont énumérées au paragraphe 4.5.

Établissement du niveau de sûreté

- 4.8 Les Gouvernements contractants devraient établir le niveau de sûreté en tenant compte des informations sur les menaces générales et spécifiques. Les Gouvernements contractants devraient fixer le niveau de sûreté applicable aux navires ou installations portuaires à un des trois niveaux suivants:
 - Niveau de sûreté 1: normal: niveau auquel le navire ou l'installation portuaire est normalement exploité,
 - Niveau de sûreté 2: rehaussé: niveau applicable tant qu'il existe un risque accru d'incident de sûreté, et
 - Niveau de sûreté 3: exceptionnel: niveau applicable pendant la période de temps où le risque d'un incident de sûreté est probable ou imminent.
- 4.9 L'établissement du niveau de sûreté 3 devrait être une mesure exceptionnelle applicable uniquement lorsque les informations selon lesquelles un incident de sûreté est probable ou imminent sont fiables. Le niveau de sûreté 3 devrait être établi uniquement pour la durée de la menace contre la sûreté qui a été identifiée ou de l'incident de sûreté proprement dit. Si le niveau de sûreté peut passer du niveau de sûreté 1 au niveau de sûreté 2 puis au niveau de sûreté 3, il est possible aussi que le changement de niveau de sûreté se fasse directement du niveau de sûreté 1 au niveau de sûreté 3.
- 4.10 C'est toujours le capitaine du navire qui est responsable en dernier ressort de la sécurité et de la sûreté du navire. Même au niveau de sûreté 3, un capitaine peut demander à ceux qui sont chargés de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté de préciser ou de modifier les consignes qu'ils ont données, s'il a des raisons de penser qu'en donnant suite à une de ces consignes, il risque de compromettre la sécurité de son navire.
- 4.11 L'agent de sûreté de la compagnie (CSO) ou l'agent de sûreté du navire (SSO) devrait se mettre en rapport le plus tôt possible avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) désigné comme tel dans l'installation portuaire où le navire a l'intention de se rendre, afin de lui demander quel est le niveau de sûreté applicable au navire en question dans cette installation portuaire. Une fois en rapport avec le navire, le PFSO devrait informer le navire de tout changement pouvant intervenir ultérieurement dans le niveau de sûreté de l'installation portuaire et devrait fournir au navire tous les renseignements pertinents ayant trait à la sûreté.
- 4.12 Bien que dans certains cas, un navire puisse être exploité à un niveau de sûreté plus élevé que celui de l'installation portuaire dans laquelle il se rend, un navire ne pourra en aucun cas avoir un niveau de sûreté inférieur à celui de l'installation portuaire dans laquelle il se rend. Si un navire a un niveau de sûreté plus élevé que l'installation portuaire qu'il a l'intention d'utiliser, le CSO ou le SSO devrait en aviser sans tarder le PFSO. Le PFSO devrait effectuer une évaluation de la situation particulière, en collaboration avec le CSO ou le SSO, et convenir des mesures de sûreté appropriées à prendre avec le navire, lesquelles peuvent inclure l'établissement et la signature d'une déclaration de sûreté.
- 4.13 Les Gouvernements contractants devraient examiner les moyens qui permettraient de promulguer rapidement les renseignements sur les changements de niveau de sûreté. Les Administrations souhaiteront peut-être utiliser les messages NAVTEX ou les avis aux navigateurs pour notifier ces changements de niveau de sûreté au navire et aux CSO et SSO. Elles souhaiteront peut-être aussi utiliser d'autres méthodes de communication qui offrent une rapidité et une couverture équivalentes, voire meilleures. Les Gouvernements contractants devraient mettre en place un moyen permettant de notifier les changements de niveau de sûreté aux PFSO. Les Gouvernements contractants devraient dresser et tenir à jour une liste des coordonnées des personnes qui doivent être informées des changements de niveau de sûreté. Si le niveau de sûreté n'est pas en soi considéré comme étant un renseignement particulièrement confidentiel, les renseignements initiaux concernant la menace peuvent quant à eux être très sensibles. Les Gouvernements contractants devraient faire preuve de prudence quant au type et au détail des renseignements qu'ils communiquent et quant à la méthode qu'ils utilisent pour les communiquer aux SSO, CSO et PFSO.

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

- 4.14 Le fait qu'une installation portuaire a un PFSP doit être communiqué à l'Organisation et ce renseignement doit également être communiqué aux agents de sûreté de la compagnie et du navire. Aucun autre renseignement concernant le PFSP ne doit être publié mis à part le fait qu'il est en place. Les Gouvernements contractants devraient envisager de créer des points de contact soit centraux soit régionaux, ou un autre moyen permettant de fournir des renseignements à jour sur les endroits où des PFSP sont en place, ainsi que les coordonnées du PFSP pertinent. Des renseignements sur l'existence de ces points de contact devraient être publiés. Ces points de contact pourraient aussi fournir des renseignements sur les organismes de sûreté reconnus désignés pour agir au nom du Gouvernement contractant, ainsi que les détails des responsabilités spécifiques qui leur sont confiées et des conditions de leur habilitation.
- 4.15 Si un port n'a pas de plan de sûreté de l'installation portuaire (et donc pas de PFSP), le point de contact central ou régional devrait être en mesure d'indiquer quelle est la personne à terre ayant les qualifications voulues pour organiser la mise en place des mesures de sûreté appropriées, si nécessaire, pour la durée du séjour du navire.
- 4.16 Les Gouvernements contractants devraient aussi fournir les coordonnées des fonctionnaires du gouvernement auxquels un SSO, un CSO ou un PFSP peut faire part de ses préoccupations en matière de sûreté. Ces fonctionnaires du gouvernement devraient évaluer ces rapports avant de prendre des mesures appropriées. Les préoccupations signalées peuvent avoir un rapport avec les mesures de sûreté relevant de la juridiction d'un autre Gouvernement contractant. En pareil cas, les fonctionnaires des Gouvernements contractants devraient envisager de contacter leurs homologues au sein de l'autre Gouvernement contractant afin de voir s'il y a lieu de prendre des mesures correctives. À cette fin, les coordonnées des fonctionnaires du gouvernement devraient être communiquées à l'Organisation maritime internationale.
- 4.17 Les Gouvernements contractants devraient aussi communiquer les renseignements indiqués aux paragraphes 4.14 à 4.16 à d'autres Gouvernements contractants qui en font la demande.

Documents d'identification

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

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

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

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

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

Menaces contre les navires et autres incidents en mer

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

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

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

- 4.22 Les Gouvernements contractants devraient aussi établir un point de contact pouvant donner des conseils en matière de sûreté à tout navire:
- .1 autorisé à battre leur pavillon, ou
 - .2 exploité dans leur mer territoriale ou ayant fait part de son intention d'entrer dans leur mer territoriale.
- 4.23 Les Gouvernements contractants devraient fournir des conseils aux navires exploités dans leur mer territoriale ou ayant fait part de leur intention d'entrer dans leur mer territoriale, ces conseils pouvant notamment être les suivants:
- .1 modifier ou retarder leur traversée prévue;
 - .2 emprunter une route particulière ou se rendre en un lieu déterminé;
 - .3 disponibilité de personnel ou de matériel qui pourraient être placés à bord du navire;
 - .4 coordonner la traversée, l'arrivée au port ou le départ du port, afin de prévoir une escorte par patrouilleur ou aéronef (à voilure fixe ou hélicoptère).

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

- 4.24 Les Gouvernements contractants devraient recommander que les navires exploités dans leur mer territoriale ou ayant fait part de leur intention d'entrer dans leur mer territoriale appliquent promptement, aux fins de la protection du navire et de celle d'autres navires à proximité, toute mesure de sûreté que le Gouvernement contractant aurait pu conseiller.
- 4.25 Les plans établis par les Gouvernements contractants aux fins indiquées au paragraphe 4.22 devraient comprendre des renseignements sur un point de contact approprié, pouvant être joint 24 heures sur 24, au sein du Gouvernement contractant, y compris l'Administration. Ces plans devraient aussi comprendre des renseignements sur les circonstances dans lesquelles l'Administration estime qu'une assistance devrait être sollicitée auprès d'États côtiers voisins, ainsi qu'une procédure de liaison entre les agents de sûreté des installations portuaires et les agents de sûreté des navires.

Autres accords en matière de sûreté

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

Arrangements équivalents pour les installations portuaires

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

Effectifs

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

Mesures liées au contrôle et au respect des dispositions

Généralités

- 4.29 La règle XI-2/9 décrit les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions, applicables aux navires en vertu du chapitre XI-2. Elle est divisée en trois sections distinctes: contrôle des navires se trouvant déjà dans un port, contrôle des navires ayant l'intention d'entrer dans un port d'un autre Gouvernement contractant et dispositions supplémentaires applicables aux deux situations.
- 4.30 La règle XI-2/9.1 (Contrôle des navires au port) met en place un système de contrôle des navires lorsqu'ils se trouvent dans le port d'un pays étranger où les fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement contractant (fonctionnaires dûment autorisés) ont le droit de monter à bord du navire pour vérifier que les certificats prescrits sont en règle. S'il existe ensuite des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions, des mesures de contrôle peuvent être prises comme par exemple des inspections supplémentaires ou la retenue du navire. Ces dispositions tiennent compte des systèmes de contrôle actuels. La règle XI-2/9.1 autorise, sur la base des systèmes susmentionnés, des mesures additionnelles (y compris l'expulsion d'un navire d'un port dans le cadre des mesures de contrôle), lorsque les fonctionnaires dûment autorisés ont des raisons sérieuses de penser qu'un navire ne respecte pas les prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du présent Code. La règle XI-2/9.3 décrit les mesures de sauvegarde visant à assurer l'application équitable et proportionnée de ces mesures additionnelles.
- 4.31 La règle XI-2/9.2 établit les mesures de contrôle visant à garantir le respect des dispositions par les navires qui ont l'intention d'entrer dans un port d'un autre Gouvernement contractant et introduit dans le chapitre XI-2 qui s'applique uniquement à la sûreté, un concept de contrôle entièrement différent. En vertu de cette règle, des mesures peuvent être mises en place avant que le navire entre dans un port, pour mieux garantir la sûreté. Tout comme dans la règle XI-2/9.1, ce système de contrôle additionnel est fondé sur le concept de l'existence de raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du présent Code, et comprend les mesures de sauvegarde substantielles prévues dans les règles XI-2/9.2.2 et XI-2/9.2.5 ainsi que dans la règle XI-2/9.3.
- 4.32 L'existence de raisons sérieuses de penser que le navire ne respecte pas les prescriptions signifie que l'on a des preuves ou des informations fiables selon lesquelles le navire ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du présent Code, compte tenu des recommandations énoncées dans la présente partie du Code. Ces preuves ou informations fiables peuvent être le résultat du jugement professionnel du fonctionnaire dûment autorisé ou des observations recueillies lors de la vérification du Certificat international de sûreté du navire ou du Certificat international provisoire de sûreté du navire délivré conformément à la partie A du présent Code (Certificat) ou provenant d'autres sources. Même si le navire est muni d'un certificat valable, les fonctionnaires dûment autorisés peuvent quand même avoir des raisons sérieuses de penser, selon leur jugement professionnel, que le navire ne satisfait pas aux prescriptions.
- 4.33 Les exemples de raisons sérieuses éventuelles en vertu des règles XI-2/9.1 et XI-2/9.2, peuvent comprendre, selon le cas:
- .1 la preuve qu'à la suite d'un examen, le certificat n'est pas valable ou est arrivé à expiration;
 - .2 la preuve ou des informations fiables selon lesquelles le matériel, la documentation ou les arrangements relatifs à la sûreté prescrits par le chapitre XI-2 de la partie A du présent Code comportent de graves lacunes;
 - .3 un rapport ou une plainte reçus qui, selon le jugement professionnel du fonctionnaire dûment autorisé, contiennent des informations fiables indiquant clairement que le navire ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du présent Code;
 - .4 la preuve ou des observations recueillies par un fonctionnaire dûment autorisé faisant appel à son jugement professionnel que le capitaine ou le personnel du navire n'est pas familiarisé avec les procédures de bord essentielles liées à la sûreté ou ne peut effectuer les exercices liés à la sûreté du navire ou que ces procédures ou exercices n'ont pas été exécutés;
 - .5 la preuve ou des observations recueillies par un fonctionnaire dûment autorisé faisant appel à son jugement professionnel que les membres clés du personnel du navire ne sont pas capables d'établir de bonnes communications avec d'autres membres clés du personnel du navire assumant des responsabilités en matière de sûreté à bord du navire;
 - .6 la preuve ou des informations fiables selon lesquelles le navire a embarqué des provisions de bord ou des marchandises dans une installation portuaire ou en provenance d'un autre navire lorsque soit l'installation portuaire, soit l'autre navire enfreint le chapitre XI-2 ou la partie A du présent Code et que le navire en question n'a pas rempli de déclaration de sûreté, ni pris de mesures de sûreté appropriées, spéciales ou additionnelles, ni appliqué des procédures appropriées concernant la sûreté du navire;
 - .7 la preuve ou des informations fiables selon lesquelles le navire a embarqué des provisions de bord ou des marchandises dans une installation portuaire ou provenant d'ailleurs (par exemple transfert à partir d'un autre navire ou d'un hélicoptère) lorsque soit l'installation portuaire, soit l'autre origine n'est pas tenue de satisfaire au chapitre XI-2 ou à la partie A du présent Code et que le navire n'a pas pris de mesures de sûreté appropriées, spéciales ou additionnelles ou n'a pas appliqué des procédures de sûreté appropriées, et

- .8 si le navire est titulaire d'un autre certificat international provisoire de sûreté du navire qui lui a été délivré par la suite, tel que décrit dans la section A/19.4, et si selon le jugement professionnel du fonctionnaire dûment autorisé, l'une des raisons pour lesquelles le navire ou une compagnie a sollicité un tel certificat est de se soustraire à l'obligation de satisfaire pleinement au chapitre XI-2 et à la partie A du présent Code au-delà de la période de validité du certificat provisoire initial décrit dans la section A/19.4.4.
- 4.34 Les incidences de la règle XI-2/9 sur le plan du droit international sont particulièrement pertinentes et il convient d'appliquer cette règle en ayant à l'esprit la règle XI-2/2.4, étant donné que des situations pourraient se présenter dans lesquelles soit des mesures ne relevant pas du champ d'application du chapitre XI-2 seront prises, soit il faudra tenir compte des droits des navires affectés, ces droits ne relevant pas du chapitre XI-2. Par conséquent, la règle XI-2/9 ne porte pas atteinte au droit du Gouvernement contractant de prendre des mesures fondées sur le droit international et conformes à ce droit, pour garantir la sécurité ou la sûreté des personnes, des navires, des installations portuaires et autres biens dans les cas où le navire, bien qu'il satisfasse au chapitre XI-2 et à la partie A du présent Code, est toujours considéré comme présentant un risque pour la sûreté.
- 4.35 Lorsqu'un Gouvernement contractant impose des mesures de contrôle à un navire, l'Administration devrait, sans tarder, être informée et recevoir des renseignements suffisants pour lui permettre d'assurer pleinement la liaison avec ce Gouvernement contractant.

Contrôle des navires au port

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

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

- 4.37 La règle XI-2/9.2.1 énumère les renseignements que les Gouvernements contractants peuvent exiger d'un navire comme condition d'entrée au port. L'un des éléments d'information énumérés est la confirmation de toute mesure spéciale ou supplémentaire prise par le navire pendant ses dix dernières escales dans une installation portuaire. Ces renseignements pourraient par exemple inclure:
- .1 les comptes rendus des mesures prises pendant l'escale dans une installation portuaire située sur le territoire d'un 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; et
 - .2 toute déclaration de sûreté établie avec les installations portuaires ou avec d'autres navires.
- 4.38 Un autre élément d'information figurant sur la liste, qui peut être requis comme condition de l'entrée au port, est la confirmation que des procédures appropriées de sûreté du navire ont été appliquées pendant les activités de navire à navire effectuées au cours de la période correspondant aux dix dernières escales dans une installation portuaire. Il ne serait pas normalement exigé d'inclure les comptes rendus des transferts de pilotes, des contrôles des douanes, d'immigration, des agents de sûreté, ni des opérations de soutage, d'allègement, de chargement des approvisionnements et de déchargement des déchets effectuées par le navire à l'intérieur d'installations portuaires, étant donné que ces activités relèveraient normalement du plan de sûreté de l'installation portuaire. Parmi les exemples de renseignements qui pourraient être donnés, on peut citer:
- .1 le compte rendu des mesures prises pendant que le navire se livrait à une activité de navire à navire avec un navire battant le pavillon d'un État qui n'était pas un Gouvernement contractant, et en particulier des mesures qui auraient normalement été prévues par les navires battant le pavillon de Gouvernements contractants;
 - .2 le compte rendu des mesures prises pendant que le navire se livrait à une activité de navire à navire avec un navire qui battait le pavillon d'un Gouvernement contractant mais n'était pas tenu de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code, comme par exemple une copie de tout certificat de sûreté délivré à ce navire en vertu d'autres dispositions; et
 - .3 au cas où des personnes ou des marchandises secourues en mer se trouveraient à bord, toutes les informations connues sur ces personnes ou marchandises, y compris leur identité lorsqu'elle est connue et les résultats de toute vérification effectuée pour le compte du navire pour établir le statut, sur le plan de la sûreté, des personnes secourues. L'intention du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code n'est aucunement de retarder ou empêcher le transfert de personnes en détresse vers un lieu sûr. La seule intention du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code est de fournir aux États suffisamment de renseignements utiles pour assurer l'intégrité de leur sûreté.

- 4.39 Parmi les exemples d'autres informations pratiques relatives à la sûreté qui pourraient être requises comme condition d'entrée au port de manière à aider à garantir la sécurité et la sûreté des personnes, des installations portuaires, des navires et autres biens figurent les renseignements suivants:
- .1 renseignements figurant sur la fiche synoptique continue;
 - .2 emplacement du navire au moment où le rapport est établi;
 - .3 heure prévue d'arrivée du navire au port;
 - .4 liste de l'équipage;
 - .5 description générale de la cargaison à bord du navire;
 - .6 liste des passagers, et
 - .7 renseignements qui doivent se trouver à bord en vertu de la règle XI-2/5.
- 4.40 La règle XI-2/9.2.5 permet au capitaine d'un navire qui apprend que l'État côtier ou l'État du port appliquera des mesures de contrôle en vertu de la règle XI-2/9.2, de changer d'avis et de renoncer à entrer dans le port. Si le capitaine change d'avis, la règle XI-2/9 n'est plus applicable et toutes autres dispositions qui pourraient être prises doivent se fonder sur le droit international et être conformes avec le droit international.

Dispositions supplémentaires

- 4.41 Dans tous les cas, lorsqu'un navire se voit refuser l'entrée au port ou est expulsé d'un port, tous les faits connus devraient être communiqués aux autorités des États intéressés. Cette communication devrait comprendre les renseignements ci-après, lorsqu'ils sont connus:
- .1 nom du navire, pavillon, numéro d'identification du navire, indicatif d'appel, type de navire et cargaison;
 - .2 raison du refus d'entrée au port ou de l'expulsion du port ou des zones portuaires;
 - .3 nature, le cas échéant, de toute la non-conformité avec une mesure de sûreté;
 - .4 détails, le cas échéant, de toute tentative faite pour remédier à une non-conformité, y compris les conditions imposées au navire pour la traversée;
 - .5 port(s) d'escale précédent(s) et port d'escale déclaré suivant;
 - .6 heure de départ et heure prévue d'arrivée à ces ports;
 - .7 toutes instructions données au navire, par exemple rendre compte de son itinéraire;
 - .8 renseignements disponibles sur le niveau de sûreté auquel le navire est actuellement exploité;
 - .9 renseignements concernant les communications éventuelles qui ont eu lieu entre les États du port et l'Administration;
 - .10 point de contact au sein de l'État du port qui établit le rapport aux fins d'obtenir un complément d'informations;
 - .11 liste de l'équipage, et
 - .12 tous autres renseignements pertinents.
- 4.42 Les États pertinents à contacter devraient comprendre les États situés le long de la route prévue du navire jusqu'au port suivant, notamment si le navire a l'intention d'entrer dans la mer territoriale de cet État côtier. Les autres États pertinents pourraient être les États des ports d'escale précédents afin qu'un complément d'informations puisse être obtenu et que les questions de sûreté en rapport avec les ports précédents puissent être résolues.
- 4.43 Lors de l'exercice des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions, les fonctionnaires dûment autorisés devraient veiller à ce que les mesures ou dispositions imposées soient proportionnées. Ces mesures ou dispositions devraient être raisonnables et leur rigueur et leur durée devraient se limiter à ce qui est nécessaire pour remédier à la non-conformité ou pour l'atténuer.

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

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

- 4.45 En ce qui concerne les navires battant le pavillon d'un État qui n'est pas un Gouvernement contractant à la Convention, ni une Partie au Protocole SOLAS de 1988 ⁽¹⁾, les Gouvernements contractants ne devraient pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables. En conséquence, les prescriptions de la règle XI-2/9 et les recommandations énoncées dans la présente partie du Code devraient être appliquées à ces navires.
- 4.46 Les navires non soumis à la Convention en raison de leurs dimensions sont soumis aux mesures que les États appliquent pour assurer la sûreté. Ces mesures devraient être prises compte dûment tenu des prescriptions du chapitre XI-2 et des recommandations énoncées dans la présente partie du Code.

5. DÉCLARATION DE SÛRETÉ

Généralités

- 5.1 Une déclaration de sûreté (DoS) devrait être remplie lorsque le Gouvernement contractant de l'installation portuaire le juge nécessaire ou lorsqu'un navire le juge nécessaire.
- 5.1.1 L'indication qu'une déclaration de sûreté est nécessaire peut être donnée par les résultats de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA) et les raisons et circonstances qui exigent l'établissement d'une déclaration de sûreté devraient être mentionnées dans le plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP).
- 5.1.2 L'indication qu'une déclaration de sûreté est nécessaire peut être donnée par une Administration pour les navires autorisés à battre son pavillon et à la suite de l'évaluation de la sûreté du navire et devrait être mentionnée dans le plan de sûreté du navire.
- 5.2 Il est probable qu'une déclaration de sûreté sera demandée aux niveaux de sûreté les plus élevés, quand un navire a un niveau de sûreté supérieur à celui de l'installation portuaire ou d'un autre navire avec lequel il y a interface et pour les activités d'interface navire/port ou navire/navire qui présentent un risque accru pour les personnes, les biens ou l'environnement, pour des raisons qui tiennent au navire en question, y compris sa cargaison ou ses passagers, ou aux circonstances dans l'installation portuaire, ou une combinaison de ces facteurs.
- 5.2.1 Lorsqu'un navire ou une Administration, au nom des navires autorisés à battre son pavillon, demande qu'une déclaration de sûreté soit remplie, l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) ou l'agent de sûreté du navire (SSO) devrait prendre acte de cette demande et étudier les mesures de sûreté appropriées.
- 5.3 Un PFSO peut aussi demander une déclaration de sûreté avant des activités d'interface navire/port qui ont été identifiées dans la PFSA approuvée comme posant un problème particulier. Il peut s'agir, par exemple, de l'embarquement ou du débarquement de passagers et du transfert, du chargement ou du déchargement de marchandises dangereuses ou de substances potentiellement dangereuses. La PFSA peut aussi signaler les installations situées dans des zones à forte densité de population ou à proximité de ces zones, ou encore les opérations ayant un effet économique important qui justifient l'établissement d'une déclaration de sûreté.
- 5.4 Une déclaration de sûreté a essentiellement pour objet de s'assurer que le navire et l'installation portuaire ou d'autres navires avec lesquels il y a interface parviennent à un accord sur les mesures de sûreté qu'ils prendront chacun de leur côté conformément aux dispositions de leurs plans de sûreté approuvés respectifs.
- 5.4.1 La déclaration de sûreté convenue devrait être signée et datée à la fois par l'installation portuaire et le(s) navire(s) intéressé(s), pour indiquer qu'il est satisfait au chapitre XI-2 et à la partie A du présent Code et devrait indiquer sa période de validité, le ou les niveaux de sûreté pertinents, ainsi que les coordonnées des points de contact pertinents.

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

- 5.4.2 Un changement du niveau de sûreté peut obliger à réviser la déclaration de sûreté ou à en remplir une nouvelle.
- 5.5 La déclaration de sûreté devrait être établie en anglais, en espagnol ou en français ou dans une langue comprise à la fois de l'installation portuaire et du ou des navires intéressé(s).
- 5.6 Un modèle de déclaration de sûreté figure à l'appendice 1 à la présente partie du Code. Ce modèle doit être utilisé pour établir une déclaration de sûreté entre un navire et une installation portuaire. Si la déclaration de sûreté doit être établie entre deux navires, ce modèle doit être ajusté en conséquence.

6. OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE

Généralités

- 6.1 En vertu de la règle XI-2/5, la compagnie est tenue de fournir au capitaine du navire des renseignements pour satisfaire aux obligations qui incombent à la compagnie en vertu des dispositions de cette règle. Ces renseignements devraient inclure des éléments tels que:
- .1 les parties chargées de désigner le personnel de bord, telles que les sociétés de gestion maritime, les agences de recrutement, les entrepreneurs, les concessionnaires (par exemple, les boutiques, les casinos, etc.);
 - .2 les parties chargées de décider de l'emploi du navire, y compris le(s) affréteur(s) à temps ou le(s) affréteur(s) coque nue, ou toute autre partie agissant en cette qualité, et
 - .3 dans les cas où le navire est employé en vertu d'une charte-partie, les coordonnées des points de contact de ces parties, y compris les affréteurs à temps ou les affréteurs coque nue.
- 6.2 En vertu des dispositions de la règle XI-2/5, la compagnie doit actualiser ces renseignements au fur et à mesure que des changements surviennent, et les tenir à jour.
- 6.3 Ces renseignements devraient être en anglais, en espagnol ou en français.
- 6.4 En ce qui concerne les navires construits avant le 1^{er} juillet 2004, ces renseignements devraient rendre compte de l'état effectif à cette date.
- 6.5 En ce qui concerne les navires construits le 1^{er} juillet 2004 ou après cette date, et les navires construits avant le 1^{er} juillet 2004 qui étaient hors service le 1^{er} juillet 2004, les renseignements fournis devraient remonter à la date d'entrée en service du navire et rendre compte de l'état effectif à cette date.
- 6.6 Après le 1^{er} juillet 2004, lorsqu'un navire est retiré du service, les renseignements fournis devraient remonter à la date à laquelle le navire entre à nouveau en service et rendre compte de l'état effectif à cette date.
- 6.7 Il n'est pas nécessaire de conserver à bord les renseignements antérieurement fournis qui ne correspondent pas à l'état effectif à cette date.
- 6.8 Lorsque la responsabilité de l'exploitation du navire est assumée par une autre compagnie, il n'est pas nécessaire de conserver à bord les renseignements concernant la compagnie qui était chargée de l'exploitation du navire.

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

7. SÛRETÉ DU NAVIRE

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

8. ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ DU NAVIRE

Évaluation de la sûreté

- 8.1 L'agent de sûreté de la compagnie (CSO) est chargé de veiller à ce qu'une évaluation de la sûreté du navire (SSA) soit effectuée pour chacun des navires de la flotte de la compagnie qui est tenu de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code pour lesquelles le CSO est responsable. Bien que le CSO ne doive pas nécessairement accomplir personnellement toutes les tâches liées à sa position, il est responsable en dernier ressort de l'exécution correcte de ces tâches.
- 8.2 Avant d'entreprendre l'évaluation de la sûreté du navire, le CSO devrait veiller à ce qu'il soit tiré parti des renseignements disponibles sur l'évaluation de la menace dans les ports où le navire fera escale ou dans lesquels des passagers embarqueront ou débarqueront, ainsi que sur les installations portuaires et leurs mesures de protection. Le CSO devrait étudier les rapports antérieurs sur des besoins similaires en matière de sûreté. Lorsque cela est possible, le CSO devrait rencontrer les personnes compétentes à bord du navire et dans les installations portuaires afin de discuter de l'objet et de la méthodologie de l'évaluation. Le CSO devrait suivre les indications spécifiques données par les Gouvernements contractants.

- 8.3 Une SSA devrait porter sur les éléments ci-après à bord ou à l'intérieur du navire:
- .1 sûreté physique;
 - .2 intégrité structurelle;
 - .3 systèmes de protection individuelle;
 - .4 procédures générales;
 - .5 systèmes de radio et télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques, et
 - .6 autres zones qui, si elles subissent des dommages ou sont utilisées par un observateur illicite, présentent un risque pour les personnes, les biens ou les opérations à bord du navire ou à l'intérieur d'une installation portuaire.
- 8.4 Les personnes qui participent à une SSA devraient pouvoir obtenir l'aide d'experts en ce qui concerne:
- .1 la connaissance des menaces existant contre la sûreté et de leurs différentes formes;
 - .2 la détection et l'identification des armes et des substances et engins dangereux;
 - .3 l'identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
 - .4 les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;
 - .5 les méthodes utilisées pour causer un incident de sûreté;
 - .6 les effets des explosifs sur les structures et l'équipement du navire;
 - .7 la sûreté du navire;
 - .8 les pratiques commerciales relatives à l'interface navire/port;
 - .9 la planification d'urgence, la préparation aux situations d'urgence et les mesures à prendre pour y faire face;
 - .10 la sûreté physique;
 - .11 les systèmes de radio et télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques;
 - .12 la mécanique navale, et
 - .13 les opérations des navires et des ports.
- 8.5 Le CSO devrait obtenir et consigner les renseignements requis pour mener à bien une évaluation, concernant notamment:
- .1 l'agencement général du navire;
 - .2 l'emplacement des zones dont l'accès devrait être restreint, telles que la passerelle de navigation, les locaux de machines de la catégorie A et autres postes de sécurité tels que définis au chapitre II-2, etc.;
 - .3 l'emplacement et les fonctions de chaque point d'accès effectif ou potentiel au navire;
 - .4 les changements de marée susceptibles d'avoir une incidence sur la vulnérabilité ou la sûreté du navire;
 - .5 les espaces à cargaison et les arrangements en matière d'arrimage,
 - .6 les emplacements où les provisions de bord et le matériel essentiel d'entretien sont entreposés;
 - .7 les emplacements où les bagages non accompagnés sont entreposés;
 - .8 le matériel de secours et de réserve disponible pour assurer les services essentiels;
 - .9 les effectifs du navire, toute tâche existante liée à la sûreté et les pratiques de la compagnie qui sont en vigueur concernant la formation;
 - .10 les équipements de sûreté et de sécurité existants pour protéger les passagers et le personnel du navire,

- .11 les échappées et les voies d'évacuation ainsi que les postes de rassemblement qui doivent être préservés pour garantir l'évacuation d'urgence du navire en bon ordre et en toute sécurité;
 - .12 les accords en vigueur avec des sociétés privées qui fournissent des services de sûreté navire/côté mer, et
 - .13 les mesures et procédures liées à la sûreté en vigueur, y compris les procédures d'inspection et de contrôle, les systèmes d'identification, les équipements de surveillance et de contrôle, les documents d'identification du personnel et les systèmes de communications, d'alarme, d'éclairage, de contrôle de l'accès et autres systèmes appropriés.
- 8.6 La SSA devrait permettre d'examiner chacun des points d'accès identifiés, y compris les ponts découverts, et d'évaluer dans quelle mesure ils pourraient être utilisés par des personnes cherchant à enfreindre les mesures de sûreté, qu'il s'agisse de personnes ayant droit à l'accès ou de personnes non autorisées.
- 8.7 La SSA devrait consister à examiner si les mesures et principes de sûreté ainsi que les procédures et opérations mises en place, tant dans une situation normale que dans une situation d'urgence, continuent d'être pertinents et à déterminer les principes de sûreté concernant notamment:
- .1 les zones d'accès restreint;
 - .2 les procédures pour faire face à un incendie ou à une autre situation d'urgence;
 - .3 le degré de supervision du personnel du navire, des passagers, des visiteurs, des fournisseurs, des techniciens chargés des réparations, des dockers, etc.;
 - .4 la fréquence et l'efficacité des rondes de sûreté;
 - .5 les systèmes de contrôle de l'accès, y compris les systèmes d'identification;
 - .6 les systèmes et procédures de communications de sûreté;
 - .7 les portes, les barrières et l'éclairage de sûreté, et
 - .8 les équipements et les systèmes de sûreté et de surveillance, s'il y en a.
- 8.8 La SSA devrait prendre en compte les personnes, les activités, les services et les opérations qu'il est important de protéger. Ceci inclut:
- .1 le personnel du navire;
 - .2 les passagers, les visiteurs, les fournisseurs, les techniciens chargés des réparations, le personnel d'installation portuaire, etc.;
 - .3 la capacité à assurer la sécurité de la navigation tout en prenant les mesures d'urgence qui s'imposent;
 - .4 la cargaison, notamment les marchandises dangereuses ou les substances potentiellement dangereuses;
 - .5 les provisions de bord;
 - .6 les équipements et systèmes de communication de sûreté du navire, s'il y en a, et
 - .7 les équipements et systèmes de surveillance et de sûreté du navire, s'il y en a.
- 8.9 La SSA devrait envisager toutes les menaces éventuelles qui pourraient inclure les types d'incidents de sûreté suivants:
- .1 dommages causés au navire ou à une installation portuaire ou destruction du navire ou de l'installation portuaire, par engins explosifs, incendie criminel, sabotage ou vandalisme par exemple;
 - .2 détournement ou capture du navire ou des personnes à bord;
 - .3 manipulation criminelle de la cargaison, des systèmes ou du matériel essentiels du navire ou des provisions de bord;
 - .4 accès ou utilisation non autorisé, y compris la présence de passagers clandestins;
 - .5 contrebande d'armes ou de matériel, y compris d'armes de destruction massive;

- .6 utilisation du navire pour transporter des personnes ayant l'intention de provoquer un incident de sûreté et/ou leur équipement;
 - .7 utilisation du navire lui-même comme arme ou comme moyen de causer des dommages ou une destruction;
 - .8 attaques venues du large alors que le navire est à quai ou à l'ancre, et
 - .9 attaques alors que le navire est en mer.
- 8.10 La SSA devrait tenir compte de toutes les vulnérabilités éventuelles, à savoir notamment:
- .1 conflits entre les mesures de sécurité et les mesures de sûreté;
 - .2 conflits entre les tâches à bord et celles assignées en matière de sûreté;
 - .3 tâches liées à la tenue du quart, effectifs du navire, eu égard en particulier à leurs incidences sur la fatigue de l'équipage, la vigilance et la performance;
 - .4 toute lacune identifiée en matière de formation relative à la sûreté, et
 - .5 tout équipement et système de sûreté, y compris les systèmes de communications.
- 8.11 Le CSO et le SSO devraient toujours avoir à l'esprit les effets que les mesures de sûreté peuvent avoir sur le personnel du navire qui reste à bord du navire pendant de longues périodes. Lors de l'établissement des mesures de sûreté, il faudrait prêter une attention spéciale à l'agrément, au confort et à l'intimité du personnel du navire et à sa capacité à maintenir son efficacité pendant de longues périodes.
- 8.12 Lorsque la SSA est terminée, un rapport est établi. Il comporte un résumé de la manière dont l'évaluation a été effectuée, une description de chaque point vulnérable noté lors de cette évaluation et une description des mesures correctives qui pourraient être prises pour remédier à chaque point vulnérable. Ce rapport est protégé contre tout accès ou divulgation non autorisé.
- 8.13 Si la SSA n'a pas été effectuée par la compagnie, le rapport de la SSA devrait être passé en revue et accepté par le CSO.

Enquête de sûreté sur place

- 8.14 L'enquête de sûreté sur place fait partie intégrante de toute SSA. L'enquête de sûreté sur place devrait consister à examiner et évaluer les mesures de protection, les procédures et les opérations mises en place à bord pour:
- .1 garantir l'accomplissement de toutes les tâches liées à la sûreté du navire;
 - .2 surveiller les zones d'accès restreint afin que seules les personnes autorisées y aient accès;
 - .3 contrôler l'accès au navire, y compris tout système d'identification;
 - .4 surveiller les zones de pont et les zones autour du navire;
 - .5 contrôler l'embarquement des personnes et de leurs effets (bagages accompagnés et non accompagnés et effets personnels du personnel du navire);
 - .6 superviser la manutention de la cargaison et la réception des provisions de bord, et
 - .7 veiller à ce que les systèmes de communications, les renseignements et les équipements permettant de garantir la sûreté du navire soient rapidement disponibles.

9. PLAN DE SÛRETÉ DU NAVIRE

Généralités

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

- 9.2 Tous les SSP devraient:
- .1 décrire dans le détail l'organigramme des mesures de sûreté prévues pour le navire;
 - .2 décrire dans le détail les relations du navire avec la compagnie, les installations portuaires, d'autres navires et les autorités compétentes ayant des responsabilités en matière de sûreté;
 - .3 décrire dans le détail les systèmes de communication permettant d'assurer en permanence des communications efficaces à bord du navire et entre le navire et l'extérieur, y compris les installations portuaires;
 - .4 décrire dans le détail les mesures de sûreté élémentaires au niveau de sûreté 1, tant opérationnelles que physiques, qui seront toujours en place;
 - .5 décrire dans le détail les mesures de sûreté supplémentaires qui permettront au navire de passer, sans perte de temps, au niveau de sûreté 2 et, si nécessaire, au niveau de sûreté 3;
 - .6 prévoir des procédures concernant l'examen régulier, ou un audit, du SSP et sa modification compte tenu de l'expérience ou d'un changement de circonstances, et
 - .7 décrire les procédures de compte rendu aux points de contact appropriés des Gouvernements contractants.
- 9.3 L'élaboration d'un SSP efficace devrait reposer sur une évaluation approfondie de toutes les questions ayant trait à la sûreté du navire et en particulier sur une connaissance approfondie des caractéristiques physiques et opérationnelles, y compris les itinéraires commerciaux, de chaque navire.
- 9.4 Tous les SSP devraient être approuvés par l'Administration ou en son nom. Si une Administration a recours à un organisme de sûreté reconnu (RSO) pour examiner ou approuver le SSP, le RSO ne devrait avoir aucun lien avec le RSO qui a élaboré le plan ou contribué à son élaboration.
- 9.5 Le CSO et l'agent de sûreté du navire (SSO) devraient élaborer des procédures pour:
- .1 déterminer si le SSP reste efficace, et
 - .2 élaborer les modifications qu'il pourrait être nécessaire d'apporter au plan après son approbation.
- 9.6 Les mesures de sûreté prévues dans le SSP devraient être mises en place avant que la vérification initiale du respect des prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code soit effectuée, faute de quoi le Certificat international de sûreté du navire prescrit ne pourra être délivré. En cas de défaillance ultérieure des équipements ou systèmes de sûreté, ou de la suspension d'une mesure de sûreté pour une raison quelconque, des mesures de sûreté temporaires équivalentes devraient être adoptées et être notifiées à l'Administration et approuvées par elle.

Organisation et exécution des tâches liées à la sûreté du navire

- 9.7 Outre les recommandations énoncées au paragraphe 9.2, le SSP devrait établir les éléments suivants, qui se rapportent à tous les niveaux de sûreté:
- .1 les tâches et responsabilités de l'ensemble du personnel de bord assumant des fonctions liées à la sûreté;
 - .2 les procédures ou mesures de sauvegarde nécessaires pour que les communications soient assurées en permanence;
 - .3 les procédures nécessaires pour déterminer si les procédures de sûreté et les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance restent efficaces, y compris les procédures permettant d'identifier et de rectifier les défaillances ou défauts de fonctionnement des équipements ou systèmes;
 - .4 les procédures et les pratiques permettant de protéger des informations confidentielles relatives à la sûreté qui sont détenues sous forme imprimée ou électronique;

- .5 le type d'équipement et de système de sûreté et de surveillance, s'il y en a, et la maintenance requise;
 - .6 les procédures garantissant la soumission dans les délais voulus et l'évaluation des rapports concernant le non-respect éventuel des mesures de sûreté ou les problèmes liés à la sûreté, et
 - .7 les procédures permettant d'établir, de tenir et de mettre à jour l'inventaire des marchandises dangereuses ou des substances potentiellement dangereuses transportées à bord, y compris leur emplacement.
- 9.8 Le reste du paragraphe 9 porte expressément sur les mesures de sûreté qui pourraient être prises à chaque niveau de sûreté en ce qui concerne:
- .1 l'accès du personnel du navire, des passagers, des visiteurs, etc. au navire;
 - .2 les zones d'accès restreint à bord du navire;
 - .3 la manutention de la cargaison;
 - .4 la livraison des provisions de bord;
 - .5 la manutention des bagages non accompagnés, et
 - .6 le contrôle de la sûreté du navire.

Accès au navire

- 9.9 Le SSP devrait définir les mesures de sûreté permettant de protéger tous les moyens d'accès au navire identifiés dans la SSA. Ceci inclut tout élément suivant:
- .1 échelles de coupée;
 - .2 passerelles d'embarquement;
 - .3 rampes d'accès;
 - .4 postes d'accès, hublots, fenêtres et sabords;
 - .5 amarres et chaînes d'ancre, et
 - .6 grues et appareils de levage.
- 9.10 Pour chacun de ces moyens d'accès, le SSP devrait identifier l'emplacement approprié où des restrictions ou interdictions d'accès devraient être appliquées à chaque niveau de sûreté. Le SSP devrait établir, pour chaque niveau de sûreté, le type de restriction ou d'interdiction à appliquer et les moyens de les faire appliquer.
- 9.11 Le SSP devrait définir, pour chaque niveau de sûreté, le moyen d'identification requis pour autoriser les personnes à avoir accès au navire ou à rester à bord du navire sans être questionnées. Il pourrait être nécessaire à cet effet de mettre au point un système approprié d'identification permanente et temporaire, respectivement, pour le personnel du navire et les visiteurs. Tout système d'identification devrait, lorsque cela est possible dans la pratique, être coordonné avec celui qui s'applique à l'installation portuaire. Les passagers devraient être en mesure de prouver leur identité par des cartes d'embarquement, billets, etc., mais ne devraient pas être autorisés à entrer dans des zones d'accès restreint sans supervision. Le SSP devrait prévoir des dispositions pour que le système d'identification soit régulièrement mis à jour et que le non-respect des procédures fasse l'objet de mesures disciplinaires.
- 9.12 Les personnes qui refusent ou ne sont pas en mesure d'établir, sur demande, leur identité et/ou de confirmer l'objet de leur visite, devraient se voir refuser l'accès au navire et leur tentative d'accéder au navire devrait être signalée, selon qu'il conviendra, au SSO, au CSO, à l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) et aux autorités nationales ou locales responsables de la sûreté.
- 9.13 Le SSP devrait déterminer la fréquence des contrôles de l'accès au navire et notamment s'ils doivent être effectués de manière aléatoire ou occasionnelle.

Niveau de sûreté 1

- 9.14 Au niveau de sûreté 1, le SSP devrait définir les mesures de sûreté permettant de contrôler l'accès au navire. Ces mesures pourraient consister à:
- .1 contrôler l'identité de toutes les personnes souhaitant monter à bord du navire, ainsi que leurs motifs, en vérifiant, par exemple, les instructions d'embarquement, les billets des passagers, les cartes d'embarquement, les cartes professionnelles, etc.;
 - .2 veiller, en liaison avec l'installation portuaire, à ce que des zones sûres soient désignées pour effectuer une inspection et une fouille des personnes, des bagages (y compris les articles portés à la main), des effets personnels, des véhicules et de leur contenu;

- .3 veiller, en liaison avec l'installation portuaire, à ce que les véhicules à charger sur des transbordeurs de véhicules, des navires rouliers et des navires à passagers, fassent l'objet d'une fouille avant le chargement, la fréquence de ces fouilles étant telle que spécifiée dans le SSP;
 - .4 séparer les personnes et leurs effets personnels qui ont été contrôlés des personnes et de leurs effets personnels qui n'ont pas été contrôlés;
 - .5 séparer les passagers qui embarquent de ceux qui débarquent;
 - .6 identifier les points d'accès qui devraient être sécurisés ou gardés en permanence pour empêcher l'accès de personnes non autorisées;
 - .7 sécuriser, par verrouillage ou autre moyen, l'accès aux espaces non gardés communiquant avec les zones auxquelles les passagers et les visiteurs ont accès, et
 - .8 communiquer des informations sur la sûreté à l'ensemble du personnel du navire pour le renseigner sur les menaces éventuelles, sur les procédures permettant de signaler des personnes, des activités ou des objets suspects et sur la nécessité de rester vigilant.
- 9.15 Au niveau de sûreté 1, il devrait être possible de fouiller toutes les personnes souhaitant monter à bord d'un navire. La fréquence de ces fouilles, y compris les fouilles aléatoires, devrait être spécifiée dans le SSP approuvé et être expressément approuvée par l'Administration. Il serait préférable que ces fouilles soient effectuées par l'installation portuaire en coopération étroite avec le navire et à proximité de celui-ci. Les membres du personnel du navire ne devraient pas être appelés à fouiller leurs confrères ou leurs effets personnels, à moins qu'il y ait de sérieuses raisons liées à la sûreté de le faire. Cette inspection doit être conduite d'une façon qui respecte pleinement les droits des personnes et préserve la dignité fondamentale de la personne humaine.

Niveau de sûreté 2

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

Niveau de sûreté 3

- 9.17 Au niveau de sûreté 3, le navire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté. Le SSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par le navire, en coopération étroite avec les responsables et avec l'installation portuaire. Ces mesures pourraient consister à:
- .1 restreindre l'accès à un point unique contrôlé;
 - .2 accorder l'accès uniquement aux personnes chargées de réagir à un incident ou à une menace d'incident de sûreté;
 - .3 guider les personnes à bord;
 - .4 suspendre les opérations d'embarquement ou de débarquement;
 - .5 suspendre les opérations de manutention de la cargaison, de livraison etc.;
 - .6 évacuer le navire;
 - .7 déplacer le navire, et
 - .8 préparer une fouille totale ou partielle du navire.

Zones d'accès restreint à bord du navire

- 9.18 Le SSP devrait identifier les zones d'accès restreint à établir à bord du navire, spécifier leur étendue, les périodes pendant lesquelles elles s'appliquent, les mesures de sûreté à prendre pour contrôler l'accès à ces zones ou les activités à l'intérieur de ces zones. Les zones d'accès restreint ont pour objet:
- .1 d'empêcher l'accès de personnes non autorisées;
 - .2 de protéger les passagers, le personnel du navire et le personnel des installations portuaires ou les autres personnes autorisées à se trouver à bord du navire;
 - .3 de protéger les zones de sûreté névralgiques à l'intérieur du navire, et
 - .4 de protéger la cargaison et les provisions de bord contre toute manipulation criminelle.
- 9.19 Le SSP devrait garantir la mise en place de politiques et de pratiques clairement définies dans toutes les zones d'accès restreint pour en contrôler l'accès.
- 9.20 Le SSP devrait prévoir que toutes les zones d'accès restreint soient clairement signalées de manière à indiquer que l'accès à ces zones est restreint et que la présence de personnes non autorisées dans ces zones constitue une infraction aux mesures de sûreté.
- 9.21 Les zones d'accès restreint peuvent comprendre:
- .1 la passerelle de navigation, les locaux de machines de la catégorie A et autres postes de sécurité tels que définis au chapitre II-2;
 - .2 les locaux contenant des équipements et systèmes de sûreté et de surveillance ainsi que leurs commandes et les commandes du dispositif d'éclairage;
 - .3 les locaux contenant les installations de ventilation et de climatisation et autres locaux analogues;
 - .4 les locaux donnant accès aux caisses d'eau potable, aux pompes ou collecteurs;
 - .5 les locaux contenant des marchandises dangereuses ou des substances potentiellement dangereuses;
 - .6 les locaux contenant les pompes à cargaison et leurs commandes;
 - .7 les espaces à cargaison et les locaux contenant les provisions de bord;
 - .8 les locaux d'habitation de l'équipage, et
 - .9 toute autre zone à laquelle l'accès doit être restreint pour assurer la sûreté du navire, que le CSO aura déclaré comme telle sur la base de la SSA.

Niveau de sûreté 1

- 9.22 Au niveau de sûreté 1, le SSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer aux zones d'accès restreint, qui peuvent comprendre:
- .1 le verrouillage ou la sécurisation des points d'accès;
 - .2 l'utilisation de matériel de surveillance pour surveiller les zones;
 - .3 le recours à des gardes ou des rondes; et
 - .4 l'utilisation de dispositifs automatiques de détection d'intrusion pour alerter le personnel du navire de l'accès de personnes non autorisées.

Niveau de sûreté 2

- 9.23 Au niveau de sûreté 2, il convient d'accroître la fréquence et le degré de surveillance des zones d'accès restreint et de renforcer le contrôle de l'accès à ces zones pour garantir que seules les personnes autorisées y ont accès. Le SSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer, qui peuvent comprendre:
- .1 l'établissement de zones d'accès restreint adjacentes aux points d'accès;
 - .2 la garde permanente des équipements de surveillance, et
 - .3 l'affectation de personnel supplémentaire pour garder des zones d'accès restreint et effectuer des rondes.

Niveau de sûreté 3

- 9.24 Au niveau de sûreté 3, le navire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou la menace d'incident de sûreté. Le SSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par le navire, en coopération étroite avec les responsables et l'installation portuaire; ces mesures pourraient consister à:
- .1 établir des zones d'accès restreint supplémentaires à bord du navire, à proximité du lieu de l'incident de sûreté ou du lieu présumé de la menace contre la sûreté, auxquelles l'accès est interdit, et
 - .2 fouiller les zones d'accès restreint dans le cadre des opérations de fouille du navire.

Manutention de la cargaison

- 9.25 Les mesures de sûreté relatives à la manutention de la cargaison devraient permettre:
- .1 d'empêcher toute manipulation criminelle, et
 - .2 d'empêcher qu'une cargaison dont le transport n'est pas prévu soit acceptée et entreposée à bord du navire.
- 9.26 Les mesures de sûreté, dont certaines pourraient devoir être appliquées en liaison avec l'installation portuaire, devraient comporter des procédures de contrôle de l'inventaire aux points d'accès au navire. Lorsque la cargaison se trouve à bord du navire, elle devrait pouvoir être identifiée comme ayant été approuvée en vue de son chargement à bord du navire. En outre, des mesures de sûreté devraient être mises au point pour veiller à ce que la cargaison ne fasse pas l'objet d'une manipulation criminelle une fois qu'elle est à bord.

Niveau de sûreté 1

- 9.27 Au niveau de sûreté 1, le SSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pendant la manutention de la cargaison, lesquelles peuvent consister à:
- .1 procéder à des inspections régulières de la cargaison, des engins de transport et des espaces à cargaison avant et pendant les opérations de manutention de la cargaison;
 - .2 vérifier que la cargaison chargée correspond à la documentation la concernant;
 - .3 veiller, en liaison avec l'installation portuaire, à ce que les véhicules à charger sur des transbordeurs, des navires rouliers et des navires à passagers fassent l'objet d'une fouille avant le chargement, la fréquence de ces fouilles étant telle que spécifiée dans le SSP, et
 - .4 vérifier les scellés ou autres méthodes utilisées pour empêcher toute manipulation criminelle.
- 9.28 L'inspection de la cargaison peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens suivants:
- .1 un examen visuel et physique, et
 - .2 l'utilisation de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens.
- 9.29 En cas de mouvements réguliers ou répétés de cargaisons, le CSO ou le SSO peut, en consultation avec l'installation portuaire, conclure avec les expéditeurs ou autres personnes responsables de ces cargaisons, des arrangements portant sur le contrôle hors site, l'apposition de scellés, la programmation des mouvements, la documentation à l'appui, etc. Ces arrangements devraient être communiqués au PFSO intéressé et être approuvés par lui.

Niveau de sûreté 2

- 9.30 Au niveau de sûreté 2, le SSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pendant la manutention de la cargaison, lesquelles peuvent comprendre:
- .1 une inspection détaillée de la cargaison, des engins de transport et des espaces à cargaison;
 - .2 des contrôles plus poussés pour s'assurer que seule la cargaison prévue est chargée;
 - .3 une fouille plus poussée des véhicules à charger sur des transbordeurs, des navires rouliers et des navires à passagers, et
 - .4 une vérification plus fréquente et plus détaillée des scellés ou autres méthodes utilisées pour empêcher toute manipulation criminelle.

- 9.31 L'inspection détaillée de la cargaison peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci-après:
- .1 examens visuels et physiques plus fréquents et plus détaillés;
 - .2 utilisation plus fréquente de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens, et
 - .3 coordination des mesures de sûreté renforcées avec l'expéditeur ou autre partie responsable conformément aux accords et procédures établis.

Niveau de sûreté 3

- 9.32 Au niveau de sûreté 3, le navire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou la menace d'incident de sûreté. Le SSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par le navire, en coopération étroite avec les responsables et l'installation portuaire. Ces mesures pourraient comprendre:
- .1 la suspension des opérations de chargement ou de déchargement de la cargaison, et
 - .2 la vérification de l'inventaire des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses transportées à bord, le cas échéant, et leur emplacement.

Livraison des provisions de bord

- 9.33 Les mesures de sûreté concernant la livraison des provisions de bord devraient consister à:
- .1 vérifier les provisions de bord et l'intégrité des emballages;
 - .2 empêcher que les provisions de bord soient acceptées sans inspection;
 - .3 empêcher toute manipulation criminelle, et
 - .4 empêcher que des provisions de bord soient acceptées si elles n'ont pas été commandées.
- 9.34 Dans le cas des navires qui utilisent régulièrement l'installation portuaire, il pourrait être opportun d'établir des procédures entre le navire, ses fournisseurs et l'installation portuaire portant sur la notification et la planification des livraisons ainsi que leur documentation. Il devrait toujours y avoir un moyen de confirmer que les provisions de bord présentées en vue de leur livraison sont accompagnées de la preuve qu'elles ont été commandées par le navire.

Niveau de sûreté 1

- 9.35 Au niveau de sûreté 1, le SSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pendant la livraison des provisions de bord. Ces mesures peuvent consister à:
- .1 vérifier que les provisions correspondent à la commande avant d'être chargées à bord, et
 - .2 veiller à ce que les provisions de bord soient immédiatement entreposées en lieu sûr.

Niveau de sûreté 2

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

Niveau de sûreté 3

- 9.37 Au niveau de sûreté 3, le navire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou à la menace d'incident de sûreté. Le SSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par le navire en coopération étroite avec les responsables et l'installation portuaire. Ces mesures peuvent consister à:
- .1 soumettre les provisions de bord à une inspection plus détaillée;
 - .2 restreindre ou suspendre la manutention des provisions de bord, et
 - .3 refuser d'accepter de charger à bord du navire les provisions de bord.

Manutention des bagages non accompagnés

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

Niveau de sûreté 1

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

Niveau de sûreté 2

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

Niveau de sûreté 3

- 9.41 Au niveau de sûreté 3, le navire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou à la menace d'incident de sûreté. Le SSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par le navire, en coopération étroite avec les responsables et l'installation portuaire. Ces mesures peuvent consister à :
- .1 soumettre les bagages non accompagnés à une inspection par imagerie plus détaillée, en effectuant par exemple un contrôle radioscopique sous au moins deux angles différents;
 - .2 se préparer à restreindre ou suspendre les opérations de manutention des bagages non accompagnés, et
 - .3 refuser d'accepter de charger à bord du navire des bagages non accompagnés.

Surveillance de la sûreté du navire

- 9.42 Le navire devrait être doté de moyens permettant d'assurer sa surveillance, celle des zones d'accès restreint à bord et des zones entourant le navire. Ces moyens de surveillance peuvent comprendre le recours à :
- .1 des dispositifs d'éclairage;
 - .2 du personnel de veille, des gardes chargés de la sûreté et des services de garde sur le pont, y compris des rondes, et
 - .3 des dispositifs automatiques de détection d'intrusion et des équipements de surveillance.
- 9.43 Lorsqu'ils sont utilisés, les dispositifs automatiques de détection d'intrusion devraient déclencher une alarme sonore et/ou visuelle à un emplacement gardé ou surveillé en permanence.
- 9.44 Le SSP devrait définir les procédures et les équipements nécessaires à chaque niveau de sûreté ainsi que les moyens de garantir que les équipements de surveillance pourront fonctionner en permanence, compte tenu des effets éventuels des conditions météorologiques ou des pannes d'énergie.

Niveau de sûreté 1

- 9.45 Au niveau de sûreté 1, le SSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer qui peuvent consister en une combinaison de moyens d'éclairage, de services de garde, de gardes chargés de la sûreté ou d'équipements de sûreté et de surveillance permettant au personnel chargé de la sûreté du navire d'observer le navire en général et en particulier les barrières et zones d'accès restreint.
- 9.46 Le pont du navire et les points d'accès au navire devraient être éclairés pendant les heures d'obscurité et les périodes de faible visibilité pendant que le navire procède à des activités d'interface navire/port ou lorsqu'il se trouve dans une installation portuaire ou au mouillage, lorsque que de besoin. Lorsqu'ils font route, les navires devraient utiliser, quand cela s'avère nécessaire, l'éclairage maximal compatible avec la sécurité de la navigation, eu égard aux dispositions en vigueur du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer. Lors de l'établissement de l'intensité et de l'emplacement appropriés de l'éclairage, il convient de tenir compte de ce qui suit :
- .1 le personnel du navire devrait pouvoir détecter des activités ayant lieu à l'extérieur du navire, tant du côté terre que du côté mer;
 - .2 l'éclairage devrait couvrir la zone du navire et celle autour du navire;

- .3 l'éclairage devrait faciliter l'identification des personnes aux points d'accès, et
- .4 l'éclairage peut être fourni en coordination avec l'installation portuaire.

Niveau de sûreté 2

- 9.47 Au niveau de sûreté 2, le SSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pour renforcer les moyens de contrôle et de surveillance. Ces mesures peuvent consister à:
- .1 effectuer des rondes de sûreté plus fréquentes et plus détaillées;
 - .2 accroître la couverture et l'intensité de l'éclairage ou l'utilisation des équipements de sûreté et de surveillance;
 - .3 affecter du personnel supplémentaire à la veille de sûreté, et
 - .4 assurer la coordination avec les rondes effectuées par des patrouilleurs sur l'eau et avec les rondes à pied ou motorisées du côté terre, si elles sont prévues.
- 9.48 Un éclairage supplémentaire peut être nécessaire pour se protéger contre un risque accru d'incident de sûreté. Dans ce cas, cet éclairage peut être assuré en coordination avec l'installation portuaire afin qu'elle fournisse un éclairage supplémentaire du côté terre.

Niveau de sûreté 3

- 9.49 Au niveau de sûreté 3, le navire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté. Le SSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par le navire, en coopération étroite avec les responsables et l'installation portuaire. Ces mesures peuvent consister à:
- .1 allumer l'ensemble de l'éclairage à bord du navire ou éclairer la zone autour du navire;
 - .2 brancher l'ensemble des équipements de surveillance de bord capables d'enregistrer les activités à bord ou à proximité du navire;
 - .3 prolonger au maximum la durée pendant laquelle les équipements de surveillance peuvent continuer à enregistrer;
 - .4 se préparer à une inspection sous-marine de la coque du navire, et
 - .5 entreprendre des mesures, y compris faire tourner lentement les hélices du navire, si cela est possible dans la pratique, pour décourager l'accès sous-marin à la coque du navire.

Différence des niveaux de sûreté

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

Activités qui ne sont pas visées par le Code

- 9.51 Le SSP devrait spécifier les procédures et les mesures de sûreté que le navire devrait appliquer lorsque:
- .1 il se trouve dans un port d'un État qui n'est pas un Gouvernement contractant;
 - .2 il procède à une activité d'interface avec un navire auquel le présent Code ne s'applique pas;
 - .3 il effectue une activité d'interface avec des plates-formes fixes ou flottantes ou une unité mobile de forage en station, ou
 - .4 il effectue une activité d'interface avec un port ou une installation portuaire qui n'est pas tenu de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code.

Déclarations de sûreté

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

Audit et révision

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

10. REGISTRES

Généralités

- 10.1 Les registres devraient être mis à la disposition des fonctionnaires dûment autorisés des Gouvernements contractants pour que ceux-ci puissent vérifier que les dispositions des plans de sûreté des navires sont mises en oeuvre.
- 10.2 Les registres peuvent être conservés sous quelque forme que ce soit mais ils devraient être protégés contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.

11. AGENT DE SÛRETÉ DE LA COMPAGNIE

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

12. AGENT DE SÛRETÉ DU NAVIRE

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

13. FORMATION, EXERCICES ET ENTRAÎNEMENTS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DES NAVIRES

Formation

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

- 13.2 En outre, le SSO devrait avoir des connaissances adéquates et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient:
- .1 agencement du navire;
 - .2 plan de sûreté du navire et procédures s'y rapportant (y compris une formation sur la manière de réagir à un incident basé sur un scénario);
 - .3 encadrement des passagers et techniques de contrôle;
 - .4 fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté, et
 - .5 mise à l'essai, étalonnage et, lorsque le navire est en mer, maintenance des équipements et systèmes de sûreté.
- 13.3 Le personnel de bord chargé de tâches spécifiques en matière de sûreté devrait avoir des connaissances suffisantes et être capable de s'acquitter des tâches qui lui sont confiées, à savoir, selon qu'il convient:
- .1 connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;
 - .2 détection et identification des armes et des substances et engins dangereux;
 - .3 identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
 - .4 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;
 - .5 encadrement des passagers et techniques de contrôle;
 - .6 communications liées à la sûreté;
 - .7 connaissance des procédures et des plans d'urgence;
 - .8 fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté;
 - .9 mise à l'essai, étalonnage et, lorsque le navire est en mer, maintenance des équipements et systèmes de sûreté;
 - .10 techniques d'inspection, de contrôle et de surveillance, et
 - .11 méthodes de fouille physique des personnes, des effets personnels, des bagages, de la cargaison et des provisions de bord.
- 13.4 Tous les autres membres du personnel de bord devraient avoir une connaissance suffisante des dispositions pertinentes du SSP et être familiarisés avec elles, à savoir:
- .1 signification et implications des différents niveaux de sûreté;
 - .2 connaissances des procédures et des plans d'urgence;
 - .3 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;
 - .4 identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté, et
 - .5 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté.

Exercices et entraînements

- 13.5 Les exercices et entraînements visent à garantir que le personnel de bord est compétent pour s'acquitter de toutes les tâches qui lui sont confiées en matière de sûreté à tous les niveaux de sûreté et pour identifier toute défaillance du système de sûreté qu'il est nécessaire de rectifier.
- 13.6 Pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions du plan de sûreté du navire, des exercices devraient être effectués au moins une fois tous les trois mois. En outre, au cas où plus de 25 % du personnel du navire serait remplacé, à un moment quelconque, par du personnel n'ayant pas précédemment participé à un exercice à bord de ce navire au cours des trois derniers mois, un exercice devrait être effectué dans la semaine suivant le changement de personnel. Ces exercices devraient porter sur des éléments individuels du plan, tels que les menaces pour la sûreté énumérées au paragraphe 8.9.

- 13.7 Divers types d'exercices, qui peuvent comprendre la participation d'agents de sûreté de la compagnie, d'agents de sûreté de l'installation portuaire, d'autorités pertinentes des Gouvernements contractants ainsi que d'agents de sûreté du navire, s'ils sont disponibles, devraient être effectués au moins une fois chaque année civile, l'intervalle entre les exercices ne dépassant pas 18 mois. Ces exercices devraient tester les communications, la coordination, la disponibilité des ressources et la riposte. Ces exercices peuvent:
- .1 être menés en vraie grandeur ou en milieu réel;
 - .2 consister en une simulation théorique ou un séminaire, ou
 - .3 être combinés avec d'autres exercices, tels que des exercices de recherche et de sauvetage ou d'intervention d'urgence.
- 13.8 La participation de la compagnie à un exercice avec un autre Gouvernement contractant devrait être reconnue par l'Administration.

14. SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

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

15. ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

Généralités

- 15.1 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA) peut être effectuée par un organisme de sûreté reconnu (RSO). Toutefois, une PFSA qui a été exécutée ne peut être approuvée que par le Gouvernement contractant pertinent.
- 15.2 Si un Gouvernement contractant fait appel à un organisme de sûreté reconnu pour examiner et vérifier la conformité de la PFSA, ce RSO ne devrait avoir aucun lien avec le RSO qui a procédé ou contribué à l'établissement de cette évaluation.
- 15.3 Une PFSA devrait porter sur les éléments ci-après d'une installation portuaire:
- .1 sûreté physique;
 - .2 intégrité structurelle;
 - .3 systèmes de protection individuelle;
 - .4 procédures générales;
 - .5 systèmes de radio et télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques;
 - .6 infrastructure des transports pertinents;
 - .7 services collectifs, et
 - .8 autres zones qui, si elles subissent des dommages ou sont utilisées par un observateur illicite, présentent un risque pour les personnes, les biens ou les opérations à l'intérieur de l'installation portuaire.
- 15.4 Les personnes qui participent à une PFSA devraient pouvoir obtenir l'aide d'experts en ce qui concerne:
- .1 la connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;
 - .2 la détection et l'identification des armes et des substances et engins dangereux;
 - .3 l'identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
 - .4 les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;
 - .5 les méthodes utilisées pour causer un incident de sûreté;
 - .6 les effets des explosifs sur les structures et les services de l'installation portuaire;
 - .7 la sûreté de l'installation portuaire;
 - .8 les pratiques commerciales portuaires;
 - .9 la planification d'urgence, la préparation aux situations d'urgence et les mesures à prendre pour y faire face;
 - .10 les mesures de sûreté physiques, par exemple les clôtures;

- .11 les systèmes de radio et télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques;
- .12 transport et génie civil, et
- .13 les opérations des navires et des ports.

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

- 15.5 L'identification et l'évaluation des biens et des éléments d'infrastructure importants constituent un processus qui permet de déterminer l'importance relative des structures et des aménagements pour le fonctionnement de l'installation portuaire. Ce processus d'identification et d'évaluation est essentiel car il fournit une base permettant de définir des stratégies d'atténuation des effets axées sur les biens et les structures qu'il est plus important de protéger contre un incident de sûreté. Ce processus devrait tenir compte des pertes potentielles en vies humaines, de l'importance économique du port, de sa valeur symbolique et de la présence d'installations de l'État.
- 15.6 L'identification et l'évaluation des biens et des infrastructures devraient permettre de les hiérarchiser en fonction de l'importance relative qu'il y a à les protéger. Le souci primordial devrait être d'éviter des morts ou des blessures. Il est aussi important de déterminer si l'installation portuaire, la structure ou l'installation peut continuer à fonctionner sans le bien et dans quelle mesure il est possible de rétablir rapidement un fonctionnement normal.
- 15.7 Les biens et les infrastructures qu'il devrait être jugé important de protéger peuvent comprendre:
- .1 les accès, les entrées, les abords et les mouillages, les zones de manœuvre et d'accostage;
 - .2 les installations, les terminaux, les zones d'entreposage de la cargaison et le matériel de manutention de la cargaison;
 - .3 les systèmes tels que les réseaux de distribution électrique, les systèmes de radio et télécommunications et les systèmes et réseaux informatiques;
 - .4 les systèmes de gestion du trafic des navires dans le port et les aides à la navigation;
 - .5 les centrales électriques, les circuits de transfert des cargaisons et l'alimentation en eau;
 - .6 les ponts, les voies ferrées, les routes;
 - .7 les navires de servitude des ports, y compris les bateaux-pilotes, les remorqueurs, les allèges, etc.;
 - .8 les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance, et
 - .9 les eaux adjacentes à l'installation portuaire.
- 15.8 Il est primordial d'identifier clairement les biens et les infrastructures aux fins d'évaluer les normes de sûreté de l'installation portuaire, établir l'ordre de priorité des mesures de protection et décider comment allouer les ressources pour mieux protéger l'installation portuaire. Ce processus peut obliger à consulter les autorités pertinentes responsables des structures adjacentes à l'installation portuaire qui risqueraient de causer des dommages au sein de l'installation ou d'être utilisées aux fins de causer des dommages à l'installation ou aux fins d'observer illicitement l'installation ou de détourner l'attention.

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

- 15.9 Il faudrait identifier les actes qui risqueraient de menacer la sûreté des biens et des infrastructures, ainsi que les méthodes de perpétration de ces actes, aux fins d'évaluer la vulnérabilité d'un bien ou d'un emplacement donné vis-à-vis d'un incident de sûreté et de mettre en place, en les classant par ordre de priorité, les mesures de sûreté requises pour la planification et l'allocation des ressources. Pour identifier et évaluer chaque acte potentiel et sa méthode de perpétration, il faudrait tenir compte de divers facteurs, dont les évaluations de la menace par des organismes publics. Les responsables de l'évaluation qui identifient et évaluent les menaces n'ont pas à invoquer les pires scénarios pour fournir des conseils sur la planification et l'allocation des ressources.
- 15.10 La PFSA devrait inclure une évaluation effectuée en collaboration avec les organismes de sûreté pertinents aux fins de déterminer:
- .1 toutes particularités de l'installation portuaire, y compris le trafic maritime utilisant l'installation, qui font qu'elle risque d'être la cible d'une attaque;
 - .2 les conséquences probables d'une attaque contre ou dans l'installation portuaire, en termes de pertes en vies humaines, dommages aux biens, perturbation des activités économiques, y compris la perturbation des systèmes de transport;

- .3 les intentions et les ressources de ceux qui risquent d'organiser une telle attaque, et
- .4 le ou les types possibles d'attaque;

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

- 15.11 La PFSA devrait prendre en considération toutes les menaces possibles, lesquelles peuvent inclure les types suivants d'incidents de sûreté:
- .1 détérioration ou destruction de l'installation portuaire ou du navire par engins explosifs, incendie criminel, sabotage ou vandalisme par exemple;
 - .2 détournement ou capture du navire ou des personnes à bord;
 - .3 manipulation criminelle d'une cargaison, du matériel ou des systèmes essentiels du navire ou des provisions de bord;
 - .4 accès ou utilisation non autorisée, y compris la présence de passagers clandestins;
 - .5 contrebande d'armes ou de matériel, y compris d'armes de destruction massive;
 - .6 utilisation du navire pour transporter les personnes ayant l'intention de causer un incident de sûreté et leur équipement;
 - .7 utilisation du navire proprement dit comme arme ou comme moyen de causer des dommages ou une destruction;
 - .8 obstruction des entrées du port, écluses, abords, etc., et
 - .9 attaque nucléaire, biologique et chimique.
- 15.12 Ce processus devrait obliger à consulter les autorités pertinentes responsables des structures adjacentes à l'installation portuaire qui risqueraient de causer des dommages au sein de l'installation ou d'être utilisées aux fins de causer des dommages à l'installation ou aux fins d'observer illicitement l'installation ou de détourner l'attention.

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

- 15.13 L'identification et le classement par ordre de priorité des contre-mesures visent à garantir que les mesures de sûreté les plus efficaces sont employées pour réduire la vulnérabilité d'une installation portuaire ou d'une interface navire/port face aux menaces possibles.
- 15.14 Les mesures de sûreté devraient être sélectionnées à la lumière de facteurs, tels que leur aptitude à réduire la probabilité de survenance d'une attaque, et devraient être évaluées compte tenu de renseignements qui comprennent:
- .1 des enquêtes, inspections et audits de sûreté;
 - .2 des entretiens avec les propriétaires et exploitants de l'installation portuaire et les propriétaires/exploitants des structures adjacentes, s'il y a lieu;
 - .3 l'historique des incidents de sûreté, et
 - .4 les opérations menées au sein de l'installation portuaire.

Identification des points vulnérables

- 15.15 L'identification des points vulnérables des structures physiques, des systèmes de protection du personnel, des procédures et autres éléments qui peuvent donner lieu à un incident de sûreté peut servir à définir des options pour supprimer ou réduire ces points vulnérables. Par exemple, une analyse pourrait révéler des points vulnérables dans les systèmes de sûreté ou les infrastructures non protégées d'une installation portuaire, tels que le système d'approvisionnement en eau, les ponts, etc., auxquels il pourrait être remédié par des mesures physiques comme par exemple, des barrières permanentes, des alarmes, un matériel de surveillance, etc.
- 15.16 L'identification des points vulnérables devrait inclure un examen de ce qui suit:
- .1 les accès côté-mer et côté-terre à l'installation portuaire et aux navires à quai dans l'installation;
 - .2 l'intégrité de la structure des quais, des installations et autres structures connexes;
 - .3 les mesures et procédures de sûreté existantes, y compris les systèmes d'identification;

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

16. PLAN DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

Généralités

- 16.1 La responsabilité de l'établissement du plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP) incombe à l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO). Bien que le PFSO ne doive pas nécessairement accomplir personnellement toutes les tâches liées à sa fonction, il est responsable en dernier ressort de l'exécution correcte de ces tâches.
- 16.2 Les PFSP auront chacun un contenu différent suivant les circonstances particulières de l'installation ou des installations portuaires pour lesquelles ils sont conçus. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA) aura permis d'identifier les caractéristiques particulières de l'installation portuaire, de même que les risques potentiels en matière de sûreté, qui ont obligé à désigner un PFSO et à établir un PFSP. Ces caractéristiques, de même que d'autres éléments locaux ou nationaux liés à la sûreté, devront être pris en considération dans le PFSP, lors de sa préparation, et des mesures de sûreté appropriées devront être mises en place en vue de réduire au minimum le risque d'infraction aux mesures de sûreté et les conséquences des risques potentiels. Les Gouvernements contractants peuvent fournir des conseils sur la préparation d'un PFSP et sur son contenu.
- 16.3 Tous les PFSP devraient:
 - .1 décrire dans le détail l'organisation de la sûreté de l'installation portuaire;
 - .2 décrire dans le détail les liens de cette organisation avec les autorités compétentes et les systèmes de communications nécessaires pour assurer en permanence le fonctionnement efficace de cette organisation, ainsi que les liens de cette organisation avec, notamment, les navires se trouvant dans le port;
 - .3 décrire dans le détail les mesures de sûreté élémentaires au niveau de sûreté 1, tant opérationnelles que physiques, qui seront en place;
 - .4 décrire dans le détail les mesures de sûreté supplémentaires qui permettront à l'installation portuaire de passer, sans perdre de temps, au niveau de sûreté 2 et, si nécessaire, au niveau de sûreté 3;
 - .5 prévoir des procédures concernant l'examen régulier, ou un audit, du PFSP et sa modification compte tenu de l'expérience ou d'un changement de circonstances, et
 - .6 décrire les procédures de notification aux points de contact auprès des Gouvernements contractants pertinents.

- 16.4 L'élaboration d'un PFSP efficace devra reposer sur une évaluation approfondie de toutes les questions ayant trait à la sûreté de l'installation portuaire, et en particulier, sur une connaissance approfondie des caractéristiques physiques et opérationnelles de chaque installation portuaire.
- 16.5 Les Gouvernements contractants devraient approuver les PFSP des installations portuaires relevant de leur juridiction. Les Gouvernements contractants devraient élaborer des procédures permettant de déterminer si chaque PFSP reste efficace et ils peuvent exiger que le PFSP soit modifié avant d'être approuvé ou après avoir été approuvé. Le PFSP devrait indiquer que les comptes rendus d'incidents et de menaces d'incidents de sûreté, d'examen, d'audits, de formation et d'exercices doivent être conservés comme preuves qu'il est satisfait aux prescriptions.
- 16.6 Les mesures de sûreté prévues dans le PFSP devraient être mises en place dans un délai raisonnable après l'approbation du PFSP et le PFSP devrait indiquer la date à laquelle chacune des mesures sera en place. Si la mise en place de ces mesures risque d'être retardée, il faudrait en aviser le Gouvernement contractant responsable de l'approbation du PFSP pour en débattre avec lui et pour décider d'adopter d'autres mesures de sûreté temporaires satisfaisantes qui assurent un degré de sûreté équivalent pendant la période transitoire.
- 16.7 L'emploi d'armes à feu à bord ou à proximité des navires et dans les installations portuaires peut poser des risques particuliers et notables pour la sécurité, en particulier eu égard à certaines substances dangereuses ou potentiellement dangereuses, et devrait être envisagé avec une grande prudence. Au cas où un Gouvernement contractant déciderait qu'il est nécessaire d'employer un personnel armé dans ces zones, ce Gouvernement contractant devrait veiller à ce que ce personnel soit dûment autorisé et formé à l'emploi de ces armes et connaisse les risques spécifiques qui existent dans ces zones en matière de sécurité. Si un Gouvernement contractant autorise l'emploi d'armes à feu, il devrait donner pour leur emploi des consignes de sécurité spécifiques. Le PFSP devrait contenir des recommandations spécifiques en la matière, eu égard en particulier à son application aux navires transportant des marchandises dangereuses ou potentiellement dangereuses.

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

- 16.8 Outre les recommandations énoncées au paragraphe 16.3, le PFSP devrait indiquer les éléments suivants, qui se rapportent à tous les niveaux de sûreté:
- .1 le rôle et la structure de l'organisation de la sûreté de l'installation portuaire;
 - .2 les tâches et responsabilités de l'ensemble du personnel de l'installation portuaire assumant des fonctions liées à la sûreté et la formation qu'ils doivent avoir reçue, ainsi que les mesures nécessaires pour permettre d'évaluer l'efficacité de chaque membre du personnel;
 - .3 les liens de l'organisation de la sûreté de l'installation portuaire avec d'autres autorités nationales ou locales ayant des responsabilités en matière de sûreté;
 - .4 les systèmes de communications prévus pour assurer une communication efficace et continue entre le personnel de l'installation portuaire responsable de la sûreté, les navires se trouvant au port et, lorsqu'il y a lieu, les autorités nationales ou locales ayant des responsabilités en matière de sûreté;
 - .5 les procédures ou mesures de sauvegarde nécessaires pour que ces communications continues soient assurées en permanence;
 - .6 les procédures et les pratiques permettant de protéger les informations confidentielles relatives à la sûreté qui sont détenues sous forme imprimée ou électronique;
 - .7 les procédures nécessaires pour évaluer si les mesures et procédures de sûreté et le matériel de sûreté restent efficaces, y compris les procédures permettant d'identifier et de rectifier les défaillances ou défauts de fonctionnement du matériel;
 - .8 les procédures à suivre pour garantir la soumission et l'évaluation des rapports concernant le non-respect éventuel des mesures de sûreté ou les problèmes liés à la sûreté;
 - .9 les procédures relatives à la manutention de la cargaison;
 - .10 les procédures concernant la livraison des provisions de bord;

- .11 les procédures permettant de tenir et de mettre à jour l'inventaire des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses qui se trouvent dans l'installation portuaire, y compris leur emplacement;
 - .12 les moyens d'alerter les rondes côté mer et les équipes spécialisées dans la fouille et d'obtenir leurs services, y compris pour la recherche d'explosifs et les inspections sous-marines;
 - .13 les procédures permettant d'aider les agents de sûreté du navire à confirmer l'identité des personnes cherchant à monter à bord, sur demande, et
 - .14 les procédures permettant de faciliter le congé à terre du personnel du navire ou les changements de personnel, ainsi que l'accès au navire des visiteurs, y compris des représentants des organismes chargés du bien-être et des conditions de travail des gens de mer.
- 16.9 Le reste du paragraphe 16 porte expressément sur les mesures de sûreté qui pourraient être prises à chaque niveau de sûreté en ce qui concerne:
- .1 l'accès à l'installation portuaire;
 - .2 les zones d'accès restreint à l'intérieur de l'installation portuaire;
 - .3 la manutention de la cargaison;
 - .4 la livraison des provisions de bord;
 - .5 la manutention des bagages non accompagnés, et
 - .6 le contrôle de la sûreté de l'installation portuaire.

Accès à l'installation portuaire

- 16.10 Le PFSP devrait indiquer les mesures de sûreté permettant de protéger tous les moyens d'accès à l'installation portuaire qui sont identifiés dans la PFSA.
- 16.11 Pour chacun de ces moyens d'accès, le PFSP devrait identifier l'emplacement approprié où des restrictions ou interdictions d'accès devraient être appliquées à chaque niveau de sûreté. Le PFSP devrait préciser le type de restriction ou d'interdiction à appliquer et les moyens de les faire appliquer.
- 16.12 Le PFSP devrait définir, pour chaque niveau de sûreté, le moyen d'identification requis pour autoriser les personnes à avoir accès à l'installation portuaire ou à rester à l'intérieur de l'installation portuaire sans être questionnées. Il pourrait être nécessaire à cet effet de mettre au point un système approprié d'identification permanente et temporaire, respectivement, pour le personnel de l'installation portuaire et pour les visiteurs. Tout système d'identification devrait, lorsque cela est possible dans la pratique, être coordonné avec celui qui s'applique aux navires qui utilisent régulièrement l'installation portuaire. Les passagers devraient être en mesure de pouvoir prouver leur identité par des cartes d'embarquement, billets, etc., mais ne devraient pas être autorisés à entrer dans des zones d'accès restreint sans supervision. Le PFSP devrait prévoir des dispositions pour que le système d'identification soit régulièrement mis à jour et que le non-respect des procédures fasse l'objet de mesures disciplinaires.
- 16.13 Les personnes qui refusent ou ne sont pas en mesure d'établir, sur demande, leur identité et/ou de confirmer l'objet de leur visite, devraient se voir refuser l'accès à l'installation portuaire et leur tentative d'accéder à l'installation portuaire devrait être signalée au PFSP et aux autorités nationales ou locales responsables de la sûreté.
- 16.14 Le PFSP devrait spécifier les emplacements où la fouille de personnes et de leurs effets personnels ainsi que des véhicules doit être effectuée. Ces emplacements devraient être abrités afin que la fouille puisse se poursuivre sans interruption quelles que soient les conditions météorologiques régnautes, selon la fréquence spécifiée dans le PFSP. Après avoir été fouillés, les personnes, les effets personnels et les véhicules devraient être acheminés directement vers les zones d'embarquement, d'attente et de chargement des véhicules réglementées.
- 16.15 Le PFSP devrait spécifier des emplacements séparés pour les personnes et leurs effets qui ont été contrôlés et les personnes et leurs effets personnels qui n'ont pas été contrôlés et, si possible, des zones séparées pour les passagers qui embarquent et les passagers qui débarquent, pour le personnel du navire et leurs effets, afin que les personnes qui n'ont pas été contrôlées ne puissent pas entrer en contact avec les personnes qui ont été contrôlées.
- 16.16 Le PFSP devrait déterminer la fréquence des contrôles de l'accès à l'installation portuaire et notamment s'ils doivent être effectués de manière aléatoire ou occasionnelle.

Niveau de sûreté 1

- 16.17 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait indiquer les points de contrôle où les mesures de sûreté ci-après peuvent être appliquées:
- .1 zones d'accès restreint qui devraient être délimitées par une clôture ou des barrières d'un type approuvé par le Gouvernement contractant;
 - .2 contrôler l'identité de toutes les personnes souhaitant entrer dans l'installation portuaire qui ont un lien avec un navire, et notamment les passagers, le personnel du navire et les visiteurs, ainsi que leurs motifs, en vérifiant par exemple les instructions d'embarquement, les billets des passagers, les cartes d'embarquement, les cartes professionnelles, etc.;
 - .3 inspecter les véhicules utilisés par les personnes souhaitant entrer dans l'installation portuaire qui ont un lien avec un navire;
 - .4 vérifier l'identité du personnel de l'installation portuaire et des personnes employées à l'intérieur de l'installation portuaire ainsi que de leurs véhicules;
 - .5 restreindre l'accès en vue d'exclure les personnes qui ne sont pas employées par l'installation portuaire ou à l'intérieur de celle-ci, si ces personnes ne peuvent pas établir leur identité;
 - .6 effectuer une fouille des personnes, des effets personnels, des véhicules et de leur contenu, et
 - .7 identifier tous les points d'accès qui, n'étant pas utilisés régulièrement, devraient être fermés et verrouillés en permanence.
- 16.18 Au niveau de sûreté 1, il devrait être possible de fouiller toutes les personnes souhaitant accéder à l'installation portuaire. La fréquence de ces fouilles, y compris les fouilles aléatoires, devrait être spécifiée dans le PFSP approuvé et devrait être expressément approuvée par le Gouvernement contractant. Les membres du personnel du navire ne devraient pas être appelés à fouiller leurs confrères ou leurs effets personnels, à moins qu'il y ait de sérieuses raisons liées à la sûreté de le faire. Cette inspection doit être conduite d'une façon qui respecte pleinement les droits des personnes et préserve la dignité fondamentale de la personne humaine.

Niveau de sûreté 2

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

Niveau de sûreté 3

- 16.20 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et avec les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures pourraient consister à:
- .1 interdire temporairement l'accès à tout ou partie de l'installation portuaire;
 - .2 accorder l'accès uniquement aux personnes chargées de réagir à un incident ou à une menace d'incident de sûreté;
 - .3 suspendre les déplacements de piétons ou de véhicules dans tout ou partie de l'installation portuaire;
 - .4 augmenter la fréquence des rondes de sûreté à l'intérieur de l'installation portuaire, s'il y a lieu;
 - .5 suspendre les opérations portuaires à l'intérieur de tout ou partie de l'installation portuaire;
 - .6 diriger les mouvements de navires par rapport à tout ou partie de l'installation portuaire, et
 - .7 évacuer tout ou partie de l'installation portuaire.

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

- 16.21 Le PFSP devrait identifier les zones d'accès restreint à établir à l'intérieur de l'installation portuaire, spécifier leur étendue, les périodes pendant lesquelles elles s'appliquent, les mesures de sûreté à prendre pour contrôler l'accès à ces zones ainsi que les activités à l'intérieur de ces zones. Il faudrait également prévoir, dans des circonstances appropriées, des mesures pour assurer le ratissage de sûreté des zones temporaires d'accès restreint avant et après l'établissement de telles zones. Les zones d'accès restreint ont pour objet de:
- .1 protéger les passagers, le personnel du navire, le personnel de l'installation portuaire et les visiteurs, y compris les visiteurs qui ont un lien avec un navire;
 - .2 protéger l'installation portuaire;
 - .3 protéger les navires qui utilisent l'installation portuaire ou qui la desservent;
 - .4 protéger les zones de sûreté sensibles à l'intérieur de l'installation portuaire;
 - .5 protéger les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance, et
 - .6 protéger la cargaison et les provisions de bord contre toute manipulation criminelle.
- 16.22 Le PFSP devrait garantir la mise en place de toutes les mesures de sûreté clairement définies dans toutes les zones d'accès restreint pour contrôler:
- .1 l'accès par des personnes;
 - .2 l'entrée, le stationnement, le chargement et le déchargement des véhicules;
 - .3 le mouvement et l'entreposage des cargaisons et des provisions de bord, et
 - .4 les bagages ou effets personnels non accompagnés.
- 16.23 Le PFSP devrait prévoir que toutes les zones d'accès restreint soient clairement signalées de manière à indiquer que l'accès à ces zones est restreint et que la présence de personnes non autorisées dans ces zones constitue une infraction aux mesures de sûreté.
- 16.24 Lorsque des dispositifs automatiques de détection d'intrusion sont installés, ils devraient alerter un centre de contrôle qui puisse réagir au déclenchement de l'alarme.
- 16.25 Les zones d'accès restreint peuvent comprendre:
- .1 les zones côté quai et côté mer adjacentes au navire;
 - .2 les zones d'embarquement et de débarquement, les zones d'attente et de contrôle des passagers et du personnel du navire, y compris les points de fouille;
 - .3 les zones où ont lieu les opérations de chargement, de déchargement ou d'entreposage des cargaisons et des provisions de bord;
 - .4 les endroits où sont détenus les renseignements sensibles du point de vue de la sûreté, y compris les documents relatifs aux cargaisons;
 - .5 les zones où sont stockées des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses;
 - .6 les postes de contrôle du système de gestion du trafic maritime, les centres de contrôle des aides à la navigation et du port, y compris les salles de contrôle des systèmes de surveillance et de sûreté;
 - .7 les zones où se trouvent les équipements de surveillance et de sûreté;
 - .8 les installations de radio et télécommunications, d'alimentation en électricité, de distribution de l'eau et autres services collectifs, et
 - .9 tout autre endroit de l'installation portuaire auquel l'accès par des navires, des véhicules et des personnes devrait être restreint.
- 16.26 L'application des mesures de sûreté peut être élargie, avec l'accord des autorités compétentes, de manière à restreindre l'accès non autorisé à des structures depuis lesquelles l'installation portuaire peut être observée.

Niveau de sûreté 1

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

Niveau de sûreté 2

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

Niveau de sûreté 3

- 16.29 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou la menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures pourraient consister à:
- .1 établir des zones d'accès restreint supplémentaires à l'intérieur de l'installation portuaire, à proximité du lieu de l'incident de sûreté ou du lieu présumé de la menace contre la sûreté, auxquelles l'accès est interdit, et
 - .2 préparer les opérations de fouille des zones d'accès restreint dans le cadre de la fouille de tout ou partie de l'installation portuaire.

Manutention de la cargaison

- 16.30 Les mesures de sûreté relatives à la manutention de la cargaison devraient permettre de:
- .1 empêcher toute manipulation criminelle, et
 - .2 empêcher qu'une cargaison dont le transport n'est pas prévu soit acceptée et entreposée à l'intérieur de l'installation portuaire.

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

Niveau de sûreté 1

- 16.32 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pendant la manutention de la cargaison, lesquelles peuvent consister à:
- .1 procéder à des inspections régulières de la cargaison, des engins de transport et des zones d'entreposage de la cargaison à l'intérieur de l'installation portuaire avant et pendant les opérations de manutention de la cargaison;
 - .2 vérifier que la cargaison entrant dans l'installation portuaire correspond à la note de livraison ou à la documentation équivalente concernant la cargaison;
 - .3 fouiller les véhicules, et
 - .4 vérifier les scellés et autres méthodes utilisées pour empêcher toute manipulation criminelle lors de l'entrée de la cargaison dans l'installation portuaire ou de son entreposage à l'intérieur de l'installation.
- 16.33 L'inspection de la cargaison peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci-après:
- .1 examen visuel et physique, et
 - .2 utilisation de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens.
- 16.34 En cas de mouvements réguliers ou répétés de la cargaison, l'agent de sûreté de la compagnie (CSO) ou l'agent de sûreté du navire (SSO) peut, en consultation avec l'installation portuaire, conclure des arrangements avec les expéditeurs ou autres personnes responsables de cette cargaison portant sur le contrôle hors site, l'apposition de scellés, la programmation des mouvements, la documentation à l'appui, etc. Ces arrangements devraient être communiqués au PFSP intéressé et approuvé par lui.

Niveau de sûreté 2

- 16.35 Au niveau de sûreté 2, la PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pendant la manutention de la cargaison pour renforcer le contrôle; ces mesures peuvent comprendre:
- .1 une inspection détaillée de la cargaison, des engins de transport et des zones d'entreposage de la cargaison à l'intérieur de l'installation portuaire;
 - .2 des contrôles plus poussés, selon qu'il convient, pour s'assurer que seule la cargaison, accompagnée des documents requis, entre dans l'installation portuaire, y est entreposée temporairement et est chargée ensuite sur le navire;
 - .3 une fouille plus poussée des véhicules, et
 - .4 une vérification plus fréquente et plus détaillée des scellés ou autres méthodes utilisées pour empêcher toute manipulation criminelle.
- 16.36 L'inspection détaillée de la cargaison peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci-après:
- .1 inspections plus fréquentes et plus détaillées de la cargaison, des engins de transport et des zones d'entreposage de la cargaison à l'intérieur de l'installation portuaire (examen visuel et physique);
 - .2 utilisation plus fréquente de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens, et
 - .3 coordination des mesures de sûreté renforcées avec l'expéditeur ou autre partie responsable en sus des accords et procédures établis.

Niveau de sûreté 3

- 16.37 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou à la menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures pourraient comprendre:
- .1 une restriction ou une suspension des mouvements de la cargaison ou des opérations liées à la cargaison, dans l'ensemble ou dans une partie de l'installation portuaire ou à bord d'un navire donné, et
 - .2 une vérification de l'inventaire des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses se trouvant à l'intérieur de l'installation portuaire, et leur emplacement.

Livraison des provisions de bord

- 16.38 Les mesures de sûreté concernant la livraison des provisions de bord devraient consister à:
- .1 vérifier les provisions de bord et l'intégrité des emballages;
 - .2 empêcher que les provisions de bord soient acceptées sans inspection;
 - .3 empêcher toute manipulation criminelle;
 - .4 empêcher que les provisions de bord soient acceptées si elles n'ont pas été commandées;
 - .5 faire fouiller le véhicule de livraison, et
 - .6 escorter les véhicules de livraison à l'intérieur de l'installation portuaire.
- 16.39 Dans le cas des navires qui utilisent régulièrement l'installation portuaire, il pourrait être opportun d'établir des procédures entre le navire, ses fournisseurs et l'installation portuaire portant sur la notification et la planification des livraisons ainsi que leur documentation. Il devrait toujours y avoir un moyen de confirmer que les provisions de bord présentées en vue de leur livraison sont accompagnées de la preuve qu'elles ont été commandées par le navire.

Niveau de sûreté 1

- 16.40 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pour contrôler la livraison des provisions de bord. Ces mesures peuvent comprendre:
- .1 une inspection des provisions de bord;
 - .2 la notification préalable de la composition du chargement, des coordonnées du chauffeur et du numéro d'immatriculation du véhicule, et
 - .3 une fouille du véhicule de livraison.
- 16.41 L'inspection des provisions de bord peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci-après:
- .1 examen visuel et physique, et
 - .2 utilisation de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens.

Niveau de sûreté 2

- 16.42 Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pour renforcer le contrôle de la livraison des provisions de bord. Ces mesures peuvent comprendre:
- .1 une inspection détaillée des provisions de bord;
 - .2 une fouille détaillée des véhicules de livraison;
 - .3 une coordination avec le personnel du navire pour procéder à une vérification de la commande par rapport à la note de livraison avant l'entrée dans l'installation portuaire, et
 - .4 une escorte du véhicule de livraison à l'intérieur de l'installation portuaire.
- 16.43 L'inspection détaillée des provisions de bord peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci-après:
- .1 fouille plus fréquente et plus détaillée des véhicules de livraison;
 - .2 utilisation plus fréquente de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens, et
 - .3 restriction ou interdiction imposée à l'entrée des provisions de bord si elles ne doivent pas quitter l'installation portuaire dans un délai spécifié.

Niveau de sûreté 3

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

Manutention des bagages non accompagnés

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

Niveau de sûreté 1

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

Niveau de sûreté 2

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

Niveau de sûreté 3

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

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

Surveillance de la sûreté de l'installation portuaire

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

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

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

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

Niveau de sûreté 1

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

- .1 d'observer le secteur de l'installation portuaire en général, y compris les accès depuis la terre et l'eau;
- .2 d'observer les points d'accès, les barrières et les zones d'accès restreint, et
- .3 de surveiller les zones et les mouvements autour des navires qui utilisent l'installation portuaire, y compris de faire augmenter l'éclairage fourni par le navire lui-même.

Niveau de sûreté 2

- 16.53 Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pour renforcer les moyens de contrôle et de surveillance. Ces mesures peuvent consister à:
- .1 accroître la couverture et l'intensité de l'éclairage ou l'utilisation des équipements de surveillance, y compris la fourniture d'un éclairage et d'une surveillance supplémentaires;
 - .2 accroître la fréquence des rondes à pied, motorisées ou sur l'eau, et
 - .3 affecter du personnel de sûreté supplémentaire pour procéder à la surveillance et aux rondes.

Niveau de sûreté 3

- 16.54 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures peuvent consister à:
- .1 allumer l'ensemble de l'éclairage à l'intérieur de la zone portuaire ou éclairer la zone autour de l'installation;
 - .2 brancher l'ensemble des équipements de surveillance capables d'enregistrer les activités à l'intérieur ou à proximité de l'installation portuaire; et
 - .3 prolonger au maximum la durée pendant laquelle les équipements de surveillance peuvent continuer à enregistrer.

Différence des niveaux de sûreté

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

Activités qui ne sont pas visées par le Code

- 16.56 Le PFSP devrait spécifier les procédures et les mesures de sûreté que l'installation portuaire devrait appliquer en cas d'interface:
- .1 avec un navire qui se trouve dans le port d'un État qui n'est pas un Gouvernement contractant;
 - .2 avec un navire auquel le présent Code ne s'applique pas, et
 - .3 avec des plates-formes fixes ou flottantes ou des unités mobiles de forage au large en station.

Déclarations de sûreté

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

Audit, révision et amendement

- 16.58 Le PFSP devrait indiquer comment le PFSO a l'intention de vérifier le maintien de l'efficacité du PFSP et la procédure à suivre pour examiner, mettre à jour ou modifier le PFSP.
- 16.59 Le PFSP devrait être révisé si le PFSO le juge nécessaire. En outre, il devrait être révisé:
- .1 si la PFSO concernant l'installation portuaire est modifiée;
 - .2 si à la suite d'un audit indépendant du PFSP ou de la vérification, par le Gouvernement contractant, de l'organisation de la sûreté de l'installation portuaire, des lacunes sont identifiées ou la pertinence d'un élément important du PFSP approuvé est mise en question;
 - .3 à la suite d'un incident ou d'une menace d'incident de sûreté mettant en cause l'installation portuaire; et
 - .4 à la suite d'un changement de propriété ou de gestion de l'installation portuaire.

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

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

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

Approbation des plans de sûreté des installations portuaires

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

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

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

Déclaration de conformité de l'installation portuaire

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

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

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

17. AGENT DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

Généralités

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

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

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

18. FORMATION, EXERCICES ET ENTRAÎNEMENTS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

Formation

- 18.1 L'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) devrait avoir des connaissances et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient:
- .1 administration de la sûreté;
 - .2 conventions, recommandations, recueils de règles et codes internationaux pertinents;
 - .3 législation et réglementation nationales pertinentes;
 - .4 responsabilités et fonctions des autres organismes de sûreté;
 - .5 méthodologie de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire;
 - .6 méthodes de visite et d'inspection de la sûreté du navire et de l'installation portuaire;
 - .7 opérations des navires et des ports et conditions de ces opérations;
 - .8 mesures de sûreté appliquées à bord du navire et dans l'installation portuaire;
 - .9 préparation, intervention et planification d'urgence;
 - .10 techniques d'enseignement pour la formation en matière de sûreté, y compris les mesures et procédures de sûreté;
 - .11 traitement des informations confidentielles relatives à la sûreté et communications liées à la sûreté;
 - .12 connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;
 - .13 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;
 - .14 identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
 - .15 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;
 - .16 équipements et systèmes de sûreté et leurs limites d'utilisation;
 - .17 méthodes à suivre pour les audits, les inspections, les contrôles et la surveillance;
 - .18 méthodes de fouille physique et d'inspection non intrusive;
 - .19 exercices et entraînements en matière de sûreté, y compris les exercices et entraînements avec les navires, et
 - .20 évaluation des exercices et entraînements en matière de sûreté.
- 18.2 Le personnel de l'installation portuaire chargé de tâches spécifiques en matière de sûreté devrait avoir des connaissances et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient:
- .1 connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;
 - .2 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;
 - .3 identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
 - .4 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;
 - .5 encadrement des passagers et techniques de contrôle;
 - .6 communications liées à la sûreté;
 - .7 fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté;
 - .8 mise à l'essai, étalonnage et maintenance des équipements et systèmes de sûreté;
 - .9 techniques d'inspection, de contrôle et de surveillance, et
 - .10 méthodes de fouille physique des personnes, des effets personnels, des bagages, de la cargaison et des provisions de bord.

- 18.3 Tous les autres membres du personnel de l'installation portuaire devraient connaître les dispositions du PSFP et être familiarisés avec elles dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient:
- .1 signification et implications des différents niveaux de sûreté;
 - .2 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;
 - .3 identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté, et
 - .4 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté.

Exercices et entraînements

- 18.4 Les exercices et entraînements visent à garantir que le personnel de l'installation portuaire est compétent pour s'acquitter de toutes les tâches qui lui sont confiées en matière de sûreté à tous les niveaux de sûreté et pour identifier toute défaillance du système de sûreté qu'il est nécessaire de rectifier.
- 18.5 Pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions du plan de sûreté de l'installation portuaire, des exercices devraient être effectués au moins une fois tous les trois mois, à moins que des circonstances particulières exigent qu'il en soit autrement. Ces exercices devraient porter sur des éléments individuels du plan, tels que les menaces pour la sûreté énumérées au paragraphe 15.11.
- 18.6 Divers types d'exercices, qui peuvent comprendre la participation d'agents de sûreté d'installations portuaires, avec celle d'agents d'autorités compétentes des Gouvernements contractants, d'agents de sûreté de compagnies ou d'agents de sûreté de navires, s'ils sont disponibles, devraient être effectués au moins une fois chaque année civile, l'intervalle entre les exercices ne dépassant pas 18 mois. Les demandes de participation d'agents de sûreté de compagnies ou d'agents de sûreté de navires à des exercices communs devraient tenir compte des conséquences possibles pour le navire du point de vue de la sûreté et du travail. Ces exercices devraient tester les communications, la coordination, la disponibilité des ressources et l'intervention. Ces exercices peuvent:
- .1 être menés en vraie grandeur ou en milieu réel;
 - .2 consister en une simulation théorique ou un séminaire, ou
 - .3 être combinés avec d'autres exercices, tels que des exercices d'intervention d'urgence ou d'autres exercices de l'autorité de l'État du port.

19. VÉRIFICATION DES NAVIRES ET DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS

Aucune recommandation supplémentaire.

Appendice à la Partie B

APPENDICE 1

Modèle de déclaration de sûreté entre un navire et une installation portuaire ⁽¹⁾

DÉCLARATION DE SÛRETÉ

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

La présente Déclaration de sûreté est valable du au pour les activités ci-après

.....
(liste et description des activités)

aux niveaux de sûreté ci-après

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

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

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

⁽¹⁾ Le présent modèle de déclaration de sûreté doit être utilisé pour établir une déclaration de sûreté entre un navire et une installation portuaire. Si la déclaration de sûreté doit être établie entre deux navires, le présent modèle doit être ajusté en conséquence.

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

Fait à , le.....

Signature pour le compte et au nom	
de l'installation portuaire:	du navire:
<i>(Signature de l'agent de sûreté de l'installation portuaire)</i>	<i>(Signature du capitaine ou de l'agent de sûreté du navire)</i>

Nom et titre de la personne qui a apposé sa signature	
Nom:	Nom:
Titre:	Titre:

Coordonnées

(à remplir selon qu'il convient)

(indiquer les numéros de téléphone, les voies ou les fréquences radioélectriques à utiliser)

pour l'installation portuaire	pour le navire
Installation portuaire	Capitaine
Agent de sûreté de l'installation portuaire:	Agent de sûreté du navire
	Compagnie
	Agent de sûreté de la compagnie

APPENDICE 2

Modèle de déclaration de conformité d'une installation portuaire

DÉCLARATION DE CONFORMITÉ D'UNE INSTALLATION PORTUAIRE

(Cachet officiel)

(État)

Déclaration numéro

Délivrée en vertu des dispositions de la partie B du

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

Le Gouvernement
(Nom de l'État)

Nom de l'installation portuaire:

Adresse de l'installation portuaire:

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

Navire à passagers

Engin à grande vitesse à passagers

Engin à grande vitesse à cargaisons

Vraquier

Pétrolier

Chimiquier

Transporteur de gaz

Unité mobile de forage au large

Navire de charge autre que les navires susmentionnés

La présente déclaration de conformité est valable jusqu'au, sous réserve des vérifications (telles qu'indiquées au verso)

Délivré à
(Lieu de délivrance de la déclaration)

Date de délivrance

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

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

ATTESTATION DES VÉRIFICATIONS

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

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

1^{re} VÉRIFICATION

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

2^e VÉRIFICATION

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

3^e VÉRIFICATION

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

4^e VÉRIFICATION

Signé:
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:»



Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7706/01

N° 7706¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI**relatif à l'amélioration de la sûreté des navires**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(28.1.2021)

Le projet de loi sous avis a pour objet de mettre en œuvre en droit luxembourgeois certaines dispositions du règlement (CE) n°725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires (ci-après le « Règlement n°725/2004 »).

Pour rappel, le principal objectif du Règlement n°725/2004 est d'instaurer et de mettre en œuvre des mesures européennes visant à améliorer la sûreté des navires utilisés dans le commerce international et le trafic national ainsi que des installations associées, face à des menaces d'action illicites intentionnelles.

Le Règlement n°725/2004 vise en outre à fournir une base pour l'interprétation et la mise en œuvre harmonisées, ainsi que le contrôle européen des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime adoptées par l'Organisation maritime internationale le 12 décembre 2002, modifiant la convention internationale de 1974 relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après la « Convention SOLAS ») et instaurant le code international relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires (ci-après le « Code ISPS »). Le Code ISPS est composé de deux parties, à savoir la partie A qui contient des mesures obligatoires et la partie B qui propose des recommandations.

L'article 3 paragraphe 5 du Règlement n°725/2004 prévoit que certaines des recommandations de la partie B du Code ISPS s'appliquent de manière obligatoire dans les Etats membres de l'Union européenne (notamment les dispositions liées à la révision des plans de sûretés des navires, à l'évaluation de sûreté des installations portuaires, aux effectifs des navires ainsi qu'aux différents standards minimums).

Les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, de la partie A et partiellement de la partie B du Code ISPS sont applicables aux navires battant pavillon luxembourgeois suivants qui effectuent des voyages internationaux :

- les navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers ;
- les navires à charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaison, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 ;
- les unités mobiles de forage au large.

Le projet de loi sous avis met quant à lui en œuvre certaines dispositions du Règlement n°725/2004 et nomme à cette fin le commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes en tant qu'autorité de sûreté maritime compétente au sens de l'article 2 paragraphe 7 dudit règlement. Le commissaire est chargé de coordonner, de mettre en œuvre et de surveiller l'application des mesures de sûreté prescrites par le Règlement n°725/2004 en ce qui concerne les navires et/ou une ou plusieurs installation(s) portuaire(s).

Ensuite, le projet de loi sous avis contient les règles selon lesquelles le ministre ayant les affaires maritimes dans ses attributions peut autoriser un ou plusieurs organismes habilités à effectuer en tout ou en partie les missions d'approbation des plans de sûreté ou de leurs amendements, de contrôle et de mise à l'épreuve des mesures de sûreté, de vérifications et de délivrance, visa et renouvellement du

certificat international de sûreté, pour le compte du commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes.

Finalement, afin de mettre en œuvre l'article 14 du Règlement n°725/2004, le projet de loi sous avis prévoit des mesures et des sanctions administratives ainsi que des sanctions pénales applicables en cas de non-respect des différentes dispositions de la Convention SOLAS, du Code ISPS et des dispositions qui seront issues du projet de loi sous avis.

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaires à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs et au commentaire des articles qui expliquent clairement le cadre et les objectifs du présent projet de loi.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

7706/02

N° 7706²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2020-2021

PROJET DE LOI**relatif à l'amélioration de la sûreté des navires**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(23.2.2021)

Par dépêche du 20 novembre 2020, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de l'Économie.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi que le texte du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, ci-après « le règlement (CE) n° 725/2004 ».

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État par dépêche du 1^{er} février 2021.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous avis a pour objet de déterminer les mesures de mise en œuvre du règlement (CE) n° 725/2004 et de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer faite à Londres le 1^{er} novembre 1974, ci-après la « convention SOLAS ».

La convention SOLAS, entrée en vigueur au niveau international le 25 mai 1980, a été approuvée, avec d'autres conventions internationales, par la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime¹. Cette loi a été adoptée le même jour que la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant création d'un registre maritime luxembourgeois, ci-après « loi modifiée du 9 novembre 1990 ». La convention SOLAS a été modifiée à plusieurs reprises. Ainsi, la conférence diplomatique de l'Organisation maritime internationale a adopté, le 12 décembre 2002, des amendements à la convention SOLAS ajoutant un chapitre XI-2 concernant les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime. À ce chapitre est attaché le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, ci-après le « Code ISPS ». Ce Code ISPS est composé de deux parties : la partie A contient des mesures obligatoires et la partie B formule des recommandations à l'intention des États contractants.

Le règlement (CE) n° 725/2004 a pour objectif, aux termes de l'article 1^{er}, d'instaurer et de mettre en œuvre des mesures communautaires visant à améliorer la sûreté des navires utilisés dans le commerce international et le trafic national et des installations portuaires associées, face à des menaces d'actions illicites intentionnelles. Il établit encore une base pour l'interprétation et la mise en œuvre harmonisées ainsi que le contrôle communautaire des mesures spéciales prévues dans les amendements de 2002 à la convention SOLAS, citées ci-dessus.

En vertu de l'article 3 du règlement (CE) n° 725/2004, les États membres sont tenus d'appliquer, au 1^{er} juillet 2004, dans leur intégralité, les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS et la partie A du Code ISPS dans les conditions et pour les navires, compagnies et

1 Journal officiel, Mém. A 58, 12 novembre 1990, p.832.

installations portuaires visés. Ils doivent encore se conformer, comme si elles étaient obligatoires, aux dispositions de certains paragraphes de la partie B du Code ISPS.

Le règlement (CE) n° 725/2004 impose, à l'article 14, aux États membres l'obligation de prendre des « sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives » en cas d'infraction aux règles prévues.

Les auteurs expliquent que l'article 126 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 s'applique aux violations des dispositions obligatoires de la convention SOLAS, y compris à celles du chapitre XI-2, de la partie A et partiellement à celles de la partie B du Code ISPS. Une mise à jour des sanctions serait toutefois nécessaire.

Toujours selon les auteurs, le projet de loi vise encore à spécifier « les critères permettant aux organismes habilités (au sens du règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et du règlement grand-ducal du 17 mars 2016 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes) d'être autorisés à agir en tant qu'organismes de sûreté reconnus ».

Le Conseil d'État relève que le règlement (CE) n° 725/2004 est, aux termes de son article 15, applicable à partir du 1^{er} juillet 2004, sous réserve de certaines dispositions qui entrent en vigueur aux dates qui y sont prévues. Il s'interroge sur la situation juridique entre le mois de juillet 2004 et la date d'entrée en vigueur de la loi en projet. Si le dispositif de la loi modifiée du 9 novembre 1990 était suffisant pour assurer la mise en œuvre du règlement (CE) n° 725/2004, il ne saisit pas la nécessité du dispositif en projet. Si tel n'est pas le cas, il s'interroge sur le respect par le Luxembourg des obligations résultant du règlement (CE) n° 725/2004, et au-delà du règlement, de la convention SOLAS telle que modifiée.

À côté du règlement (CE) n° 725/2004, il faut également tenir compte du règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires, ci-après « règlement (CE) n° 391/2009 », auquel les auteurs se réfèrent dans l'exposé des motifs, mais qui n'a pas été communiqué au Conseil d'État.

Le Conseil d'État relève encore que le projet de loi sous examen doit être vu en relation avec le projet de loi n° 7329 portant modification – de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, – du Code de la consommation, – de la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine, – de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et certaines autres dispositions légales et – de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires, ci-après « projet de loi n° 7329 ». Ce projet de loi a fait l'objet d'un avis du Conseil d'État en date du 24 mars 2020².

Le projet de loi sous examen reprend, en large partie, le dispositif du projet de règlement grand-ducal relatif à l'amélioration de la sûreté des navires dont le Conseil d'État avait été saisi le 3 mai 2018 (n° CE 52.835) et qui a été retiré du rôle à la suite d'un courrier du ministre d'État du 20 novembre 2020.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article 1^{er} contient une série de définitions des termes utilisés dans la loi en projet.

En ce qui concerne les points 1 et 4, le Conseil d'État considère qu'il ne s'impose pas de viser expressément la « version actualisée ». Il est évident que s'applique le droit maritime international dans la teneur qui est la sienne au moment des faits, à condition évidemment que le Luxembourg soit juridiquement engagé. Le Conseil d'État demande de faire abstraction de cette précision.

² Avis du Conseil d'État du 24 mars 2020 sur le projet de loi n° 7329 (doc. parl n° 7329³).

Le Conseil d'État comprend la définition de l'inspecteur figurant au point 5 en ce sens que les employés des organismes habilités revêtant la qualité d'inspecteur doivent remplir les critères prévus à l'annexe I, partie B, du règlement (CE) n° 391/2009. Le Conseil d'État relève que, dans le projet de loi n° 7329 précité, le futur article 2.0.0-6 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 se réfère à l'organisme en tant que tel sans viser le personnel employé par ce dernier. La loi modifiée du 9 novembre 1990 prévoit actuellement à l'article 68 que « [d]ans l'exercice de ses attributions tels que définis à l'article 2, le commissaire aux affaires maritimes pourra mandater une personne physique ou morale, justifiant d'une expérience reconnue dans le domaine maritime, afin d'effectuer ponctuellement des contrôles, des inspections ou des enquêtes sur des navires battant pavillon luxembourgeois ».

La définition du navire, au point 6, par double référence à la loi modifiée du 9 novembre 1990 et à l'article 2, n'est pas cohérente. Dès lors que le champ d'application de la loi en projet est plus restreint que celui de la loi modifiée du 9 novembre 1990, il faut soit retenir une définition plus étroite du concept de navire, en se référant à l'article 2, soit admettre la définition large, au sens de la loi modifiée du 9 novembre 1990, en formulant autrement le champ d'application de la loi en projet par rapport aux navires.

Le point 7 porte sur la définition de l'organisme habilité. Il est renvoyé à l'article 2.0.0-2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990. Le Conseil d'État note que cette référence ne porte pas sur une disposition légale existante. Est visé l'article 2.0.0-2 de la loi telle qu'issu du projet de loi n° 7329³. Dans son avis du 24 mars 2020, le Conseil d'État a notamment relevé que la détermination des modalités de l'habilitation par voie de règlement grand-ducal ne pouvait porter que sur des questions d'ordre purement procédural.

Article 2

Le Conseil d'État renvoie à ses considérations antérieures quant au champ d'application de la loi en projet. La formulation retenue par les auteurs est maladroite en ce que l'alinéa 1^{er} donne une définition générale en introduisant, par un deux-points, une énumération plus limitative comportant trois catégories de navires. Il aurait, pour la cohérence de la définition, été indiqué d'ajouter au moins les mots « qui constituent » avant l'énumération.

Article 3

L'article sous examen précise que le commissaire est l'autorité compétente en matière de sûreté maritime selon l'article 2, point 7), du règlement (CE) n° 725/2004. Le Conseil d'État suppose que le commissaire assume cette fonction depuis 2004. Sur quelle base juridique le fait-il, le dispositif légal actuel ne contenant pas de disposition relative à cette désignation ?

Article 4

L'article 4 prévoit que tout navire doit avoir à son bord tout le matériel et l'équipement de sûreté adéquat, y compris un système d'alerte, afin de pouvoir assurer le niveau de sûreté prescrit sur base de la règle 3 du chapitre XI/2 de la convention SOLAS et de prendre les mesures imposées par la section 7 de la partie A du Code ISPS.

Les règles figurant à la section 7 de la partie A du Code ISPS sont précises en ce qui concerne les obligations des opérateurs économiques. La règle 3 du chapitre XI/2 de la convention SOLAS renvoie à des niveaux de sûreté à établir par les « Administrations » et les « Gouvernements contractants ». Le Conseil d'État se demande si le Luxembourg, en tant que partie contractante, n'est pas tenu de déterminer, dans un acte juridique formel, le niveau de sûreté prescrit pour les navires battant pavillon luxembourgeois.

Le Conseil d'État souligne que le règlement grand-ducal du 16 mai 2019 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers et abrogeant le règlement grand-ducal modifié du

³ Art. 2.0.0-2. Tout navire sollicitant l'immatriculation sous pavillon luxembourgeois devra avoir été soumis à une inspection par l'administration maritime d'un État membre de l'Union européenne ou par un organisme agréé conformément au Règlement (CE) 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (ci-après « l'organisme agréé ») et dûment habilité par le ministre conformément à l'article 2.0.0-6 selon les modalités arrêtées par règlement grand-ducal (ci-après « l'organisme habilité »). Le certificat d'immatriculation ne pourra être obtenu qu'après la communication des résultats de l'inspection au commissaire.

9 janvier 2001 transposant la directive n° 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers est destiné à transposer la directive (CE) n° 2009/45 du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers. Le champ d'application de ce règlement grand-ducal est dès lors différent tant en ce qui concerne le type de navire concerné, en l'occurrence les seuls navires de passagers, qu'en ce qui concerne la matière visée, en l'occurrence les mesures de sécurité (« safety ») et non pas les mesures relatives à la sûreté (« security ») au sens de la Convention SOLAS.

Article 5

L'article 5 impose d'informer le commissaire quand le navire ne satisfait pas aux exigences liées au niveau de sûreté prescrit. Le Conseil d'État note qu'est prévue une obligation d'information sans préciser à qui incombe plus précisément cette obligation. Il relève encore que le dispositif sous examen se réfère aux règles du chapitre XI/2 de la convention SOLAS, de la partie A du Code ISPS, du règlement (CE) n° 725/2004, des prescriptions obligatoires de la partie B du Code ISPS, ou encore aux exigences issues des niveaux de sûreté applicables. En ce qui concerne la détermination de ces mesures de sûreté, le Conseil d'État renvoie aux interrogations formulées à l'endroit de l'article 4. En ce qui concerne l'articulation entre le respect du règlement (CE) n° 725/2004 et celui des prescriptions obligatoires de la partie B du Code ISPS, il note que c'est le règlement qui détermine à l'article 5, paragraphe 5, les dispositions de la partie B du Code ISPS qui sont obligatoires. Le seul renvoi au règlement serait dès lors suffisant. Si une précision s'impose, il faut dire que doivent être respectées les prescriptions de la partie B du Code ISPS rendues obligatoires par le règlement. La même observation vaut pour l'article 27.

Article 6

L'article 6 permet au commissaire, en sa qualité d'autorité compétente, d'approuver des mesures de sûreté équivalentes à celles prescrites au chapitre XI/2 de la convention SOLAS. Le dispositif reproduit la règle 12, paragraphe 1^{er}, du chapitre XI/2 de la convention SOLAS. Le Conseil d'État s'interroge sur le cadre dans lequel s'exerce le pouvoir du commissaire et sur la marge d'appréciation qui doit lui être reconnue. Il note que la règle 12 impose à l'autorité nationale de communiquer les détails à l'Organisation maritime internationale, obligation qui n'est pas mentionnée dans le dispositif sous examen. La règle 12 reste également muette sur les conséquences d'une réaction négative de l'autorité internationale. L'approche suivie par les auteurs est différente de celle adoptée à l'article 3, qui détermine expressément l'autorité luxembourgeoise compétente en matière de sûreté maritime.

Articles 7 à 9

L'article 7 fixe à cinq ans la durée de conservation de la déclaration de sûreté visée à la section 5 de la partie A du Code ISPS et celle du registre des activités visées à la section 10 de la même partie dudit code.

Les articles 8 et 9 investissent le commissaire ou l'organisme de sûreté de la mission d'approuver la déclaration de sûreté et de contrôler son respect.

Le Conseil d'État note d'abord que l'articulation des dispositifs devrait être différente : établissement d'une déclaration de sûreté par le navire (dispositif inexistant dans la loi en projet), approbation par le commissaire ou l'organisme de sûreté, contrôle et ensuite respect des règles de conservation.

À la lecture du Code ISPS, le Conseil d'État s'interroge, plus fondamentalement, sur la question de savoir si les mesures de mise en œuvre prévues sont suffisantes. La section 5, au point 5.1, prévoit que les gouvernements contractants doivent déterminer quand une déclaration de sûreté est requise. Quelles sont les obligations qui s'imposent au Luxembourg sur ce point? La section 10 prévoit une série de mesures de sécurité en ce qui concerne la conservation des registres. Quels sont ici les obligations du Luxembourg et les moyens de contrôle du commissaire ?

Articles 10 à 15

Les articles sous examen, figurant dans le titre 2 de la loi en projet relatif aux vérifications, à la certification et aux visas, sont destinés à mettre en œuvre la section 19 de la partie A du Code ISPS portant sur la vérification des navires ainsi que la délivrance du certificat et l'apposition d'un visa.

L'article 10 précise que la mission de procéder aux vérifications périodiques prévues au point 19.1 incombe au commissaire sinon à un organisme de sûreté reconnu. L'explication fournie au commentaire

qu'un tel organisme agit sur « délégation » du commissaire ne ressort pas du texte de la loi en projet. Cette observation vaut également pour les articles qui suivent.

Le Conseil d'État ne comprend pas l'articulation entre les alinéas 1^{er} et 3. L'alinéa 1^{er} vise les vérifications par le commissaire. L'alinéa 3 porte sur des vérifications supplémentaires que le commissaire peut demander à voir effectuées ; il ne semble donc plus intervenir lui-même, ce qui pose la question de l'auteur de ces vérifications et du rôle assumé par le commissaire.

L'article 11 précise que, au vu du plan de sûreté approuvé et des vérifications réalisées, le commissaire ou un organisme de sûreté délivre un certificat statutaire international de sûreté pour une durée n'excédant pas cinq ans.

L'article 12 dispose que le certificat international de sûreté peut être renouvelé après visite de vérification de la conformité du navire au plus tard cinq ans après la délivrance du certificat initial. Le renouvellement est valable pour une période de cinq ans.

L'article 13 constitue la mise en œuvre de la section 19.3.4 de la partie A du Code ISPS. Il permet de prolonger le certificat existant pour une période maximale de cinq mois par l'apposition d'un visa. Ce mécanisme s'applique si une vérification de renouvellement a été opérée, mais que le navire doit reprendre la mer avant que le certificat ne puisse être émis.

L'article 14 vise une autre hypothèse particulière, à savoir celle où un navire au moment de l'expiration de son certificat ne peut pas être soumis à une vérification de renouvellement. Un délai supplémentaire de trois mois peut alors lui être accordé.

L'article 15 permet au commissaire ou à un organisme de sûreté de délivrer, dans les conditions prévues à la section 19.4 de la partie A du Code ISPS, des certificats provisoires.

Le Conseil d'État peut marquer son accord avec ces dispositifs.

Article 16

L'article 16 constitue le premier d'une série de onze articles constituant le titre 3 du projet de loi relatif à l'autorisation des organismes habilités en tant qu'organismes de sûreté reconnus.

Pour la définition des organismes habilités, il faut, conformément à la définition figurant à l'article 2, se référer à la loi modifiée du 9 novembre 1990 dans la teneur qui lui sera réservée par le projet de loi n° 7329 précité. Dans son avis du 24 mars 2020, le Conseil d'État a relevé, à propos du nouvel article 3.4.0-4 de la loi modifiée du 9 novembre 1990, ce qui suit : « Cet article prévoit qu'un règlement grand-ducal peut fixer les conditions et modalités de l'habilitation des organismes et relations de travail pour charger un autre organisme pour faire les inspections. Le Conseil d'État demande de remplacer les termes « relations de travail » par « relations de coopération » afin d'éviter tout malentendu »⁴.

Article 17

L'article sous examen détermine les critères de l'autorisation et les procédures à suivre.

Le Conseil d'État relève la formulation défectueuse du dispositif qui mélange des questions de procédure et de fond. La référence aux compétences techniques est opérée dans deux parties de phrase qui se suivent et dont l'articulation est très maladroite. Il suffirait de dire que l'organisme habilité, qui veut obtenir l'autorisation visée à l'article 16, doit établir qu'il dispose des compétences techniques à définir.

Article 18

L'article sous examen prévoit que l'autorisation est octroyée à l'entité mère et couvre toutes les entités appartenant au même groupe. Les auteurs expliquent avoir repris le dispositif de l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 391/2009⁵. Le nouvel article 2.0.0-2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 renvoie au règlement (CE) n° 391/2009, de sorte que l'habilitation vise les organismes

⁴ Avis du Conseil d'État du 24 mars 2020 précité (doc. parl. n° 7329³, p. 29).

⁵ Règlement (CE) n° 391/2009, article 4, paragraphe 3 :

« 3. L'agrément est octroyé à l'entité juridique compétente, qui est l'entité mère de toutes les entités juridiques composant l'organisme agréé. Cet agrément couvre toutes les entités juridiques qui contribuent à ce que cet organisme assure des services à l'échelle mondiale. »

agréés au sens du règlement et englobe, conformément à l'article 3 de ce règlement⁶, l'entité mère et les entités composantes. Le Conseil d'État, même s'il peut suivre la logique des auteurs du projet de loi, relève que l'articulation entre la loi modifiée du 9 novembre 1990, la loi sous examen et les deux règlements européens, à savoir le règlement n° 725/2004 et le règlement n° 391/2009, aurait pu être présentée de façon plus claire. S'il est inutile d'insérer dans la loi modifiée du 9 novembre 1990, en relation avec la définition de l'organisme habilité, une référence à la distinction entre entité mère et entités composantes, et cela au regard du dispositif réglementaire, pourquoi faut-il le faire dans la loi en projet ?

Le Conseil d'État propose, pour clarifier la source européenne du dispositif, le libellé suivant :

« l'autorisation est octroyée [...], conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 391/2009 [...]. »

Article 19

Étant donné que la loi du 23 décembre 2016 concernant le Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg prévoit à l'article 2 les actes qui doivent être publiés au Mémorial B, la disposition sous avis est superfétatoire.

Article 20

L'article 20 prévoit qu'après l'autorisation une relation de travail écrite est conclue avec l'organisme habilité. Le Conseil d'État comprend qu'il s'agit d'un contrat de prestation de services entre l'État et l'organisme ayant bénéficié d'une autorisation par voie d'acte administratif. Dans le commentaire, les auteurs renvoient au modèle de la relation de travail conclue avec les organismes habilités sur base de l'article 4 du règlement grand-ducal du 17 mars 2016⁷. Le Conseil d'État s'interroge sur ce renvoi. Le commissaire va-t-il s'inspirer de ce dispositif ou le contrat devra-t-il suivre ce modèle ? Si telle est la volonté des auteurs, un renvoi plus explicite à un dispositif réglementaire serait utile. Le Conseil d'État se demande pourquoi le règlement grand-ducal de 2016 ne pourrait pas servir à l'exécution du dispositif légal sous examen. Il note, à cet égard, la différence de démarche suivie par les auteurs entre les articles 16 à 20 sous examen et les futurs articles 2.0.0-1, 2.0.0-2 et 2.0.0-6 de la loi modifiée du 9 novembre 1990, telle qu'issue du projet de loi n° 7329 précité. Le futur article 2.0.0-6⁸ renvoie

6 Règlement (CE) n° 391/2009, article 3 :

« 1. Les États membres qui veulent octroyer un agrément à un organisme qui n'est pas encore agréé soumettent à la Commission une demande d'agrément accompagnée d'informations complètes concernant la conformité de l'organisme aux critères minimaux énoncés à l'annexe I, ainsi que la démonstration de celle-ci, et concernant l'obligation de respecter les dispositions de l'article 8, paragraphe 4, et des articles 9, 10 et 11 et l'engagement de l'organisme en ce sens [...] ».

7 Règlement grand-ducal du 17 mars 2016 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes et portant

1. modification du règlement grand-ducal du 8 janvier 2015 transposant la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE ;

2. abrogation du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

8 « Art. 2.0.0-6. Pour l'instruction des demandes d'immatriculation conformément à l'article 0.2.0-1 le commissaire pourra accepter des certificats délivrés par des autorités maritimes étrangères ou des organismes habilités.

En vue de la délivrance des certificats requis en vertu de la présente loi et des règlements pris en son exécution le commissaire pourra :

- s'assurer de la coopération d'autorités maritimes ou portuaires étrangères sur la base d'accords à conclure avec ces autorités ;
- mandater les organismes habilités pour l'accomplissement de certains actes relevant de sa compétence.

Le ministre habilite les organismes agréés conformément au règlement 391/2009/CE précité que le commissaire pourra mandater. Le ministre peut limiter le nombre des organismes qu'il habilite en fonctions des besoins de l'État luxembourgeois en organismes habilités, fondés sur des critères transparents et objectifs. En vue d'habiliter un organisme agréé situé dans un État tiers, le ministre peut exiger de ce pays tiers la réciprocité de traitement pour les organismes situés dans l'Union européenne. Les modalités et conditions d'habilitation sont fixées par règlement grand-ducal. »

expressément à un règlement grand-ducal. Le règlement grand-ducal précité du 17 mars 2016 prévoit, à l'article 4, les modalités de la relation de travail⁹.

Article 21

L'article sous examen énonce une évidence. Comme l'article 26 permet au ministre de suspendre ou de retirer l'autorisation en cas d'inobservation des règles prévues, le dispositif de l'article 21 est dépourvu de plus-value normative et peut être omis.

Article 22

L'article sous examen est destiné à mettre en œuvre le paragraphe 9.4 de la partie B du Code ISPS. En effet l'article 3, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 725/2004 rend obligatoire cette recommandation. Le paragraphe 9.4 dispose que « [s]i une Administration [en l'occurrence l'autorité compétente luxembourgeoise] a recours à un organisme de sûreté reconnu (RSO) pour examiner ou approuver le SSP [plan de sûreté du navire], le RSO ne devrait avoir aucun lien avec le RSO qui a élaboré le plan ou contribué à son élaboration ». En d'autres termes, l'organisme qui a élaboré le plan doit être différent de celui qui est appelé à l'approuver.

Le Conseil d'État note que le libellé de l'article 22 ne reproduit pas correctement l'obligation internationale en ce qu'il consacre des concepts tels que « évaluation de sûreté » et « mission relative à la sûreté du navire à bord du même navire » qui ne figurent pas dans la section 9.4. Il y aurait lieu de reprendre le libellé du dispositif international auquel renvoie le règlement (CE) n° 725/2004.

Par ailleurs, l'obligation prévue à charge de l'État se trouve transformée en interdiction, de nature professionnelle, imposée à l'organisme qui doit refuser une mission. Le Conseil d'État a du mal à suivre cette logique étant donné que c'est l'autorité luxembourgeoise qui sollicite l'organisme de sûreté reconnu pour procéder au contrôle. Il considère, dans cette optique, que le dispositif est à omettre, étant donné qu'il revient à l'autorité luxembourgeoise de vérifier, quand elle charge les organismes de sûreté reconnus pour examiner et approuver le plan de sûreté du navire, si cet organisme n'a pas contribué à l'élaboration de ce plan.

Le Conseil d'État note encore l'absence de limitation dans le temps de cette interdiction. Le dispositif sous examen n'envisage pas non plus l'hypothèse où le plan de sûreté s'est trouvé modifié à la suite de l'intervention d'un autre organisme.

9 « Art. 4. Lorsqu'un organisme est habilité par le ministre, le commissaire du gouvernement aux affaires maritimes établit une relation de travail avec cet organisme.

Dans l'exercice de ses compétences, telles que définies aux articles 2, 65 et 67 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, le commissaire du gouvernement aux affaires maritimes établit une relation de travail avec les organismes habilités.

La relation de travail est régie par un accord écrit, officiel et non discriminatoire. Cet accord décrit les tâches et fonctions précises assurées par l'organisme et prévoit au moins les éléments suivants :

- a) les dispositions figurant dans l'appendice II de la résolution A. 739 (18) de l'OMI concernant les directives en matière d'agrément des organismes agissant au nom de l'administration, figurant dans l'annexe qui fait partie intégrante du présent règlement, tout en s'inspirant de l'annexe, des appendices et de tous les éléments des circulaires MSC/circulaire 710 et MEPC/circulaire 307 de l'OMI relatives à l'accord type pour l'autorisation des organismes agréés agissant au nom de l'administration,
- b) la possibilité d'un audit périodique par le commissaire du gouvernement aux affaires maritimes ou par un organisme tiers impartial désigné par celui-ci, des tâches que ces organismes accomplissent au nom de l'État, au sens de l'article 6 alinéa 1 du présent règlement,
- c) la possibilité de procéder à des inspections approfondies et aléatoires des navires,
- d) la notification obligatoire d'informations essentielles concernant la flotte de navires battant pavillon luxembourgeois et inscrits dans leur registre de classification, les modifications, les suspensions et les retraits de classe.

A chaque relation de travail, s'applique de plein droit la disposition suivante concernant la responsabilité financière : si l'État est finalement déclaré responsable d'un incident de manière définitive par une Cour ou par un Tribunal ou à la suite du règlement d'un litige par la voie d'une procédure d'arbitrage et doit indemniser les personnes lésées dans le cas d'un préjudice ou d'un dommage matériel, d'un dommage corporel ou d'un décès dont il est prouvé, devant cette juridiction, qu'il résulte d'un acte ou d'une omission volontaire, d'une négligence grave, d'une négligence ou imprudence de l'organisme agréé, de ses services, de son personnel, de ses agents ou autres agissant au nom de l'organisme agréé, il peut faire valoir son droit à indemnisation par l'organisme agréé pour autant que ledit préjudice, dommage matériel, dommage corporel ou décès est dû, selon la décision de cette juridiction, à l'organisme agréé. »

Article 23

L'article sous examen ne se comprend qu'à la lecture du commentaire qui renvoie à l'article 11 du règlement (CE) n° 391/2009. Ce texte prévoit la mise en place par les organismes agréés d'une entité indépendante d'évaluation et de certification de la qualité au plus tard en 2011. Cette entité est chargée de l'« évaluation fréquente et régulière des systèmes de gestion de la qualité des organismes agréés ».

Le Conseil d'État propose un renvoi au dispositif européen. Le texte pourrait se lire comme suit :

« Lorsqu'il communique annuellement au commissaire les résultats de l'examen de la gestion de son système de qualité, effectué en application de l'article 11 du règlement (CE) n° 391/2009, [...] ».

Si ce règlement est cité dans l'article sous examen, il y a lieu de le faire figurer également dans les définitions de l'article 1^{er}, sauf à reprendre son intitulé intégral dans l'article sous examen.

Article 24

L'article 24 donne au commissaire le pouvoir de contrôler périodiquement les organismes de sûreté reconnus pour s'assurer qu'ils accomplissent correctement leurs missions.

Le Conseil d'État relève qu'il s'agit d'un pouvoir discrétionnaire de contrôle reconnu au commissaire. En ce qui concerne les modalités de ces contrôles, le Conseil d'État renvoie aux limites de ce droit qui doit s'exercer, non pas sur la base du dispositif légal sous examen, mais du droit de l'État où est établi l'organisme, sauf à admettre que sont uniquement autorisés des organismes habilités établis au Luxembourg. À quel titre le commissaire peut-il effectuer de telles visites à l'étranger pour procéder à une évaluation de l'organisme de sûreté reconnu ?

Le Conseil d'État considère que ces visites requièrent le consentement des organismes de sûreté habilités. En cas de refus, l'autorité luxembourgeoise pourra retirer l'autorisation.

Article 25

L'article sous examen permet au commissaire d'adresser une sorte de « rappel à l'ordre » à l'organisme défaillant. Le Conseil d'État comprend l'utilité de ce dispositif en rapport avec la mesure de suspension de l'autorisation au sens de l'article 26.

Le Conseil d'État s'interroge encore sur la cohérence de la terminologie. L'article 17 vise, comme condition de l'autorisation, « la preuve des compétences techniques » en relation avec les règles de sûreté prévues dans le Code ISPS. L'article 21 parle des exigences de compétence et de qualité en ajoutant le critère de l'indépendance. L'article sous examen vise, dans des termes très généraux, le maintien des « conditions ayant prévalu à [l'] autorisation » et le manquement aux obligations. Il ajoute une référence à l'article 22 sur la règle de non-cumul entre les rôles d'évaluation et d'approbation du plan de sûreté. Une condition supplémentaire, inédite, à vérifier, est celle de la dangerosité des manquements et défaillances. Quelle est la logique du renvoi à des mesures dites préventives ?

Article 26

L'article 26 vise deux mesures, une suspension de l'autorisation en attendant que les mesures correctives de l'article 25 soient appliquées et un retrait de l'autorisation dans les cas énumérés.

En ce qui concerne la suspension se pose la question de la nature de la mesure. Le Conseil d'État comprend que la suspension participe de la nature du rappel à l'ordre figurant à l'article 25. Dans cette logique, il y aurait lieu, dans un souci de clarification des mécanismes, de déplacer le dispositif sur la suspension à l'article 25.

Le retrait de l'autorisation peut être décidé si une des trois hypothèses visées dans le texte est remplie.

La lettre a) reprend les termes « conditions ayant prévalu à l'autorisation » sans référence expresse à l'article 17. La lettre b) introduit une condition nouvelle sur les « performances en matière de sûreté ». Qui évaluera ces performances, quels critères seront appliqués, par quel acte sera constatée la défaillance ? La lettre c) introduit une autre hypothèse, à savoir celle où l'organisme autorisé « empêche son évaluation » ou y fait obstacle. Le Conseil d'État comprend qu'est visé l'article 24 et il renvoie à ses observations à l'endroit de cet article.

Le Conseil d'État ajoute qu'il ne comprend pas la nécessité, ni même l'utilité d'une réserve expresse d'un recours en responsabilité.

Article 27

L'article 27 constitue la disposition introductive du titre 4 relatif aux « mesures administratives ». Tout inspecteur, au sens de l'article 1^{er}, est investi du pouvoir de prendre une des mesures déterminées dans la suite du chapitre s'il constate une non-conformité du navire avec les prescriptions applicables sur base du chapitre XI-2 de la convention SOLAS, de la partie A du Code ISPS, du règlement (CE) n° 725/2004, des prescriptions obligatoires de la partie B du Code ISPS. En ce qui concerne la référence à la partie B du Code, le Conseil d'État renvoie à ses considérations à l'endroit de l'article 5.

Le Conseil d'État, tout en ne contestant pas l'utilité de conférer à l'inspecteur le droit de donner des conseils plutôt que d'émettre des mesures, s'interroge sur la distinction entre infraction manifeste et non manifeste. S'agit-il de distinguer entre une infraction dite objective et une infraction exigeant un dol ? Ce dol sera-t-il général ou spécial ? Même si la matière ne relève pas du droit pénal au sens strict du terme, les mécanismes du droit pénal, y compris l'exigence de préciser l'infraction, s'appliquent à des mesures administratives sanctionnatrices. Pour donner à l'inspecteur le droit de donner des conseils, une référence au caractère manifeste de l'infraction n'est d'ailleurs pas nécessaire.

Article 28

Le Conseil d'État s'interroge sur la référence au concept de la « compagnie maritime » à qui incombe l'obligation de donner accès à ses installations à l'inspecteur. Ce concept n'est pas défini à l'article 1^{er} et ne figure dans aucune des dispositions qui précèdent l'article sous examen dans la loi en projet. S'il s'agit des entreprises maritimes au sens du futur article 8.0.0-1 que le projet de loi n° 7329 vise à introduire dans la loi modifiée du 9 novembre 1990, pourquoi ne pas utiliser ce concept ?

D'une façon plus générale, le Conseil d'État a des interrogations sur la portée de l'obligation énoncée dans cet article par rapport à des compagnies maritimes établies à l'étranger et échappant de ce fait au droit territorial luxembourgeois. À quel titre l'inspecteur agissant pour le compte de l'autorité luxembourgeoise agira-t-il sur un territoire étranger ? Cette question se pose d'ailleurs pour toutes les mesures prévues dans le titre 4.

Article 29

Le paragraphe 1^{er} de l'article 29 investit l'inspecteur du droit d'exiger des mesures correctives. Le texte ne précise pas si le destinataire est la compagnie maritime ou le navire.

Il faut lire le paragraphe 2 pour comprendre que l'acte de l'inspecteur prend la forme d'une injonction. La terminologie dans les deux paragraphes diffère : Le paragraphe 1^{er} vise la mesure corrective pour remédier à des manquements. Le paragraphe 2 parle de la rectification des anomalies « en (sic) respect » des injonctions.

Le paragraphe 3 introduit encore d'autres termes, à savoir ceux de défaut et d'anomalies.

Article 30

L'article 30 vise une nouvelle hypothèse, à savoir celle d'un manquement qualifié de grave ou d'un danger imminent pour le navire. Quel est le lien entre le manquement grave et celui d'infraction manifeste ? Le manquement grave est-il lié à l'existence d'un danger entendu comme danger imminent pour la sûreté du navire ?

À titre d'observation générale, le Conseil d'État insiste sur le respect de la cohérence des concepts. Le Conseil d'État est conscient que les règles internationales en la matière sont fortement influencées par la langue juridique anglaise plus souple et dès lors moins précise. Cette circonstance ne devrait pas empêcher le législateur luxembourgeois, agissant dans sa propre sphère de compétence, de respecter la rigueur terminologique caractérisant la langue juridique française. Une formulation plus cohérente et correcte serait des plus utiles, dans le respect évidemment des dispositions internationales.

Articles 31 et 32

Les articles sous examen prévoient des sanctions administratives à prononcer par le ministre.

L'article 31 reprend l'amende prévue à l'article 126, dernier alinéa, de la loi modifiée du 9 novembre 1990. Cette amende pourra être prononcée si le délai donné pour effectuer le redressement des anomalies détectées n'a pas été respecté.

L'article 32 vise l'hypothèse où les mesures correctives ne sont pas prises malgré un nouveau délai accordé sur la base de l'article 29, paragraphe 3. Dans ce cas, le certificat international de sûreté doit

être retiré. Le Conseil d'État relève qu'il s'agit d'une sanction obligatoire que le ministre est tenu de prononcer.

Articles 33 à 35

Les articles 33 à 35 déterminent une série d'infractions sanctionnées pénalement. Les infractions sont l'absence de certificat international de sûreté valide, l'absence de plan de sûreté, l'absence de communication d'information ou la communication d'information incorrecte et la violation de la confidentialité des documents de sûreté du navire.

Les articles 33 et 34 n'appellent pas d'observation particulière.

En ce qui concerne l'article 35, le Conseil d'État conçoit l'utilité d'un texte particulier, avec renvoi à la disposition de droit commun de l'article 458 du Code pénal, au regard des obligations incombant au Luxembourg en vertu du paragraphe 4.1 de la partie B du code ISPS, dispositif rendu obligatoire en vertu de l'article 3, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 725/2004.

L'application de ce droit pénal spécial luxembourgeois se fait au titre de la compétence personnelle du Luxembourg par rapport à des sociétés de droit luxembourgeois inscrites sur le registre maritime luxembourgeois. Le Conseil d'État s'interroge sur l'articulation entre la responsabilité de la personne morale en tant que telle et une responsabilité éventuelle propre des personnes physiques, membres des organes des entités morales ou ayant pouvoir de direction à bord des navires. Si ces personnes ne sont pas de nationalité luxembourgeoise et si le navire se trouve dans les eaux territoriales d'un État côtier, l'application du droit pénal luxembourgeois ne pourra être fondée que sur le pavillon luxembourgeois du navire.

Le Conseil d'État relève que le dispositif légal en projet prévoit des sanctions pour « toute personne » qui commet les infractions prévues. Le Conseil d'État note que le code belge de la navigation est plus précis sur ce point, en ce qu'il distingue selon les situations, dans le livre IV (mise en application), titre Ier (sanctions), chapitre 2 (sanction des infractions), entre le propriétaire du navire, l'armateur, l'exploitant, l'affrètement, le capitaine ou le commandant.

Les sanctions prévues correspondent à celles inscrites à l'article 3.1.2-43 du projet loi n° 7329.

Article 36

L'article sous examen maintient la validité des autorisations intervenues au titre du régime légal antérieur à la loi en projet au profit des organismes de sûreté, quel que soit leur siège. Le Conseil d'État peut marquer son accord avec ce dispositif garantissant les droits acquis et la continuité juridique. Le Conseil d'État considère que les autorisations émises au titre du dispositif légal actuel devraient valoir jusqu'à la date d'expiration prévue lors de leur délivrance. Il serait utile d'ajouter cette précision dans le dispositif sous examen.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

Le groupement usuel d'articles se fait en chapitres, lesquels peuvent être divisés en sections. Le Conseil d'État comprend à la lecture du projet de loi que l'intention de ses auteurs est bien de regrouper les articles en différents chapitres et non en titres. Il s'agira d'harmoniser le dispositif en ce sens.

Pour caractériser les énumérations, il est fait recours à des numéros suivis d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°, ...). Par exemple, à l'article 2, il convient de remplacer les lettres « a. », « b. » et « c. », respectivement par les numéros « 1° », « 2° » et « 3° ».

Les références aux dispositions figurant dans le dispositif et, le cas échéant, dans ses annexes se font en principe sans rappeler qu'il s'agit du « présent » acte, article, paragraphe, point, alinéa ou groupement d'articles.

La Constitution et les codes ainsi que les traités internationaux sont mentionnés en commençant par une lettre initiale majuscule, et ce par exception aux lois, règlements et arrêtés, qui sont indiqués en lettres minuscules. Partant, il y a lieu d'écrire les termes « Convention SOLAS » et « Code ISPS » avec la première lettre écrite en majuscule et « règlement (CE) n° 725/2004 » avec une lettre initiale minuscule.

La division fondamentale du dispositif est l'article. Lorsqu'il est opéré un renvoi vers un dispositif employant des dénominations spécifiques pour désigner les articles, il convient toutefois d'en faire usage afin de garantir le caractère précis et exact des renvois. Ainsi, tel qu'il ressort notamment de la partie B, paragraphe 2.2, du Code ISPS, formant l'annexe du chapitre XI-2 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 1^{er} novembre 1974, dite Convention SOLAS, telle que modifiée, ladite convention est divisée en « règles », la partie A du Code ISPS est divisée en « sections » et la partie B du Code ISPS est divisée en « paragraphes ». Partant, il convient d'écrire, à l'article 17 du projet de loi, « conformément à la partie B, paragraphe 4.5, du Code ISPS » et à l'article 35 du projet de loi, « au sens de la partie B, paragraphe 4.1, du Code ISPS ».

Les nombres s'écrivent en toutes lettres. Ils s'expriment uniquement en chiffres s'il s'agit de pour cent, de sommes d'argent, d'unités de mesure, d'indices de prix ou de dates. Par exemple, à l'article 7, il y a lieu d'écrire « une période de cinq ans ».

En ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour écrire par exemple « 2 500 euros » et « de 2 500 à 100 000 euros ».

Pour marquer une obligation, il suffit généralement de recourir au seul présent de l'indicatif, qui a, comme tel, valeur impérative, au lieu d'employer le verbe « devoir ». À titre d'exemple, le Conseil d'État suggère d'écrire à l'article 4 :

« Tout navire dispose à son bord de tout le matériel et de l'équipement de sûreté adéquat, y compris d'un système d'alerte [...]. »

Article 1^{er}

Le Conseil d'État propose de reformuler l'article 1^{er} de la loi en projet sous avis comme suit :

« **Art. 1^{er}.** Pour l'application de la présente loi, on entend par :

- 1° « Code ISPS » : le Code international [...];
 - 2° « commissaire » : le commissaire [...];
 - 3° « compagnie » : entité [...];
 - 4° « Convention SOLAS » : la Convention [...];
 - 5° « inspecteur » : [...];
- [...]. »

Au point 4°, il convient de remplacer les termes « dans sa version actualisée » par les termes « telle que modifiée ».

Aux points 6° et 7°, le Conseil d'État signale que pour ce qui est des projets de loi ou de règlement, il peut dans certains cas s'avérer indispensable d'y faire référence dans un autre texte en voie d'élaboration. L'entrée en vigueur d'un texte qui comporte une référence à un acte ou une disposition en projet ne peut être antérieure à celle de l'acte ou de la disposition modificative auxquels il est renvoyé. Il conviendra, par conséquent, de s'assurer que les références aux articles 1.1.0-1 et 2.0.0-2 que le projet de loi n° 7329 entend introduire dans la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime luxembourgeois restent pertinentes au moment de l'adoption du texte du projet de loi sous examen.

Aux points 6° et 9°, il convient de remplacer le point final par un point-virgule.

Au point 9°, il faut écrire « ministre ayant les Affaires maritimes dans ses attributions ».

Article 2

Afin d'améliorer la lisibilité de la phrase, le Conseil d'État suggère de placer les termes « dès lors qu'ils effectuent des voyages internationaux » entre les termes « s'applique » et « aux navires ».

Article 3

Les termes « , pour la sûreté maritime » sont superflus et peuvent être supprimés. Le Conseil d'État signale, en outre, qu'il y a lieu d'indiquer avec précision et de manière correcte les textes auxquels il est renvoyé, en commençant par l'article et ensuite, dans l'ordre, le paragraphe, l'alinéa, le point, la lettre et la phrase visés. Partant, il convient d'écrire « article 2, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 725/2004 ».

Article 8

À l'alinéa 1^{er}, il convient d'écrire les termes « tout navire » dans leur forme grammaticalement appropriée.

Article 19

Il convient d'ajouter les termes « du Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg » après les termes « Mémorial B ». Cette observation vaut également pour l'article 26, alinéa 3.

Article 20

Si est visé par les termes « une fois autorisé » le moment de l'octroi de l'autorisation, le Conseil d'État suggère de reformuler la première phrase de la manière suivante :

« Dès l'octroi de l'autorisation, la relation de travail est établie [...]. »

Si au contraire, le terme « autorisé » se rapporte à la relation de travail, il convient de l'utiliser dans la forme grammaticalement correcte de « autorisée ».

Article 29

Au paragraphe 2, le Conseil d'État suggère de remplacer les termes « en respect de ses injonctions telles que données en application du paragraphe 1^{er} du présent article » par les termes « conformément aux injonctions données en application du paragraphe 1^{er} ». En tout état de cause, les termes « du présent article » sont à omettre, car superfétatoires.

Article 31

Il y a lieu d'ajouter un point après la forme abrégée « Art ».

Article 36

Il convient de faire usage de la forme grammaticalement appropriée pour écrire, « quel que soit le lieu », au lieu de « quelque soit le lieu ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 23 février 2021.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Agy DURDU



Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace

Procès-verbal de la réunion du 4 mars 2021

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 14 janvier 2021
2. Motion "relative à la mise en place d'un registre centralisé facilitant l'accès aux entreprises habilitées à vendre des oeuvres sous format accessible, ainsi qu'à leur stock" (auteur: M. Sven Clement, motion renvoyée le 2 avril 2020 à la commission)
 - Echange de vues avec Monsieur le Ministre de l'Economie
3. Motion "relative au phénomène du "géoblocking" persistant au Luxembourg" (auteur: M. Léon Gloden, motion renvoyée le 10 février 2021 à la commission)
 - Echange de vues avec Monsieur le Ministre de l'Economie
4. 7706 Projet de loi relatif à l'amélioration de la sûreté des navires
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat

*

Présents : Mme Diane Adehm, Mme Semiray Ahmedova, M. Guy Arendt, M. André Bauler, Mme Simone Beïssel, M. Sven Clement, Mme Francine Closener, M. Léon Gloden, M. Claude Haagen, M. Charles Margue, M. Laurent Mosar, Mme Lydia Mutsch, M. Roy Reding, M. Gilles Roth remplaçant M. Serge Wilmes, M. Claude Wiseler

M. Franz Fayot, Ministre de l'Economie
Mme Iris Depoulain, M. Steve Fritz, du Ministère de l'Economie

M. Robert Biver, Mme Elisabeth Relave-Svendsen, Mme Annabel Rossi, du Commissariat aux affaires maritimes

M. Patrick Weymerskirch, groupe parlementaire LSAP

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Claude Haagen, Président de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 14 janvier 2021

Le projet de procès-verbal susmentionné est approuvé.

2. Motion "relative à la mise en place d'un registre centralisé facilitant l'accès aux entreprises habilitées à vendre des œuvres sous format accessible, ainsi qu'à leur stock" (auteur: M. Sven Clement, motion renvoyée le 2 avril 2020 à la commission)

- Echange de vues avec Monsieur le Ministre de l'Economie

L'auteur de la motion renvoyée en commission est invité à expliquer davantage l'intention poursuivie par sa proposition.

Monsieur Sven Clement rappelle qu'il a déposé cette motion dans le cadre du projet de loi 7352, dispositif discuté et adopté dans la séance publique du 2 avril 2020. Cette loi¹ a introduit une exception en faveur de déficients visuels dans la loi modifiée du 18 avril 2001 sur les droits d'auteur, les droits voisins et les bases de données. Il est désormais permis à des « entités autorisées » à rendre des œuvres ou d'autres objets protégés accessibles aux déficients visuels. Cette exclusion du régime des droits d'auteurs avait pour objectif d'accroître l'offre d'œuvres en format accessible pour les aveugles ou personnes souffrant de déficiences visuelles ou d'autres difficultés de lecture. L'objectif de sa motion était d'assurer une information simple et transparente des personnes bénéficiaires sur ces œuvres rendues accessibles. Par qui ce registre sera géré, par exemple par la Bibliothèque nationale, et où il sera concrètement localisé est une question secondaire.

Monsieur le Ministre rappelle à son tour qu'il avait lui-même suggéré, compte tenu de la technicité inhérente à cette demande et du fait qu'il partage l'intention de l'auteur de la motion, de la renvoyer en commission. L'orateur résume le contenu de ladite loi qui a transposé en droit luxembourgeois une directive européenne (2017/1564) qui, elle, a transposé le Traité de Marrakech visant à faciliter l'accès des aveugles, des déficients visuels et des personnes ayant d'autres difficultés de lecture des textes imprimés aux œuvres publiées. L'orateur précise que l'idée d'un tel registre publiquement accessible était déjà apparue lors de l'élaboration et de la négociation de ladite directive. Lors de cette discussion, un consensus s'est rapidement formé entre les Etats membres qu'un tel registre centralisé des œuvres accessibles serait utile, mais pas nécessaire à instaurer et à gérer par le niveau européen, puisque

¹ Loi du 3 avril 2020 portant modification de la loi modifiée du 18 avril 2001 sur les droits d'auteur, les droits voisins et les bases de données en vue de la transposition de la directive (UE) 2017/1564 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2017 sur certaines utilisations autorisées de certaines œuvres et d'autres objets protégés par le droit d'auteur et les droits voisins en faveur des aveugles, des déficients visuels et des personnes ayant d'autres difficultés de lecture des textes imprimés et modifiant la directive 2001/29/CE sur l'harmonisation de certains aspects du droit d'auteur et des droits voisins dans la société de l'information.

l'Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) avait annoncé de mettre en place une telle banque de données internationalement consultable. Depuis peu ce « registre » international est opérationnel et peut être consulté sous ce lien : <https://www.accessiblebooksconsortium.org/portal/en/index.html>.

Monsieur le Ministre évoque brièvement les possibilités offertes par ce site. L'orateur donne à considérer que la mise en place d'une banque de données nationale des œuvres accessibles n'a pas été revendiquée lors des consultations effectuées dans les milieux intéressés dans le contexte de la rédaction de l'avant-projet de loi. Compte tenu de l'existence dudit registre international et de son approche transfrontalière qui permet aux malvoyants d'accéder à ces œuvres de partout le monde, la création d'un tel site purement national lui semble superfétatoire. Il concède qu'actuellement aucune entité luxembourgeoise ne participe à ce consortium et on ne peut donc pas accéder sur ce site à un catalogue d'œuvres accessibles au Luxembourg. Il n'y a que des « entités autorisées » qui peuvent devenir membres dans ledit consortium. Une entité autorisée doit avoir des membres ou représenter des personnes qui souffrent de déficiences de lecture. Mis à part l'Institut pour les déficiences visuelles, peu d'organismes sont potentiellement concernés au Luxembourg. En théorie, la Bibliothèque nationale du Luxembourg (BNL) pourrait également être considérée comme une « entité autorisée ». Ses services vérifieront dans quelle mesure cette institution compte des « membres » avec des déficiences visuelles et un besoin en œuvres accessibles, voire si elle dispose d'un fonds de telles œuvres accessibles. Il s'agit désormais de répertorier activement les entités concernées au Luxembourg et de les encourager à s'enrôler au sein du Consortium pour des livres accessibles de l'OMPI. Ensuite, il y a lieu d'informer les milieux concernés de l'existence de ce registre international d'œuvres accessibles. Monsieur le Ministre clôt en précisant qu'il veillera à ce que le nécessaire soit fait afin que le Luxembourg ne soit plus absent sur cette plateforme offerte par l'OMPI.

Monsieur Sven Clement remarque que dans d'autres Etats les bibliothèques nationales sont répertoriées dans le catalogue de la plateforme de l'OMPI et directement accessibles pour de telles recherches, prêts ou échanges, de sorte qu'il suppose que rien ne devrait s'opposer à ce que la BNL remplit ce rôle d'entité autorisée sur cette plateforme pour le Luxembourg. Pour les autres organismes au Luxembourg représentant les déficients visuels, il y a lieu de vérifier s'il ne s'agit pas simplement de problèmes infrastructurels ou informatiques qui les empêchent de participer à l'effort de l'OMPI. Dans ce cas de figure, il est d'avis que l'Etat devrait leur apporter le soutien nécessaire pour mettre en place une telle infrastructure digitale. Il lui semble ainsi peu plausible qu'une institution comme le CIPA *Blannenheem* ne dispose pas d'un fonds de telles œuvres accessibles. L'intervenant poursuit en énumérant d'autres institutions au Luxembourg, comme le Conservatoire de la Ville de Luxembourg, susceptibles de disposer d'une telle bibliothèque spécifique.

Monsieur Sven Clement s'interroge encore pourquoi le Luxembourg ne figure toujours pas sur le site de l'OMPI comme Etat ayant ratifié le Traité de Marrakech, mais seulement comme Etat signataire.

Monsieur Sven Clement clôt en signalant que l'objectif de sa motion est atteint. Il prend ainsi acte de la déclaration de Monsieur le Ministre de l'Economie de vouloir veiller à ce que les démarches nécessaires soient effectuées afin que le ou les catalogues des œuvres accessibles au Luxembourg puissent être

consultés par l'intermédiaire de la plateforme offerte par l'OMPI et d'en vouloir informer les milieux concernés. L'orateur suggère que la commission revienne sur cette problématique dans une année afin de tirer un premier bilan de ces annonces et de la mise en œuvre de la loi précitée du 3 avril 2020.

Monsieur le Président partage cette conclusion.

3. Motion "relative au phénomène du "géoblocking" persistant au Luxembourg" (auteur: M. Léon Gloden, motion renvoyée le 10 février 2021 à la commission)

- Echange de vues avec Monsieur le Ministre de l'Economie

Monsieur le Président donne à considérer que la problématique thématique par l'auteur de la motion n'est pas nouvelle et était un sujet au sein de la présente commission à plusieurs reprises par le passé.²

Monsieur Léon Gloden remarque que c'est précisément une des raisons d'être de sa motion puisqu'il se doit de constater que cette problématique persiste, même si le terme employé de « géoblocking » est peu approprié pour désigner l'ampleur de ce phénomène dont souffre notamment le Luxembourg avec son marché relativement insignifiant comparé à d'autres Etats membres de l'Union européenne. Cette problématique se décline, en effet, en deux volets. D'une part, les consommateurs au Luxembourg sont toujours confrontés, en ce qui concerne leurs achats en ligne, à des refus de livraison, voire de vente au Grand-Duché. L'intervenant cite des exemples et renvoie à des pratiques employées par les consommateurs visant à contourner ce « géoblocage ». D'autre part, les entreprises luxembourgeoises se voient confrontées à des restrictions territoriales les empêchant de s'approvisionner directement auprès des fabricants respectifs, en les obligeant à passer, en général, par des centrales de distribution sises en Belgique. En fin de compte, ces contraintes se soldent par un surcoût à financer par le consommateur luxembourgeois.

De son avis, pareilles contraintes sont contraires au principe même du marché unique européen. C'est la raison pour laquelle son groupe politique estime qu'il y a lieu d'entreprendre des efforts supplémentaires pour contrer le « géoblocage » et de mettre en place un système de réclamation en ligne ouvert aux entreprises afin qu'elles puissent signaler pareilles contraintes d'approvisionnement. Ces réclamations concrètes à l'appui, il devrait être possible d'accorder davantage de poids aux interventions du Luxembourg à ce sujet auprès de la Commission européenne.

Monsieur le Ministre se dit conscient de cette double problématique et renvoie à des exemples similaires. Egalement, la Commission européenne est sensibilisée à ce sujet. Il ne peut non plus être nié qu'elle a réalisé des premiers pas visant à lutter contre le blocage géographique injustifié et à combattre la discrimination fondée sur la nationalité ou les lieux de résidence ou d'établissement. L'orateur renvoie au règlement (UE) 2018/302 du 28 février 2018 visant à contrer le blocage géographique injustifié et d'autres formes de

² Notamment lors des réunions de la Commission de l'Economie des 7 et 21 juillet 2016, qui est également intervenue par un avis politique à ce sujet et ceci dans le contexte de la proposition de règlement COM(2016)289.

discrimination fondée sur la nationalité, le lieu de résidence ou le lieu d'établissement des clients dans le marché intérieur, et modifiant les règlements (CE) n° 2006/2004 et (UE) 2017/2394 et la directive 2009/22/CE. Monsieur le Ministre rappelle également qu'à l'époque la présente commission avait exprimé son insatisfaction avec la portée de ce dispositif dans un avis politique. Ainsi, la problématique des restrictions territoriales de l'offre (RTO) pour les entreprises n'est pas abordée.

Les refus de livraison dans le commerce en ligne auxquels les consommateurs au Luxembourg sont encore régulièrement confrontés s'expliquent, par contre, principalement par une relation coûts-bénéfices jugée non intéressante par les vendeurs. Ainsi, le marché européen est toujours fragmenté et la seule adaptation des contrats d'une entreprise à la législation respective d'un Etat membre représente un coût d'environ 10 000 euros. Beaucoup d'entreprises considèrent un tel coût comme excessif par rapport à la taille du marché luxembourgeois pour leurs produits respectifs.

Monsieur le Ministre souligne que, compte tenu de cette problématique plutôt structurelle, il défend inlassablement au sein du Conseil « Compétitivité » le principe d'une harmonisation maximale à un niveau élevé des législations nationales et d'un recours plus systématique à la reconnaissance mutuelle dans toutes les législations communautaires. Il s'agit de simplifier et de réduire le coût de ces démarches pour les entreprises.

Monsieur le Ministre ajoute qu'il a cependant pu constater que les grands Etats membres n'ont pas de « sensibilité » pour cette problématique, leurs consommateurs n'étant pas confrontés à de telles difficultés. Ainsi, il ne s'agit pas non plus d'une des premières priorités de la Commission européenne. D'un point de vue politique, il s'agit d'un de ces dossiers où de la patience et de la persévérance sont de mise.

Pour ce qui est des RTO, la problématique est assez similaire. Il s'agit notamment d'entreprises actives dans la grande distribution qui sont concernées. Celles-ci sont confrontées à une segmentation artificielle du marché qui peut avoir plusieurs raisons (droits exclusifs accordés par certains producteurs ; accords verticaux dans la chaîne de distribution ; étiquetage spécifique des produits à réaliser en fonction des pays cibles). En plus, le rapport de force entre entreprises luxembourgeoises et les producteurs respectifs est tout sauf équilibré. Les entreprises concernées se plient au jeu, également par peur de certaines représailles, comme des refus de vente au Luxembourg. Pour réduire cette problématique, une législation communautaire spécifique s'imposerait.

Depuis 2008, les gouvernements luxembourgeois successifs intervenaient dans ce dossier. Depuis quelques années, un groupe de travail concernant la problématique des RTO fonctionne au sein du Benelux. Tant la Belgique, que les Pays-Bas ont une certaine sensibilité à ce sujet. Ainsi, en 2018, une étude commune sur l'impact des RTO sur les entreprises a été réalisée. 87% des entreprises luxembourgeoises, issues principalement du commerce de détail, indiquent que ces restrictions ont un impact sur les prix qu'elles facturent et 65% déclarent que leur offre est réduite de par ces restrictions. D'autres études plus ponctuelles existent sur les disparités des prix de certains produits au sein de la Grande région ou analysent le cadre juridique applicable.

Compte tenu de la pression du Luxembourg, voire du Benelux, la Commission européenne a effectué elle-même une première étude, publiée l'année passée, sur les RTO. Il s'agit d'un progrès. C'est la première fois que la Commission européenne prend officiellement acte de ce phénomène et chiffre le préjudice pour le consommateur européen à environ 14,1 milliards d'euros. Toutefois, elle ne semble toujours pas considérer qu'un besoin de légiférer existe à ce sujet.

Le point commun de ces deux volets de la problématique est leur caractère « cross border ». Une action unilatérale du Luxembourg serait contreproductive. Une solution ne peut être qu'européenne. Monsieur le Ministre rappelle que des premiers succès de ce constant travail de pression ne peuvent être niés. L'orateur souligne l'engagement du Gouvernement à vouloir maintenir cette problématique à l'agenda des instances européennes. Des progrès restent à faire. Il y a lieu de persévérer. Il s'agit d'un effort politique collectif à prester. Ainsi, il est personnellement intervenu à ce sujet lors de la récente visite du Commissaire européen en charge du Marché intérieur au Luxembourg et il a également insisté sur cette problématique auprès de la Commissaire européenne à la Concurrence.

Le premier rapport de mise en œuvre dudit règlement (UE) 2018/302 indique, par ailleurs, clairement que le problème du géoblocage n'a pas été résolu par ce règlement.

Monsieur le Ministre souligne vouloir saisir l'occasion du « Digital Markets Act » qui vient d'être déposé par la Commission européenne pour avancer dans la problématique du géoblocage.³ L'orateur juge important d'inclure la présente commission dans ces réflexions et lui entend présenter ce paquet lors d'une de ses prochaines réunions.

Débat :

Monsieur Léon Gloden dit partager l'analyse de Monsieur le Ministre de l'Economie, souhaite cependant savoir comment celui-ci se positionne par rapport aux propositions faites dans la motion de son groupe politique.

Monsieur le Ministre remarque que non seulement le Gouvernement, mais également les consommateurs et entreprises au Luxembourg sont bien conscients de l'existence de ces entraves. Il rappelle qu'il a déjà souligné que depuis des années les gouvernements successifs du Luxembourg interviennent à ce sujet auprès des instances communautaires et ceci à différents niveaux. Il invite les députés à participer à ce travail de « lobbying », chacun à son endroit dès que l'occasion se présente. L'avis politique rédigé par la présente commission en 2016 était un bon exemple de cet effort collectif qui doit perdurer. En ce qui concerne les RTO, les entreprises peuvent également jouer un rôle important en intervenant auprès de leurs fournisseurs ou fabricants, le plus souvent des multinationales, en insistant que ces pratiques ne sont pas conformes au libre fonctionnement du marché intérieur de l'Union européenne. De son avis,

³ Documents COM(2020)825 et 842 – propositions de règlement du Parlement européen et du Conseil relatives à un marché intérieur des services numériques et aux marchés contestables et équitables dans le secteur numérique.

il ne s'agit plus d'un problème de prise de conscience ou de sensibilisation qui seraient insuffisantes.

Pour ce qui est plus concrètement de la revendication de mettre en place un système de réclamation en ligne pour les entreprises entravées par de telles restrictions, Monsieur le Ministre explique que des entreprises interpellent assez régulièrement ses services à ce sujet et sous des formes diverses. Lors d'entrevues avec les représentants de fédérations patronales cette problématique est, par ailleurs, couramment détaillée. C'est la raison pour laquelle il considère qu'un tel formulaire en ligne sous quelque forme que ce soit n'apportera pas de réelle plus-value. L'orateur renvoie aux études déjà réalisées et citées à ce sujet.

Monsieur le Ministre ajoute qu'également le Conseil de la concurrence a publié, en février 2019, une étude afférente sur le secteur de la grande distribution. Cette étude indique, par ailleurs, clairement que certaines des restrictions critiquées par les entreprises sont bien conformes au droit communautaire actuel.

Monsieur le Ministre dit surtout s'interroger sur la mise en œuvre pratique de cette revendication. Il doute qu'une telle plateforme puisse produire l'effet espéré. Selon l'auteur de la motion, les réclamations introduites en ligne devraient être transmises à la Commission européenne « aux fins de recours contre les fournisseurs » en question. Ces réclamations doivent donc être assez précises et par voie de conséquence également les informations à exiger. Souvent pareilles données sont toutefois commercialement sensibles ou ont trait à un secret professionnel. Un traitement confidentiel devrait être garanti. Il devrait, en plus, être clarifié si, le cas échéant, la Commission a un quelconque pouvoir pour agir sur base de telles plaintes individuelles. Compte tenu de ces considérations, il a un préjugé défavorable quant au moyen proposé. Il souligne toutefois partager l'analyse et la préoccupation de l'auteur de la motion et rappelle qu'il continuera à intervenir à ce sujet auprès des instances compétentes.

Conclusion :

Monsieur le Président constate que, quant au fond, les positions de l'auteur de la motion et de Monsieur le Ministre de l'Economie se confondent. Elles ne se départagent que sur un des moyens proposés pour parvenir au même objectif. Des considérations pratiques en sont la raison. Il note que l'auteur de la motion partage son constat et n'entend pas insister sur un vote en séance publique.

4. 7706 **Projet de loi relatif à l'amélioration de la sûreté des navires**

- Désignation d'un rapporteur

Madame Lydia Mutsch est désignée comme rapporteur.

- Présentation du projet de loi

Monsieur le Ministre de l'Economie présente le projet de loi et en résume la structure. Cette présentation étant largement conforme à l'exposé des motifs joint au document de dépôt n° 7706, il est renvoyé à ce-dernier.

- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

Monsieur le Président inventorie les antécédents parlementaires du dossier sous rubrique et rappelle qu'un tableau synoptique a été récemment transmis à la commission afin de lui faciliter l'analyse conjointe des articles du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat.

Débat :

Madame le Rapporteur intervient pour attirer l'attention de l'assistance au fait que le Conseil d'Etat exprime également une série de **considérations générales** non reprises dans ce tableau. Elle souhaite clarifier au préalable de l'examen des articles deux points soulevés par la Haute Corporation. Celle-ci s'interroge, d'une part, sur la situation juridique entre l'entrée en vigueur du présent projet de loi qui et celle du règlement (CE) n° 725/2004, qui lui est déjà applicable à partir du 1^{er} juillet 2004, mais est censé être mis en œuvre par ce projet de loi. D'autre part, la Haute Corporation signale que le présent projet de loi est à voir en relation avec le projet de loi n° 7329, dossier dans lequel la présente commission vient de clôturer son examen de l'avis du Conseil d'Etat. Dans quelle mesure ces deux projets de loi sont-ils interdépendants ? Y-a-t-il lieu d'introduire les deux lettres d'amendements conjointement ou vaut-il mieux attendre l'avis complémentaire dans le dossier 7329 ?

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes donne à considérer que durant ladite phase, ledit règlement (CE) s'applique et la situation légale au Luxembourg n'est en aucun point contraire aux dispositions de ce règlement communautaire. La principale raison d'être de cette initiative législative est le fait que la Commission européenne juge insuffisant, voire comme pas assez élaboré, le régime répressif en place au Luxembourg.

Pour ce qui est des interdépendances, voire des possibles incohérences entre les deux projets de loi évoqués, l'orateur concède qu'elles sont réelles – à commencer par la numérotation des renvois. Certains choix sont à faire. Idéalement, le présent projet de loi serait amendé en parallèle au projet de loi n° 7329. L'autre option serait d'amender ce projet de loi en se limitant au présent avis du Conseil d'Etat et de l'amender d'office une seconde fois, l'avis complémentaire concernant

le projet de loi n° 7329 obtenu, afin de procéder aux alignements qui s'imposent.

Un autre point qui intrigue le Conseil d'Etat s'explique aisément par la teneur même de la convention SOLAS⁴ à transposer. Chaque Etat pavillon a l'obligation, peu importe les eaux dans lesquelles ses navires se situent, d'exercer les contrôles prévus. Pour les bateaux battant pavillon maritime luxembourgeois, il est évident, peu importe le port et le pays, que les inspecteurs sous mandat du Grand-Duché sont autorisés à y accéder et remplir leur fonction.

Suite à une question afférente de Monsieur le Président, Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes précise que jusqu'à présent aucune sanction dans ce domaine n'a dû être appliquée.

Conclusion :

Monsieur le Président décide d'entamer l'examen des articles et amendements suggérés.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} regroupe une série de définitions nécessaires à une compréhension correcte de la terminologie employée par le dispositif légal.

Dans les définitions 1 et 4, le Conseil d'Etat recommande de faire abstraction de la précision « dans sa version actualisée », exprimant une évidence.

La commission partage l'avis du Conseil d'Etat.

Le Conseil d'Etat se limite à signaler, en ce qui concerne la définition de l'inspecteur, une différence d'approche par rapport au projet de loi n° 7329. La définition suivante, celle du navire, est, par contre, critiquée comme incohérente – soit il y aurait lieu de « retenir une définition plus étroite du concept de navire, en se référant à l'article 2, soit admettre la définition large, au sens de la loi modifiée du 9 novembre 1990, en formulant autrement le champ d'application de la loi en projet par rapport aux navires. ».

Le Commissariat aux affaires maritimes ne partage pas cette interprétation du Conseil d'Etat de la définition 6. Il y aurait lieu de maintenir inchangée cette définition. L'oratrice souligne que le présent dispositif ne fait pas partie intégrante de la loi modifiée du 9 novembre 1990 et il est important de qualifier, par ledit renvoi, le navire. Puisque l'article 2 du présent dispositif délimite le champ d'application du texte, il y aurait également lieu de maintenir ce deuxième renvoi.

Le point 7 définit la notion de l'organisme habilité. Dans son avis, le Conseil d'Etat note que cette définition renvoie à une disposition légale inexistante : l'article 2.0.0-2 de la loi telle qu'issu du projet de loi n° 7329. Le Conseil d'Etat rappelle, par ailleurs, que « la détermination des modalités de l'habilitation par voie de règlement grand-ducal ne pouvait porter que sur des questions d'ordre purement procédural. ».

⁴ Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer faite à Londres le 1^{er} novembre 1974

Le Commissariat aux affaires maritimes propose de maintenir inchangée cette définition. Il y aurait par contre lieu à veiller à ce que les deux projets de loi soient adoptés en même temps.

Les autres définitions n'appellent pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

Débat :

Monsieur le Président doute de la façon de procéder proposée. Il donne à considérer que le délai endéans lequel le Conseil d'Etat émet un avis complémentaire varie largement en fonction de l'ampleur d'une lettre d'amendements. Suivant la teneur de ces avis complémentaires, l'adoption simultanée de ces projets de loi ne saura avoir lieu dans un délai tant soit peu rapproché. Tout au moins un de ces projets de loi risque d'être retardé inutilement en procédant de la sorte. Il y a lieu de s'interroger s'il ne serait pas plus efficace d'attendre l'avis complémentaire concernant le projet de loi n° 7329 (droit du travail maritime) et d'en tenir compte dans la lettre d'amendements à rédiger dans le présent dossier. L'orateur craint que la commission soit obligée, suite à l'obtention de l'avis complémentaire dans le premier dossier, de revenir sur le présent projet de loi et d'adresser une lettre d'amendements complémentaire au Conseil d'Etat. L'examen du présent avis saura ainsi être finalisé dans une seule réunion dédiée de la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace. Afin d'y voir plus clair, l'orateur suggère que le Commissariat aux affaires maritimes fasse parvenir à la commission une note explicative relative aux interactions entre les projets de loi n° 7706 et n° 7329.

Madame le Rapporteur remarque qu'il serait, en effet, utile d'obtenir une indication précise en quoi le présent projet de loi repose sur ou présuppose le projet de loi n° 7329.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes dit vouloir faire parvenir une telle note explicative à la commission.

Conclusion :

Monsieur le Président remarque vouloir **attendre** ladite note avant de décider sur la poursuite des travaux dans le présent dossier.

D'attendre d'abord l'avis complémentaire du Conseil d'Etat au sujet des amendements visant le projet de loi n° 7329, avant de finaliser les amendements concernant le présent dispositif lui semble toutefois la façon la plus rationnelle à procéder.

Luxembourg, le 9 avril 2021

Le Secrétaire-administrateur,
Timon Oesch

Le Président de la Commission de l'Economie, de la
Protection des consommateurs et de l'Espace,
Claude Haagen

03

Commission de l'Économie, des PME, de l'Énergie, de l'Espace et du Tourisme

Procès-verbal de la réunion du 18 janvier 2024

La réunion a eu lieu en mode hybride.

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 21 décembre 2023
2. 8229 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 27 juin 2016 concernant la mise à disposition sur le marché d'équipements radioélectriques
 - Présentation du projet de loi
 - Désignation d'un rapporteur
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. 7329 Projet de loi
 - 1° portant coordination et modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;
 - 2° portant modification :
 - a) du Code de la consommation ;
 - b) de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;
 - c) de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ; et
 - d) de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires
 - Désignation d'un nouveau rapporteur
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
4. 7706 Projet de loi relatif à l'amélioration de la sûreté des navires
 - Désignation d'un nouveau rapporteur
 - Continuation de l'examen de l'avis du Conseil d'Etat
5. 8048 Projet de loi portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime
 - Présentation du projet de loi
 - Désignation d'un rapporteur
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat

6. Divers (prochaine réunion)

*

Présents : Mme Diane Adehm, M. Guy Arendt, M. Marc Baum, M. François Bausch, Mme Simone Beissel, M. Jeff Boonen, M. Sven Clement, Mme Francine Closener, M. Félix Eischen, M. Georges Engel, M. Patrick Goldschmidt, M. Claude Haagen, Mme Carole Hartmann, Mme Paulette Lenert, Mme Octavie Modert, Mme Stéphanie Weydert

Mme Liz Braz, observatrice

M. Lex Delles, Ministre de l'Economie, des PME, de l'Energie et du Tourisme

M. Jean-Marie Reiff, Directeur de l'ILNAS, M. Luis Da Silva Arede, de l'Institut luxembourgeois de la normalisation, de l'accréditation, de la sécurité et qualité des produits et services (ILNAS) ;

M. André Hansen, Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes, M. Marc Siuda, Mme Annabel Rossi, Mme Elisabeth Relave-Svendsen, du Commissariat aux affaires maritimes

M. Timon Oesch, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. André Bauler, M. Tom Weidig
M. Marc Goergen, observateur

*

Présidence : Mme Carole Hartmann, Présidente de la Commission

*

Compte tenu des conditions météo et de route, la commission décide, séance tenante, de convoquer la réunion également sous forme de visioconférence. En attendant l'arrivée de Madame le Président, Madame le Vice-Président Octavie Modert préside la réunion (à distance).

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 21 décembre 2023

Le projet de procès-verbal susmentionné est approuvé.

2. 8229 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 27 juin 2016 concernant la mise à disposition sur le marché d'équipements radioélectriques

- Présentation du projet de loi

Monsieur le Ministre Lex Delles se propose de présenter ce projet de loi qui a été déposé le 1^{er} juin 2023 à la Chambre des Députés.

Pour cette présentation, il est renvoyé à l'exposé des motifs joint au

document de dépôt.

En résumé, ce dispositif a pour objet de transposer la directive (UE) 2022/2380 qui harmonise les ports de charge de certaines catégories d'équipements radioélectriques.

- Désignation d'un rapporteur

Madame Carole Hartmann est désignée comme rapporteur.

- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

Proposant de parcourir les observations du Conseil d'Etat en s'appuyant sur le tableau synoptique transmis à la commission, Monsieur le Ministre accorde la parole aux représentants de l'ILNAS.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} modifie l'article 3 de la loi modifiée du 27 juin 2016 concernant la mise à disposition sur le marché d'équipements radioélectriques, ci-après « loi modifiée du 27 juin 2016 ».

Les deux modifications ont notamment trait aux exigences essentielles auxquelles doivent répondre les équipements concernés ainsi qu'aux conditions de construction de ces derniers.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 2

L'article 2 introduit un nouvel article 3*bis* dans la loi modifiée du 27 juin 2016.

Ce nouvel article prévoit la possibilité pour le consommateur (ou « utilisateur final ») d'acquérir certaines catégories d'équipements radioélectriques sans dispositif de charge. L'article prévoit également l'obligation pour les opérateurs économiques d'informer les consommateurs, par un pictogramme facilement accessible, si un dispositif de charge est joint ou non à l'équipement radioélectrique proposé à la vente.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 3

L'article 3 modifie l'article 10, paragraphe 8, de la loi modifiée du 27 juin 2016. Sont précisées les obligations des fabricants en termes d'instructions et d'informations de sécurité qui doivent accompagner les équipements radioélectriques ainsi que les instructions à fournir s'il s'agit d'équipements radioélectriques émettant intentionnellement des ondes radioélectriques.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 4

L'article 4 modifie l'article 12, paragraphe 4, de la loi modifiée du 27 juin 2016 en insérant un nouvel alinéa 2.

Cet alinéa prévoit l'obligation pour les importateurs d'informer les consommateurs et autres utilisateurs finals, par une étiquette suffisamment lisible et visible, lorsqu'ils mettent à disposition les équipements radioélectriques énumérés à l'annexe Ibis.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 5

L'article 5 modifie l'article 13, paragraphe 2, de la loi modifiée du 27 juin 2016 par l'ajout d'un nouvel alinéa 3. Cet alinéa oblige les distributeurs, lorsque ceux-ci mettent à disposition des équipements radioélectriques visés à l'article 3, paragraphe 4, à en informer les consommateurs ou utilisateurs finals par une étiquette suffisamment lisible et visible.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 6

L'article 6 modifie l'article 17, paragraphe 2, de la loi modifiée du 27 juin 2016 relatif aux procédures d'évaluation de la conformité en ajoutant les équipements radioélectriques visés à l'article 3, paragraphe 4.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 7

L'article 7 modifie l'article 34 de la loi modifiée du 27 juin 2016. Il s'agit de préciser la procédure applicable au niveau national aux équipements radioélectriques qui présentent un risque ou ne sont pas conformes à au moins une des exigences essentielles applicables énoncées à l'article 3 ou à un élément nouveau de la directive à transposer et qui sont soumis par le département de la surveillance du marché de l'ILNAS à un examen approfondi.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 8

L'article 8 apporte des modifications à l'article 37 de la loi modifiée du 27 juin 2016. Il s'agit d'ajouter des situations dans lesquelles une non-conformité formelle peut être constatée par le département de la surveillance du marché et qui appelle l'adoption de mesures de mise en conformité auprès de l'opérateur économique concerné.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Article 9

L'article 9 initial introduit une nouvelle annexe intitulée « ANNEXE *Ibis* » dans la loi modifiée du 27 juin 2016. Cette annexe a trait à certaines spécifications et informations relatives à la charge applicable à certaines catégories ou classes d'équipements radioélectriques.

Dans son avis, le Conseil d'Etat signale que la nouvelle annexe que le présent article insère à la suite de l'annexe I dans la loi à modifier a déjà été mise à jour et propose de reformuler l'article 9 en se limitant à renvoyer à l'annexe afférente de la directive à transposer.

La commission fait sienne la proposition de texte du Conseil d'Etat.

Article 10

L'article 10 initial détermine la date d'entrée en vigueur du dispositif. Cette date se calque sur celle de l'article 2 de la directive (UE) 2022/2380.

Quoique sans observation de la part du Conseil d'Etat, Monsieur Guy Arendt signale qu'il s'agit désormais d'une entrée en vigueur rétroactive et estime qu'il y a lieu d'amender cette disposition.

Une discussion sur la teneur exacte de l'amendement à proposer s'ensuit.

En fin de compte, la commission, jugeant superfétatoire une disposition d'entrée en vigueur spécifique dérogeant au droit commun, décide de supprimer purement et simplement cet article.

Article 11

L'article 11 précise à partir de quel moment cette loi s'applique aux catégories ou classes d'équipements radioélectriques visées à la partie I, points 1.1 à 1.12, de l'annexe *Ibis*, ainsi qu'aux catégories ou classes d'équipements radioélectriques visées à la partie I, point 1.13, de l'annexe *Ibis*.

Sans observation de la part du Conseil d'Etat.

Discussion générale

À la suite d'une question afférente de Madame Simone Beissel, il est précisé que le présent dispositif ne requiert pas de règlements d'exécution pour le rendre opératoire.

Renvoyant à l'avis de la Chambre de Commerce, Madame Octavie Modert s'interroge sur les charges supplémentaires imposées aux distributeurs.

Un représentant de l'ILNAS explique que tant les importateurs que les

distributeurs de produits ont toujours certaines obligations lors de la mise sur le marché d'un produit. Ils doivent ainsi vérifier si le producteur a marqué le produit ou l'emballage de celui-ci, tel que prescrit par la loi. Dans le présent cas de figure, ils ont deux obligations : vérifier, d'une part, si le fabricant a apposé le pictogramme prévu qui informe le consommateur sur la présence ou non d'un dispositif de charge et certaines autres informations requises et, d'autre part, vendre l'équipement de sorte que ces informations soient clairement perceptibles pour le consommateur. L'orateur estime que ces charges dites supplémentaires sont négligeables. Lorsque le fabricant ne respecte pas ses obligations, le distributeur peut bien évidemment refuser de vendre l'équipement afférent.

Monsieur le Vice-Président Claude Haagen reprend la présidence (en présentiel).

3. 7329 Projet de loi

1° portant coordination et modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;

2° portant modification :

a) du Code de la consommation ;

b) de la loi modifiée du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine ;

c) de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales ; et

d) de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires

- Désignation d'un nouveau rapporteur

Madame Simone Beissel est désignée comme rapporteur.

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat

Monsieur le Vice-Président accorde la parole à Monsieur le Ministre qui dresse un bref historique des travaux législatifs concernant ce projet de loi, déposé le 29 juin 2018.

Monsieur le Ministre souligne l'importance de ce dispositif pour le secteur maritime et invite la commission à lui accorder un traitement prioritaire.

Proposant de parcourir le tableau synoptique transmis à la commission qui comporte les réactions ou propositions du Ministère de l'Economie aux observations exprimées dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, Monsieur le Ministre accorde la parole aux représentants du Commissariat aux affaires maritimes.

Article 3 (amendement 1^{er})

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 4, art. 0.3.0-2 (amendement 2)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale qu'il se voit désormais en mesure de lever son opposition formelle.

Article 5 (amendement 3)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que la suppression effectuée lui permet de lever son opposition formelle.

Article 66 (amendement 4)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note qu'il est en mesure de lever, d'une part et compte tenu des explications fournies par la commission, sa réserve et, d'autre part, au regard de l'amendement proposé, son opposition formelle.

Article 73, art. 3.0.0-1 (amendement 5)

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.0.0-2 (amendement 6)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat maintient son opposition formelle. Le Conseil d'Etat juge insuffisante la suppression des références qu'il a critiquées dans son avis initial et donne à considérer que « la commission maintient son raisonnement en précisant qu'un règlement grand-ducal détermine les catégories de personnels ne relevant pas de la notion de gens de mer en fonction du caractère occasionnel de leur activité à bord, de la nature ou de la durée de leur embarquement ou encore du lieu de travail principal. ». Le Conseil d'Etat rappelle donc que dans « une matière réservée à la loi par l'article 34 de la Constitution, il revient à la loi de déterminer avec la précision suffisante les éléments essentiels du cadre permettant l'éventuelle exclusion de personnes de la définition de gens de mer. ».

Afin de lever son opposition formelle, le Conseil d'Etat propose de reformuler l'article 3.0.0-2., paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}.¹

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes recommandent à la commission de reprendre le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

La commission fait sienne la proposition de texte du Conseil d'Etat. Par conséquent, elle supprime également, tel que suggéré par le Conseil d'Etat, la référence faite au règlement grand-ducal par la définition de gens de mer

¹ « (1) Un règlement grand-ducal pris, après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, ~~détermine~~ précise les catégories de personnels ne relevant pas de la notion de gens de mer en fonction du caractère occasionnel et de courte durée de leur activité à bord, ~~de la nature ou de la durée de leur embarquement ou encore du lieu de travail principal.~~ »

(art. 3.0.0-1., point 6°).

Supprimée par la commission, le Conseil d'Etat signale également dans son avis complémentaire qu'il est en mesure de lever son opposition formelle exprimée par rapport à la référence faite à des résolutions de la Conférence générale de l'OIT.

Article 73, art. 3.0.0-4 (nouveau) (amendement 7)

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, ancien art. 3.0.0-4, paragraphe 1^{er} (amendement 8)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale qu'il est en mesure de lever son opposition formelle formulée à l'égard du présent article.

Article 73, art. 3.1.1-2 (amendement 9)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement proposé lui permet de lever son opposition formelle formulée à l'égard de l'article 3.1.1-2.

Article 73, art. 3.1.1-6, paragraphe 1^{er} (amendement 10)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que la suppression du point 4° lui permet de lever son opposition formelle afférente.

Article 73, art. 3.1.1-7, dernier alinéa (amendement 11)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat explique que la suppression des termes « et le contenu » limite le champ d'application du règlement grand-ducal à la seule forme du certificat médical, ce qui lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.1.1-8 (amendement 12)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression proposée lui permet de lever ses trois oppositions formelles.

Article 73, art. 3.1.1-9 (amendement 13)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement parlementaire lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.1.1-13 (amendement 14)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression

faite lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.1.1-16, alinéa 2 (amendement 15)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes critiqués lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.1.1-17 (amendement 16)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les suppressions et précisions apportées à cet article lui permettent de lever ses oppositions formelles.

Article 73, art. 3.1.1-20 (amendement 17)

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.1.2-3 (amendement 18)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression du renvoi à un règlement grand-ducal lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, articles 3.1.2.-5 à 3.1.2-32 (amendements 19 à 22)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.1.2-34 (amendement 23)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que la référence à un règlement grand-ducal pour les modalités d'autorisation des prestataires de garantie financière est supprimée et que le renvoi à un règlement grand-ducal n'est uniquement maintenu, après consultation des partenaires sociaux, pour la fixation de la forme que pourra revêtir la garantie financière. Il se dit dès lors en mesure de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.1.2-47 (amendement 24)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat explique qu'il ne partage pas l'interprétation faite par la commission de la coutume et souligne « que c'est précisément la constance et l'uniformité de l'usage dans un milieu social qui en fait une coutume. ». Dans le présent cas de figure, l'usage est toutefois « défini en raison des pratiques spécifiques et variables appliquées sur le navire où le marin est affecté. ».

C'est ainsi que le Conseil d'Etat s'interroge sur la nature des usages professionnels spécifiques à un navire donné visés par la disposition sous revue et considère que l'article, par l'emploi des termes « dans les conditions

convenues et dans le respect de la présente loi [...] », distingue les obligations relatives à l'exécution du travail par le marin selon qu'elles aient une origine conventionnelle ou une origine normative. Il souligne qu'en plaçant les « usages » à la suite des lois et règlements, cette disposition place ceux-ci parmi les actes normatifs.

Le Conseil d'Etat constate donc que les usages dont il est question sont susceptibles de réglementer les droits des travailleurs. Puisque ces droits constituent une matière réservée à la loi en vertu de l'article 34 de la Constitution, les points essentiels relatifs à cette matière doivent être contenus dans la loi. Par conséquent, le Conseil d'Etat maintient son opposition formelle.

In fine, le Conseil d'Etat souligne « qu'une obligation en lien avec l'exécution par le marin de son travail ne lui est imposable que s'il y a consenti par contrat, s'il est soumis à une convention collective de travail qui prévoit cette obligation ou si cette obligation est prévue par une norme européenne ou internationale, une loi ou un règlement grand-ducal. L'usage dont il est question à la disposition sous avis ne relève d'aucune de ces conventions ou d'aucun de ces actes normatifs. ».

Afin qu'il puisse lever son opposition formelle, le Conseil exprime une proposition de texte pour l'article 3.1.2-47, point 1^o, nouveau.²

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes suggèrent à la commission d'accepter la reformulation proposée par le Conseil d'Etat.

La commission fait sien le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.2.1-3 (amendement 25)

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.2.1-11, alinéa 1^{er} (amendement 26)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que les suppressions des anciens points 3^o à 6^o lui permettent de lever son opposition formelle.

Article 73, articles 3.2.1-13 à 3.2.2-6 (amendements 27 à 30)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.2.2-9 (amendement 31)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les précisions apportées lui permettent de lever son opposition formelle.

² « 1^o d'exécuter son travail avec soin, probité et conscience, au lieu, au temps et dans les conditions convenus et dans le respect de la présente loi et des conventions collectives de travail, des règlements et usages en vigueur sur le navire où il est affecté et des coutumes du droit international maritime. »

Article 73, art. 3.2.2-20 (amendement 32)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat remarque que l'amendement effectué lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.2.2-22 (amendement 33)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les précisions apportées lui permettent de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.2.2-23 (amendement 34)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes de « marin de sexe masculin » lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, articles 3.2.3-8, alinéa 2, et 3.2.3-13 (amendements 35 et 36)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.2.3-14 (amendement 37)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale qu'il peut lever son opposition formelle initiale exprimée pour des raisons de sécurité juridique, l'amendement parlementaire l'amène toutefois à exprimer une nouvelle opposition formelle en vertu des articles 34, 35 et 45, paragraphe 2, de la Constitution. L'insertion effectuée n'apporte pas la précision requise dans le cadre de matières réservées à la loi. L'ajout se limite à préciser que ce seront des « règlements grand-ducaux ou conventions collectives » qui fixent le montant du salaire minimal par référence aux rémunérations généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international.

Le Conseil d'Etat souligne que le législateur ne peut pas se dérober de pareilles matières en chargeant une autre autorité de définir l'étendue et les modalités de leur pouvoir réglementaire.

Un examen de la Convention du travail maritime permet au Conseil d'Etat de formuler une proposition de texte qui lui permettrait de lever cette opposition formelle.³ Le Conseil d'Etat fonde sa proposition en rappelant que l'arrêt n° 114/14 du 28 novembre 2014 de la Cour constitutionnelle a précisé que les éléments essentiels ne sont pas nécessairement déterminés exclusivement dans la loi nationale, mais peuvent résulter à titre complémentaire d'une norme européenne ou internationale.

³ « **Art. 3.2.3-14.** Sans préjudice de dispositions plus favorables établies par conventions collectives ou par leur contrat de travail, le salaire des gens de mer travaillant à bord d'un navire battant pavillon luxembourgeois et ne résidant pas au Luxembourg ne peut être inférieur au montant fixé, par règlement grand-ducal ~~ou conventions collectives~~, par référence aux rémunérations ~~généralement pratiquées ou recommandées sur le plan international~~ établies par le Bureau international du Travail en application de la Convention du travail maritime. »

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes recommandent à la commission d'accepter la reformulation proposée par le Conseil d'Etat.

La commission fait sien le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.2.4-3, paragraphe 2 (amendement 38)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que les reformulations apportées par la commission lui permettent – compte tenu de l'arrêt n° 114/14 du 28 novembre 2014 de la Cour constitutionnelle – de lever son opposition formelle concernant les articles 3.2.4-3 et 3.2.4-7.

Article 73, art. 3.2.4-11 (amendement 39)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement apporté au paragraphe 3 et la suppression de l'ancien paragraphe 4 lui permettent de lever ses oppositions formelles.

Article 73, articles 3.2.4-16 à 3.3.2-2 (amendements 40 à 43)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.3.2-3 (amendement 44)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression de la dernière phrase de cet article lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, articles 3.3.2-7 à 3.3.3-21, paragraphe 2 (amendements 45 à 50)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.3.3-22 (amendement 51)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que l'amendement parlementaire limite le champ d'application du règlement grand-ducal en se référant aux mesures de précautions visées aux articles 3.3.3-19 à 3.3.3-21 et en supprimant toute référence à une possibilité de définition.

Le Conseil d'Etat doute toutefois de la qualification de certaines sources, auxquelles le libellé renvoie désormais, en actes juridiques contraignants applicables au Luxembourg auxquels il peut être renvoyé pour déterminer à titre complémentaire les éléments essentiels d'une matière réservée conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle précitée. Il cite plus particulièrement « les directives ou normes recommandées par des « organismes du secteur maritime » ».

Par conséquent, le Conseil d'Etat dit ne pas être en mesure de pouvoir lever

son opposition formelle fondée sur l'article 34 de la Constitution. Il formule cependant une proposition de texte qui lui permettrait de lever cette opposition formelle.⁴

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes recommandent à la commission d'accepter la reformulation proposée par le Conseil d'Etat.

La commission fait sien le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

*Article 73, intitulé de la section 2 et phrase liminaire de l'art. 3.3.3-24
(amendement 52)*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes « autres personnes intéressées » lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.3.3-25 (amendement 53)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes « compléter et » lui permet de lever son opposition formelle.

Article 73, suppression de l'article 3.3.3-26 (amendement 54)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que la suppression de cet article lui permet de lever son opposition formelle. Il attire toutefois l'attention de la commission au fait que l'article supprimé « continue de faire l'objet de références aux articles 3.3.3-2, paragraphe 1^{er} et 3.3.3-4. nouveau de la loi précitée du 9 novembre 1990. ». Cette incohérence étant source d'insécurité juridique, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à l'amendement proposé.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes confirment qu'il y a également lieu d'amender les articles cités par le Conseil d'Etat.

La commission fait siennes les suggestions d'amendement esquissées dans le tableau synoptique lui transmis.⁵

Monsieur le Vice-Président Claude Haagen tient à préciser que cette

⁴ « **Art. 3.3.3-22.** Un règlement grand-ducal peut, compte tenu des spécificités du navire, préciser les mesures de précaution visées aux articles 3.3.3-19 à 3.3.3-21 ~~en tenant compte des~~ conformément aux instruments internationaux, énumérés en annexe I, ~~codes, directives et normes applicables ou recommandées par les organisations internationales ou les organismes du secteur maritime.~~ »

⁵ « **Art. 3.3.3-2.** (1) Dans le cadre de ses responsabilités, l'armateur adopte, pour chaque navire, des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail dans le respect des ~~directives, normes et principes généraux,~~ politiques et programmes nationaux en matière de protection de la sécurité et de la santé des gens de mer, ~~telles que visées à l'article 3.3.3-26 établis au présent chapitre,~~ y compris les activités de prévention des risques professionnels, (...) » et « **Art. 3.3.3-4.** Les mesures relatives à la gestion de la sécurité et de la santé au travail prises par les armateurs doivent respecter ~~les directives nationales principes généraux visées à l'article 3.3.3-26 au présent chapitre~~ et par le règlement grand-ducal pris en son exécution portant sur les points suivants: (...) »

décision, en l'absence de propositions de texte afférentes du Conseil d'Etat, implique que la commission devra une nouvelle fois saisir le Conseil d'Etat pour avis.

Article 73, suppression de l'article 3.3.3-28 (amendement 55)

Sans observation dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 73, art. 3.3.3-29 (amendement 56)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que la suppression des termes « , y compris la détermination des prescriptions minimales concernant la sécurité et santé, » lui permet de lever son opposition formelle y relative.

Article 73, articles 3.3.3-30 et 3.3.4-17 (amendements 57 et 58)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que ces amendements parlementaires ne répondent que partiellement à ses oppositions formelles.

Ainsi, l'article 3.3.3-28 fait toujours référence aux « règlements pris en leur exécution ». Le Conseil d'Etat maintient donc son opposition formelle à l'égard de cet article. En revanche, il est en mesure de lever son opposition formelle à l'encontre de l'article 3.3.4-17.

Le Conseil d'Etat ajoute que les articles 3.3.3-10, paragraphe 1^{er}, et 3.3.3-12, paragraphe 5, ne contiennent aucun élément susceptible de constituer une infraction dans le chef d'une personne déterminée. Il demande donc l'omission de ces références au niveau de l'article 3.3.3-28.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de faire droit aux observations du Conseil d'Etat, sauf en ce qui concerne la référence faite à l'article 3.3.3-10, paragraphe 1^{er}, et renvoient à leur suggestion de reformulation esquissée dans le tableau synoptique transmis à la commission.⁶

La commission accepte la suggestion d'amendement esquissée.

Article 73, suppression et remplacement des art. 3.4.0-1 à 3.4.0-5 (amendement 59)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que le remplacement effectué lui permet de lever ses oppositions formelles.

⁶ **Art. 3.3.3-28.** (1) « En cas d'infraction aux dispositions des articles ~~3.3.3-1, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-2, paragraphes 1^{er} à 3, 3.3.3-5, 3.3.3-6, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-7, paragraphes 1^{er} et 4, 3.3.3-9, paragraphe 2, 3.3.3-10, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-12, paragraphes 2 et 5, 3.3.3-13, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-14, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-15, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-16, 3.3.3-17, paragraphe 1^{er}, 3.3.3-19, 3.3.3-20, 3.3.3-21 et des règlements et des arrêtés pris en leur exécution~~ est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 251 à ~~25.000~~ 25 000 euros ou d'une de ces peines seulement. »

Article 73, art. 3.4.0-6 (amendement 60)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que les précisions apportées à l'ancien article 3.4.0-6 lui permettent de lever son opposition formelle.

Article 73, art. 3.4.0-7 (amendement 61)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat signale que l'amendement parlementaire lui permet de lever son opposition formelle.

Article 74 et ancien article 93 (amendements 62 et 63)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Article 96, paragraphe 2 (amendement 64)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat, notant que l'amendement supprime toute possibilité d'arbitraire qui entachait l'article 96, paragraphe 2, se dit en mesure de lever son opposition formelle afférente.

Article 98 (amendement 65)

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que le risque d'arbitraire est désormais évité, de sorte qu'il est en mesure de lever son opposition formelle.

Article 106 et annexe (amendements 66 et 67)

Sans observations dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

Discussion générale

Répondant à Madame Simone Beissel, Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes précise que **le registre maritime compte actuellement** 202 navires battant pavillon luxembourgeois et un tonnage brut de 1,37 millions de tonnes. L'âge moyen des navires est de 14,2 ans. Le nombre de marins actifs sur ces navires luxembourgeois se situe autour de 2 200 personnes. Dans la marine marchande, on compte, en règle générale, dix marins par navire. Aucun capitaine actif de nationalité luxembourgeoise n'existe. Le seul luxembourgeois disposant d'un brevet de capitaine travaille au sein de l'administration publique et plus précisément au Commissariat aux affaires maritimes.

Répondant à Monsieur Marc Baum, Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes précise que le nombre total de **marins enregistés** se situe autour de 6 000 personnes. 42% de ce contingent sont

des ressortissants de l'Union européenne. Les marins de nationalité luxembourgeoise se comptent sur une main.

Tout en remarquant que sa sensibilité politique votera pour ce projet de loi compte tenu des nettes améliorations qui seront apportées à la loi modifiée du 9 novembre 1990 précitée, Monsieur François Bausch tient à rappeler que le dispositif à modifier a été déposé à l'époque par Monsieur le Ministre Robert Goebbels. L'intervenant renvoie aux affirmations faites à l'époque quant aux bénéfiques répercussions économiques qui justifieraient la création de ce registre maritime. Il annonce vouloir **dresser un bilan** de ces prédictions en séance publique, compte tenu également des charges et des risques qu'a entraîné la création d'un tel registre pour l'Etat.

Monsieur le Ministre donne à considérer que lesdites répercussions économiques sont à examiner dans un contexte plus large et non seulement en termes d'impôts ou de taxes générés directement par ces activités maritimes.

Monsieur le Vice-Président Claude Haagen clôt cette discussion en rappelant que le projet de loi qui suit comporte des liens avec le présent projet de loi, de sorte qu'il y a lieu de veiller à un certain ordre chronologique dans l'évacuation de ces projets de loi.

Madame le Président Carole Hartmann reprend la présidence (en présentiel).

4. 7706 Projet de loi relatif à l'amélioration de la sûreté des navires

Monsieur le Ministre rappelle succinctement l'objet du projet de loi sous rubrique.⁷

Pour illustrer ses propos, l'orateur fait circuler un exemple d'un « *International Ship Security Certificate* » issu suite à la vérification prévue et qui doit être renouvelé après une vérification de renouvellement au plus tard cinq ans après sa date de délivrance.

Madame le Président souhaite savoir si l'avis complémentaire du Conseil d'Etat concernant le projet de loi 7329 amendé et les modifications qui viennent d'être décidées ont un impact sur le présent projet de loi. Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes répondent par la négative.

- Désignation d'un nouveau rapporteur

Madame Simone Beissel est désignée comme rapporteur.

- Continuation de l'examen de l'avis du Conseil d'Etat

Monsieur le Ministre propose que les représentants du Commissariat aux affaires maritimes poursuivent leur commentaire des observations exprimées dans l'avis du Conseil d'Etat en s'appuyant sur le tableau synoptique

⁷ Il est renvoyé au procès-verbal de la réunion du 4 mars 2021 de la Commission de l'Economie, de la Protection des consommateurs et de l'Espace.

transmis à la commission.⁸

De manière générale, la commission marque son accord aux reformulations esquissées par les représentants du Commissariat aux affaires maritimes dans ledit tableau.

Article 25

Concernant l'article 25 (ancien), Madame le Rapporteur s'interroge sur la notion peu commune de « **mesures correctives** » employée et considère floue la formulation du nouveau paragraphe 2 – comment et sous quelle forme ces mesures sont-elles demandées et qui les exécute ? Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes précise qu'il s'agira d'une injonction adressée à l'organisme de sûreté, qui, lui, doit prendre ces mesures.

Article 29

Madame le Rapporteur juge pertinente la critique terminologique du Conseil d'Etat. Elle ne partage pas l'avis des représentants du Commissariat aux affaires maritimes qu'il y a lieu de maintenir des termes variés (manquement, défaut, anomalie) pour désigner un même fait, une non-conformité, pour la simple raison que la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois péchait déjà dans ce sens.

Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes concède qu'on pourrait également recourir au terme générique de « non-conformité ».

Madame le Rapporteur souligne qu'il y a donc lieu d'amender cet article. Lesdits termes sont à remplacer par celui de « non-conformité ».

Nouvel article 34

L'amendement proposé en réaction aux observations exprimées dans l'avis du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 35 suscite des questions.

Répondant à Monsieur Sven Clement, une représentante du Commissariat aux affaires maritimes explique que la précision apportée par le *paragraphe 1^{er}* n'est pas nouvelle et renvoie au Code pénal et disciplinaire de la marine marchande.

Monsieur Sven Clement, soulignant le caractère tout à fait général du libellé proposé, estime qu'il y a lieu de formuler le paragraphe 1^{er} avec davantage de précision en le limitant aux infractions commises aux dispositions de la présente loi.

Madame le Président Carole Hartmann partage cette appréciation. Elle estime qu'il y aurait même lieu de renvoyer avec précision aux dispositions de sûreté concrètement visées.

Une discussion de texte s'ensuit.

⁸ Voir le courrier électronique du 18 janvier.

Une représentante du Ministère précise qu'il s'agit en fait des articles 31, 32 et 33 du dispositif amendé qui sont visés, l'ancien article 35 devenant l'article 33.

Concernant le *paragraphe 2* et répondant à Monsieur Sven Clement, une représentante du Commissariat aux affaires maritimes précise que le libellé de ce paragraphe ne reprend pas exactement la formulation de l'article 5 du Code de procédure pénale. Le terme « résidant » n'apparaît pas. L'expression « ou tout étranger » a été choisie à escient.

Renvoyant au principe *non bis in idem* de la procédure pénale, Madame le Président considère la deuxième partie du paragraphe 2 comme superfétatoire. Une représentante du Commissariat aux affaires maritimes rappelle qu'ils ont repris, l'exception évoquée ci-avant mise à part, la formulation du Code de procédure pénale.

Monsieur Sven Clement remarque qu'il s'interroge alors sur le renvoi fait au début du paragraphe 2 au Code pénal. Renvoyant à l'avis du Conseil d'Etat concernant le projet de loi n° 8048 (article 12), une représentante du Commissariat aux affaires maritimes précise que ce renvoi peut être considéré comme superflu.

Discussion générale

Madame le Rapporteur Simone Beissel s'interroge sur l'impact financier de la situation géopolitique tendue sur la marine marchande. L'intervenante renvoie aux attaques de navires internationaux en mer Rouge émanant de rebelles yéménites. Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes précisent que des polices d'assurance existent qui couvrent pareils **risques de guerre**. Ces assurances ne sont pas obligatoires, mais des armateurs dont les navires traversent ces eaux en contractent.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes ajoute que cette même problématique se pose et s'est posée en Europe au niveau de la mer Noire. Dans le contexte de la guerre en Ukraine, les assureurs ont indemnisé des armateurs dont des navires marchands ont été bloqués. Des navires battant pavillon maritime luxembourgeois n'étaient pas concernés. Il est évident que l'assurance de tels risques représente un coût supplémentaire pour la flotte marchande.

Compte tenu de la confusion faite, semble-t-il également par le Conseil d'Etat, entre **sûreté et sécurité**, Madame le Rapporteur invite les auteurs du projet de loi à lui fournir, aux fins de la rédaction de son projet de rapport, une note explicative différenciant sans équivoque ces deux termes. Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes expliquent que ces deux notions sont clairement définies dans les conventions internationales, de sorte qu'ils ont considéré comme superfétatoire l'insertion de telles définitions dans la future loi. Une note à ce sujet existe déjà. Rien ne s'oppose à la faire parvenir à Madame le Rapporteur.

Monsieur le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes ajoute que, sommairement, la notion de « sûreté » des navires renvoie aux mesures à prendre pour protéger les navires et le personnel à bord d'actes criminels

susceptibles de les viser (piraterie, terrorisme). On distingue différents types de précautions à mettre en œuvre en fonction du niveau de la menace. Le présent projet de loi traite précisément de cet aspect, aspect qui, depuis les attentats dits du « 9/11 », n'a cessé de gagner en importance. La notion de « sécurité »⁹, en revanche, désigne les mesures visant à réduire les risques inhérents aux navires et au travail sur ceux-ci d'un point de vue technique.

Madame le Rapporteur signale que cette explication devrait suffire.

Conclusion générale

Madame le Président rappelle qu'une lettre d'amendements est à rédiger. Compte tenu du fait que ces amendements ne correspondront pas exactement à ceux esquissés dans le tableau synoptique, elle propose que, avant d'en saisir le Conseil d'Etat, la lettre d'amendements soit transmise pour accord aux membres de la commission. Elle suggère de prévoir un délai de réaction de trois jours.

La commission marque son accord à cette façon de procéder.

5. 8048 **Projet de loi portant certaines modalités d'application et sanctions du règlement (UE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n° 1013/2006 et la directive 2009/16/CE et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime**

- Présentation du projet de loi

Madame le Président accorde la parole à Monsieur le Ministre. Celui-ci rappelle que le 30 mars 2022, la Chambre des Députés a approuvé la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong, le 15 mai 2009.¹⁰ Jusqu'à présent, les critères pour l'entrée en vigueur de cette convention ne sont pas remplis.

En attendant l'entrée en vigueur de ladite convention, l'Union européenne a adopté le règlement (UE) n°1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n°1013/2006 et la directive 2009/16/CE. Le règlement européen met en œuvre la Convention de Hong Kong pour les navires battant pavillon européen, mais également de pays tiers faisant escale dans un port ou un mouillage d'un Etat membre. Ce règlement se caractérise par des mesures plus rigoureuses que celles prévues par la Convention de Hong Kong. Sa mise en œuvre dans le droit national est l'objet du présent projet de loi.¹¹

L'orateur poursuit en résumant les mesures prévues par le dispositif. Pour illustrer ses propos, l'orateur fait circuler un exemple d'un « certificat

⁹ « *safety* » en anglais.

¹⁰ Projet de loi n° 7854.

¹¹ A noter que le présent projet de loi ne pourra être voté qu'une fois que le projet de loi n° 7329 aura été adopté.

d'inventaire » dorénavant requis.

Monsieur le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes précise que ladite convention entrera probablement en vigueur en 2025. Des pays comme le Bangladesh et le Liberia viennent d'adhérer à la Convention de Hong Kong.

Discussion générale

Madame Simone Beissel donne à considérer que même si ladite convention entre prochainement en vigueur, une large partie du monde continuera à recycler ses navires de manière non réglementée, voire sous des conditions très permissives. Dès lors, les armateurs de l'Union européenne se verront, de manière délibérée, placés dans une situation de **désavantage commercial**. Compte tenu des coûts substantiels supplémentaires ainsi générés, il ne faudra pas s'étonner de voir les armateurs tenter d'éviter, voire de contourner par tous les moyens, cette nouvelle réglementation.

Monsieur le Ministre donne à considérer que la problématique évoquée se retrouve dans toutes les branches économiques et ceci dès qu'un espace économique se décide à réglementer davantage tel ou tel aspect d'une activité économique. L'orateur juge toutefois comme crucial pour la renommée du pavillon maritime luxembourgeois qu'il ne tolère pas un démantèlement de ses anciens navires dans des conditions socialement et écologiquement irresponsables et ceci d'autant plus que tous les Etats pavillons de l'Union européenne sont également soumis à cette réglementation. De surcroît, dès l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong, un grand nombre de pavillons maritimes supplémentaires de par le monde participeront à cet effort. Pour réaliser des progrès dans de tels domaines, il y a toujours un Etat ou un espace économique qui doit franchir le premier pas et montrer la voie.

- Désignation d'un rapporteur

Madame Simone Beissel est désignée comme rapporteur.

- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

Monsieur le Ministre propose d'examiner les observations du Conseil d'Etat en parcourant le tableau synoptique transmis à la commission qui comporte les réactions afférentes des auteurs du projet de loi.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} délimite le champ d'application de la loi.

Le champ d'application est celui déterminé par le règlement (UE) n° 1257/2013.

Certains types de navires mis à part, le règlement s'applique aux navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 500. Ces critères étant plus restreints que ceux de la loi modifiée du 9 novembre 1990, le présent dispositif n'a pas vocation à s'appliquer à tous les navires battant pavillon

luxembourgeois.

Dans son avis, le Conseil d'Etat qualifie cet article comme superfétatoire, puisque ce champ d'application est déjà « clairement défini par l'article 2 du règlement (UE) n° 1257/2013. ».

Faisant sien l'avis du Conseil d'Etat, la commission supprime l'article 1^{er}.

Article 2

L'article 2 met en œuvre l'article 8 du règlement (UE) n° 1257/2013 concernant les visites des navires.

Lors des visites, l'inventaire des matières dangereuses est vérifié et l'absence de tenue à jour pourra entraîner l'arrêt du navire et la prise de sanctions pénales. Un certificat d'inventaire des matières dangereuses, d'une durée de cinq ans, est délivré à la suite d'une visite initiale ou de renouvellement concluante. Ce certificat d'inventaire fait partie des certificats et documents devant obligatoirement se trouver à bord, susceptibles d'être inspectés lors de contrôles par l'Etat du port.

Dans son avis, le Conseil d'Etat exprime deux oppositions formelles à l'encontre de l'article 2 et qui visent ses paragraphes 2 et 3. La première est exprimée « pour non-conformité avec le règlement européen », la seconde « pour entrave à l'applicabilité directe du règlement européen à mettre en œuvre. ».

Le Conseil d'Etat ajoute que si « aux fins de clarté des textes, les auteurs conçoivent comme indispensable de réitérer quels sont les organismes agréés, il leur suffit d'introduire une définition des organismes agréés au sens de l'article 3, point 10, du règlement européen comme étant les organismes visés à l'article pertinent de la loi précitée du 9 novembre 1990. ».

Le Conseil d'Etat se heurte également à la formulation du paragraphe 1^{er}. Il souligne que la mise en œuvre du règlement (UE) n° 1257/2013 « ne nécessite que la désignation claire et précise de l'autorité compétente et de l'administration responsable ainsi qu'une définition des organismes agréés au sens de l'article 3, point 10, du règlement européen comme étant les organismes visés à l'article pertinent de la loi précitée du 9 novembre 1990. (...) Or, le projet sous avis ne désigne l'administration responsable que de manière incidente au fil du dispositif. ». Le Conseil d'Etat remarque, en outre, qu'il suffit, en ce qui concerne la désignation d'un organisme agréé pour effectuer les visites, d'introduire une définition des organismes agréés au sens de l'article 3, point 10, du règlement européen comme étant les organismes visés à l'article pertinent de la loi précitée du 9 novembre 1990. De surcroît, il juge la dernière phrase de ce paragraphe comme redondante avec les dispositions de l'article 9 du règlement (UE) n° 1257/2013 relatif à la délivrance et au visa des certificats.

Dans un objectif de cohérence de la législation ayant trait aux affaires maritimes, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes insistent à ce que cet article désigne le Commissaire du gouvernement aux affaires maritimes comme administration compétente.

Ils donnent à considérer que le chapitre 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime public luxembourgeois, quoique intitulé « Mission du Commissariat aux affaires maritimes », confie des missions uniquement au commissaire. Son article 2 précise en effet : « le commissaire aux affaires maritimes aura pour missions : [...] ». C'est également le Commissaire qui, sur base de l'article 65, peut mandater des organismes habilités : « En vue de la délivrance des certificats requis en vertu de la présente loi et des règlements pris en son exécution le commissaire pourra [...] mandater les sociétés de classification agréées par le ministre pour l'accomplissement de certains actes relevant de sa compétence ».

Ils soulignent que c'est ainsi que l'ensemble des lois et règlements grand-ducaux désigne systématiquement le Commissaire.

Compte tenu des observations du Conseil d'Etat, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent d'amender le projet de loi en formalisant dans un article unique la désignation du Commissaire comme l'administration luxembourgeoise compétente en application de l'article 18 du règlement (UE) n° 1257/2013. Seront dès lors supprimés tous les autres articles à l'exception des articles qui se rapportent aux sanctions pénales.

Un nouvel article 2 clarifie dorénavant que le livre 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois est applicable pour la mise en œuvre du règlement (UE) n° 1257/2013.

La commission marque son accord à l'amendement esquissé dans le tableau synoptique lui transmis.

Article 3

L'article 3 traite de la visite supplémentaire visée à l'article 8, paragraphe 6, du règlement (UE) n° 1257/2013.

Dans son avis, le Conseil d'Etat souligne que ledit article du règlement européen ne nécessite aucune mise en œuvre. Du seul fait de sa désignation, l'administration responsable se voit directement investie du pouvoir que lui confie le règlement européen dans les limites qu'il fixe. Le Conseil d'Etat demande donc la suppression de cet article.

La commission fait droit à la demande du Conseil d'Etat.

Article 4

L'article 4 entend mettre en œuvre l'article 6 du règlement (UE) n° 1257/2013 quant aux exigences applicables aux propriétaires du navire.

Dans son avis, le Conseil d'Etat souligne qu'une telle disposition ne requiert pas de mise en œuvre nationale et s'oppose formellement à cet article pour entrave à l'applicabilité directe du règlement européen, du fait qu'il « s'avère contraire au règlement européen en prévoyant un délai légal de notification de trois mois. Or, l'article 6, paragraphe 1^{er}, lettre b), du règlement européen laisse à l'administration le soin de fixer elle-même ce délai de notification. ».

Faisant sien l'avis du Conseil d'Etat, la commission supprime l'article 4.

Articles 5 et 6

Les articles 5 et 6 entendent mettre en œuvre les articles 7, paragraphe 4, et 8, paragraphe 7, du règlement (UE) n° 1257/2013.

Dans son avis, le Conseil d'Etat rappelle que pareilles dispositions « ne nécessitent aucune mise en œuvre, l'administration responsable se voyant, du seul fait de sa désignation, directement investie du pouvoir que lui confie le règlement européen dans les limites qu'il fixe. ».

Le Conseil d'Etat exige donc la suppression de ces deux articles.

Faisant sien l'avis du Conseil d'Etat, la commission supprime les articles 5 et 6.

Article 7

L'article 7 prévoit que le commissaire ou un organisme habilité émet le certificat attestant que le navire est prêt au recyclage.

Dans son avis, le Conseil d'Etat remarque que cette disposition concernant le certificat relatif au plan de recyclage ne requiert pas de mise en œuvre nationale. De surcroît, il s'oppose formellement à cet article, comme étant « contraire à l'article 10, paragraphes 3 à 5, du règlement européen, en prévoyant une validité légale du certificat de trois mois, alors que la durée de validité est, en vertu du règlement européen, à fixer par l'administration pour une durée ne pouvant en principe excéder trois mois. ».

Partant, la commission supprime l'article 7.

Articles 8 à 10

Les articles 8 à 10 regroupent les sanctions à prévoir pour les infractions aux articles 4, 5, 7, 9 et 16 du règlement (UE) n° 1257/2013.

Dans son avis, le Conseil d'Etat s'oppose formellement, pour entrave à l'applicabilité directe du règlement européen, à la mise en œuvre, telle que projetée par ces dispositions, de l'article 22 du règlement (UE) n°1257/2013.¹²

¹² Le Conseil d'Etat rappelle « qu'il est admis que le législateur peut assortir de peines une norme de droit qui est d'application directe et qui émane d'une institution internationale à laquelle le Luxembourg a dévolu des pouvoirs souverains sur base de l'article 49*bis* de la Constitution, tel un règlement européen, ceci n'est toutefois possible qu'à condition que cette norme ait déterminé, avec la précision voulue par l'article 14 de la Constitution, les faits à incriminer. Aussi, et pour répondre aux exigences du principe de la légalité des incriminations, il y a lieu de renvoyer de manière précise dans un article à part aux dispositions de l'acte [européen] dont le non-respect est constitutif d'une infraction en l'assortissant de peines. Ceci implique que la méthode du renvoi n'est envisageable que si la disposition référée fait ressortir avec suffisamment de clarté en quoi consiste un éventuel comportement répréhensible. Pour le cas où il a été opté pour cette méthode, le Conseil d'Etat considère encore qu'il est déconseillé d'ajouter dans le texte renvoyant à ces articles des précisions

Le Conseil d'Etat demande de compléter l'énumération des incriminations et d'incriminer précisément les violations au règlement européen par un renvoi exact aux dispositions en question sans ajouts ni reformulations par rapport aux dispositions référées.

Le Conseil d'Etat s'interroge, en effet, si l'intégralité des violations du règlement européen se trouve être sanctionnée : « Par exemple, si la loi en projet sanctionne le défaut de conservation à bord des inventaires, la loi en projet ne sanctionne pas la violation des conditions relatives au contenu des inventaires. De plus, alors que les auteurs entendent sanctionner la violation de l'article 6, paragraphe 1^{er}, du règlement européen, ils n'en sanctionnent que la violation de la lettre b), le défaut de communication à l'opérateur prévu à la lettre a) ne se trouvant pas sanctionné. De la même manière, la violation de l'article 6, paragraphe 4, du règlement européen (violation de l'obligation de remettre un certificat à l'opérateur de l'installation de recyclage) ne se trouve pas sanctionnée. Si la loi en projet sanctionne le propriétaire de navire pour ne pas avoir à bord le plan de recyclage, elle ne sanctionne pas l'opérateur de l'installation de recyclage qui n'établirait pas ce plan conformément à l'article 7 du règlement européen. ».

Compte tenu des observations du Conseil d'Etat, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent d'amender ces articles. Ils tiennent toutefois à préciser que certains des manquements soulevés ci-avant dans l'avis du Conseil d'Etat ne peuvent pas faire l'objet de sanctions pénales pour les raisons suivantes.

Ainsi, le Grand-Duché ne peut pas sanctionner les manquements des installations de recyclage des navires. Ces installations se trouvant par définition en dehors du territoire luxembourgeois, elles n'ont aucun lien de rattachement avec le Grand-Duché de Luxembourg.

D'autres manquements seront sanctionnés administrativement. Les orateurs soulignent que la sanction administrative s'avère suffisamment dissuasive dans la pratique (absence de délivrance de certificat, détention).

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes proposent de faire transmettre à la commission le tableau qu'ils ont dressé de toutes ces infractions à sanctionner.

Madame le Président fait acter que ledit tableau sera transmis aux membres de la commission.

Répondant à Monsieur Sven Clement, les représentants du Commissariat aux affaires maritimes confirment qu'ils ont veillé à se situer dans le cadre européen. Ces peines sont ainsi assez similaires à celles prévues par la France ou légèrement en-dessous de ce qu'a prévu l'Irlande. Par ailleurs, celles-ci s'alignent sur le catalogue des sanctions prévu dans la loi mettant en œuvre la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves.¹³

supplémentaires par rapport aux dispositions référées, au risque de semer une certaine confusion quant aux faits et comportements soumis à sanction. »

¹³ Loi du 3 mars 2023 relative à l'enlèvement des épaves et modifiant la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime (voir dossier parlementaire n° 7981)

Monsieur le Ministre précise que le Commissariat aux affaires maritimes a réalisé une comparaison afférente et propose qu'également ce tableau soit transmis à la commission.

Article 11

L'article 11 permet de prononcer des sanctions plus importantes en cas de récidive.

Sans observation dans l'avis du Conseil d'Etat.

Article 12

L'article 12 attribue aux juridictions luxembourgeoises la compétence pour les affaires où les infractions ne sont pas commises sur le territoire luxembourgeois et où l'auteur n'est pas un ressortissant luxembourgeois.

Dans son avis, le Conseil d'Etat critique la première phrase de cet article, demande la suppression des termes « En application de l'article 4 du Code pénal » et, pour éviter toute confusion, que les auteurs s'alignent sur la formulation employée par l'article 5, alinéa 2, du Code de procédure pénale. Il demande, en outre, « d'ajouter que le fait doit être puni par la législation du pays où il a été commis. ».

Le Conseil d'Etat recommande de s'inspirer de l'article 5-1 du Code de procédure pénale, si « l'intention des auteurs d'incriminer des faits qui ne sont pas punis par la législation du pays où ils ont été commis. »

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes remarquent que le renvoi à l'article 4 du Code pénal peut, en effet, être supprimé.

Ils soulignent toutefois que le Code pénal vise bien les étrangers et non étrangers résidant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. La précision apportée par le Conseil d'Etat vient de l'article 5-1 du Code d'instruction criminelle, paragraphe 1^{er}, qui est une mise en application de l'article 4 du Code pénal et qui n'a pas vocation à s'appliquer pour sanctionner les infractions au présent règlement européen.

Ils ajoutent que la formulation adoptée est une reprise de celle de la loi du 27 octobre 2010 1) portant approbation de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988, et du Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, fait à Rome le 10 mars 1988; 2) modifiant la loi du 14 avril 1992 instituant un code disciplinaire et pénal pour la marine. Tout comme l'article 5-1 du Code d'instruction criminelle, ladite loi prévoit également une mise en application de l'article 4 du Code pénal, dont la formulation répond aux besoins de sanctions issus du règlement européen.

Les deux ajouts proposés par le Conseil d'Etat limiteraient la mise en œuvre des sanctions pénales prévues à l'article 3 alors que

- 1° le navire battant pavillon luxembourgeois peut appartenir à une personne physique ou morale étrangère ;
- 2° les délits peuvent être réalisés sur le territoire de pays non membres de l'Union européenne. Par exemple, si le propriétaire décide de faire recycler son navire dans un pays d'Asie du Sud dans une installation non listée, ce choix du propriétaire ne sera pour le moment pas puni dans ce pays qui n'aura même pas ratifié la convention de Hong Kong.

Article 13

L'article 13 inclut la convention de Hong Kong, 2009, à la liste des conventions ratifiées en matière maritime par le Luxembourg.

Sans observation dans l'avis du Conseil d'Etat quant au fond.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes remarquent que cet article est à reformuler, compte tenu d'une proposition d'ordre légistique du Conseil d'Etat.

Conclusion générale

Madame le Président rappelle qu'une lettre d'amendements est à rédiger. Face à l'envergure de la reformulation du dispositif initialement déposé, elle propose que, avant sa transmission au Conseil d'Etat, le secrétaire-administrateur fasse parvenir le projet de la lettre d'amendements pour accord aux membres de la commission. Elle suggère de prévoir un délai de réaction de trois jours.

6. Divers (prochaine réunion)

Madame le Président précise que la prochaine réunion aura lieu non pas le 25 janvier, mais prévisiblement le jeudi 1^{er} février 2024.

Luxembourg, le 14 février 2024

Procès-verbal approuvé et certifié exact

7706/03

N° 7706³

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

relatif à l'amélioration de la sûreté des navires

* * *

AMENDEMENTS PARLEMENTAIRES

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(21.3.2024)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après des amendements au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de l'Economie, des PME, de l'Energie, de l'Espace et du Tourisme (ci-après « la commission »).

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi qui reprend toutes les modifications effectuées (ajouts figurant en caractères soulignés, suppressions en barré double, transferts en caractères italiques) pour donner suite à l'avis du Conseil d'Etat.

*

REMARQUES PRELIMINAIRES

En ce qui concerne l'article 1^{er}, regroupant une série de définitions de termes employés dans le dispositif légal, la commission signale qu'elle s'est limitée à retravailler cet article afin qu'il soit conforme aux exigences légistiques. Tel que souhaité par le Conseil d'Etat, elle a également supprimé la précision évidente et donc superfétatoire, aux points 1 et 4, que la norme internationale respective s'applique « dans sa version actualisée ».

Le Conseil d'Etat s'interrogeant sur la définition de la notion d'« inspecteur », la commission donne à considérer que cette notion est utilisée dans le présent texte pour désigner les personnes physiques qui contrôlent *in fine* la sûreté du navire et de la compagnie. L'organisme habilité, visé au futur article 2.0.0-6 (anciennement article 65) de la loi modifiée du 9 novembre 1990 portant création d'un registre maritime luxembourgeois¹, ne peut intervenir que par le biais de ses employés, appelés « inspecteurs » par les instruments internationaux et européens.

L'article 2.0.0-9 (anciennement article 68) traite quant à lui des vérifications qui sont faites ponctuellement. Par exemple, une telle inspection ponctuelle peut être effectuée si l'Etat du port relève des non-conformités. Les personnes visées par cet article ne sont pas nécessairement liées à un organisme habilité. Il ne s'agit dès lors pas des mêmes « inspecteurs ».

Nonobstant la critique du Conseil d'Etat, la commission a préféré maintenir la définition du navire, puisque la loi en projet ne fera pas partie intégrante de la loi modifiée du 9 novembre 1990. Elle juge ainsi utile de qualifier, par renvoi, le navire, tandis que le champ d'application du présent dispositif légal est précisé par son article 2.

L'observation du Conseil d'Etat concernant la définition de l'organisme habilité est pertinente. Cette notion est nouvelle dans le projet de loi n° 7329. La loi actuellement en vigueur parle de société de classification. La commission est consciente que le présent projet de loi ne saura entrer en vigueur qu'à la suite de l'entrée en vigueur du projet de loi n° 7329.

¹ Ci-après « loi modifiée du 9 novembre 1990 »

A l'encontre de l'article 3, le Conseil d'Etat s'interroge sur la base légale actuelle de la fonction exercée du commissaire en matière de sûreté maritime. La commission donne à considérer que celui-ci agissait sur base de l'article 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 et que la mise en œuvre de la Convention SOLAS est incluse dans le livre 2 (actuellement titre 2) de ladite loi.

Au niveau de l'article 4, le Conseil d'Etat, renvoyant à la règle 3 du chapitre XI/2 de la Convention SOLAS qui évoque des niveaux de sûreté à établir par les « Administrations » et les « Gouvernements contractants », se demande si le Luxembourg, en tant que partie contractante, n'est pas tenu de déterminer, dans un acte juridique formel, le niveau de sûreté prescrit pour les navires battant pavillon luxembourgeois.

La commission a eu explication que le niveau de sécurité minimal pour un navire en opération est le niveau 1. En fonction de la menace constatée, ce niveau peut être relevé aux niveaux 2 ou 3. Les mesures spécifiques de ces niveaux sont définies individuellement par navire dans le plan de sûreté du navire. Ce plan de sûreté est vérifié et validé par l'Organisme de sûreté reconnu.

La Cellule de gestion du risque (CGDR) détermine le niveau de sûreté. Le commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes, de même que le Haut-Commissariat à la Protection nationale sont représentés au sein de la CGDR. Celle-ci évalue les risques sur base d'échanges d'informations et de recoupements d'informations pertinentes, disponibles ou recherchées, axés sur les critères suivants :

- 1° situation géographique des navires ;
- 2° type de navire (type de cargaison) ;
- 3° événements politiques nationaux ou internationaux ;
- 4° toute information pertinente mettant directement en jeu les intérêts nationaux, européens ou transatlantiques en matière de sûreté.

La compétence décisionnelle est la suivante :

- 1° la CGDR décide de passer du niveau 1 au niveau 2 et également du retour au niveau 1 ;
- 2° la Cellule de crise décide de passer du niveau 2 au niveau 3 et également du retour à un niveau inférieur.

L'article 6 amène le Conseil d'Etat à s'interroger sur le cadre dans lequel s'exerce le pouvoir du commissaire et sur la marge d'appréciation qui doit lui être reconnue. La commission donne à considérer que la Convention SOLAS confère à l'autorité compétente la possibilité de vérifier que l'objectif de sûreté est garanti par le biais de mesures équivalentes. Il échet donc au commissaire de contrôler et d'évaluer, au cas par cas, si lesdites mesures et leur mise en œuvre peuvent donner pleinement effet à la ou les mesure(s) normalement applicable(s).

Le Conseil d'Etat s'interroge également sur la non-transposition de l'obligation imposée à l'autorité nationale de communiquer les détails à l'Organisation maritime internationale (OMI) et sur les conséquences d'une réponse négative de l'autorité internationale. A ce sujet, la commission rappelle qu'en général, le législateur ne transpose pas des dispositions qui concernent exclusivement l'exécutif lui-même. Cette approche rédactionnelle repose sur la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, dans le cadre de transposition de directives européennes,² et sur le principe de bonne foi, fondement du droit international. Ladite obligation de communication entre le commissaire et l'OMI est sans équivoque. Quant à une éventuelle réaction négative de la dernière, la commission tient à préciser que l'OMI n'a pas de pouvoir de sanction.

Concernant les articles 7 à 9, le Conseil d'Etat se heurte à l'articulation des dispositifs et s'interroge, plus fondamentalement, sur la question de savoir si les mesures de mise en œuvre prévues sont suffisantes, puisque la section 5, au point 5.1, prévoit que les gouvernements contractants doivent déterminer quand une déclaration de sûreté est requise et que la section 10 prévoit une série de mesures de sécurité en ce qui concerne la conservation des registres.

Les représentants du Commissariat aux affaires maritimes entendus, la commission ne partage pas l'avis du Conseil d'Etat. Les sections 5 et 10 du Code ISPS sont d'application directe. Il n'y a dès lors pas lieu de réintroduire dans le présent dispositif les obligations d'établissement d'une déclaration de sûreté ou de contrôle des registres. C'est sur base dudit point 5.1 que les autorités étatiques compétentes donnent des instructions aux navires, soit au cas par cas, soit de manière plus générale par circulaire.

² M. Besch, Normes et légistique en droit public luxembourgeois, Promoculture Larcier, éd. 2019, p. 209.

Au niveau de l'article 16, le Conseil d'Etat critique la définition des organismes habilités qui figure à l'article 2 et qui se réfère à la loi modifiée du 9 novembre 1990 dans la teneur qui lui sera donnée par le projet de loi n° 7329. Le Conseil d'Etat souhaite voir remplacé les termes « relations de travail » par « relations de coopération » afin d'éviter tout malentendu. La commission rappelle qu'elle préfère maintenir cette formulation, en ce qu'elle est basée sur le futur article 2.0.0-6 qui concerne l'habilitation des organismes agréés.

A l'encontre de l'article 18, le Conseil d'Etat propose de se référer à la source européenne de ce dispositif. Il doute de l'utilité d'intégrer au texte la distinction entre entité mère et entités composantes. La commission a cependant préféré maintenir la formulation initiale, même si, pour les organismes habilités agissant en matière de sécurité, l'agrément donné par la Commission européenne couvre, en effet, la société mère et ses filiales. Cet agrément ne vise toutefois les organismes que pour autant qu'ils interviennent en matière de *sécurité*. La référence proposée par le Conseil d'Etat n'a pas pu être reprise puisque celle-ci vise l'agrément donné par la Commission européenne, sur base du règlement (CE) n° 391/2009, en matière de sécurité, alors que le présent texte traite des autorisations données au niveau national en matière de *sûreté*.

Tel que proposé par le Conseil d'Etat, les articles 19 et 21 ont été supprimés par la commission comme étant superfétatoires.

A la lecture de l'article 24, le Conseil d'Etat se demande à quel titre le commissaire peut effectuer de telles visites à l'étranger pour procéder à une évaluation de l'organisme de sûreté reconnu.

La commission a eu explication que, faute de système de reconnaissance, le Commissariat aux affaires maritimes doit vérifier que les organismes de sûreté sont compétents. En effet, la section 19.1 du Code ISPS précise :

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

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

Pour assurer le respect de cette règle, le Commissariat aux affaires maritimes prévoit notamment un audit des organismes reconnus qui agissent en son nom et pour son compte (cf. article 9 du règlement (CE) n° 725/2004). Ce système est lui-même audité par la Commission européenne auprès du Commissariat aux affaires maritimes sur base du règlement (UE) n° 324/2008.

Confronté à l'article 28, le Conseil d'Etat s'interroge sur la référence au concept de la « compagnie maritime » qui doit laisser accéder l'inspecteur à ses installations. La commission donne à considérer que la notion de « compagnie » est clairement définie au niveau de l'article 1^{er}, point 3°, qui renvoie à la Convention SOLAS.

Concernant l'article 36, le Conseil d'Etat considère que les autorisations émises au titre du dispositif légal actuel devraient valoir jusqu'à la date d'expiration prévue lors de leur délivrance et suggère d'ajouter une telle précision au dispositif. La commission a constaté qu'une telle précision n'est pas nécessaire, puisque ces autorisations ne sont pas limitées dans le temps.

*

AMENDEMENTS

Amendement 1^{er} visant l'article 2

Libellé :

« **Art. 2.** La présente loi s'applique, dès lors qu'ils effectuent des voyages internationaux, aux navires battant pavillon luxembourgeois ou demandant à battre pavillon luxembourgeois ~~suivants~~, énumérés ci-après :

1° ~~a.~~ les navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers ;

2° ~~b.~~ les navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaison, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 ;

3° ~~c.~~ les unités mobiles de forage au large. »

Commentaire :

Tenant compte de la critique rédactionnelle du Conseil d'Etat, la commission a amendé la phrase introduisant l'énumération. La numérotation elle-même, initialement en lettres minuscules, a été rendue conforme aux règles légistiques.

*Amendement 2 visant l'article 5**Libellé :*

« **Art. 5.** Si le navire ne respecte pas ou n'est pas en mesure de respecter les exigences du chapitre XI/2 de la ~~convention~~ Convention SOLAS, de la partie A du ~~code~~ Code ISPS, du règlement (CE) n° 725/2004, des prescriptions obligatoires de la partie B du Code ISPS rendues obligatoires par ledit règlement (CE) n° 725/2004, ou encore les exigences issues des niveaux de sûreté applicables, la compagnie en informe le commissaire ~~doit en être informé~~ avant que le navire ne se livre à une activité quelconque d'interface avec un port ou avant d'entrer dans un port, selon l'événement qui se produira le premier. »

Commentaire :

A l'encontre de l'article 5, le Conseil d'Etat exprime deux observations auxquelles la commission entend faire droit.

Dans son avis, le Conseil d'Etat note que, en ce qui concerne l'articulation entre le respect du règlement (CE) n° 725/2004 et celui des prescriptions obligatoires de la partie B du Code ISPS, c'est le règlement qui détermine à l'article 5, paragraphe 5, les dispositions de la partie B du Code ISPS qui sont obligatoires. Le seul renvoi au règlement serait dès lors suffisant.

Le Conseil d'Etat ajoute que si une précision s'impose, il faut dire que les prescriptions de la partie B du Code ISPS rendues obligatoires par le règlement doivent être respectées. La commission a jugé utile de fournir ladite précision supplémentaire.

En réaction à la remarque afférente du Conseil d'Etat, la commission a également précisé qui doit informer le commissaire lorsque le navire ne satisfait pas aux exigences liées au niveau de sûreté prescrit.

*Amendement 3 visant l'article 10, alinéa 3**Libellé :*

« Le commissaire peut ~~demandeur à ce que~~ démander à ce que procéder ou demander à un organisme de sûreté reconnu de procéder à des vérifications supplémentaires ~~soient effectuées.~~ »

Commentaire :

Compte tenu de l'observation afférente du Conseil d'Etat, la commission a reformulé le libellé de l'alinéa 3 du présent article afin de préciser le rôle du commissaire et l'auteur des vérifications supplémentaires.

Pour ce qui est de la remarque du Conseil d'Etat, en ce qui concerne le présent article et les articles subséquents, qu'il ne ressort pas du dispositif lui-même que l'organisme de sûreté reconnu agit sur « délégation » du commissaire, la commission renvoie au Code ISPS dont résulte cette délégation, par exemple de sa partie A, paragraphe 4.3.

*Amendement 4 visant l'article 17**Libellé :*

« **Art. 17.** Pour être autorisé comme organisme de sûreté reconnu, un organisme habilité ~~doit en fait~~ doit en fait au préalable ~~en faire~~ la demande.

~~et~~ L'organisme habilité ~~faire la démonstration~~ démontre de ses compétences en matière de sûreté conformément à ~~la section 4.5 de~~ la partie B, paragraphe 4.5, du ~~code~~ Code ISPS. A cet effet, il ~~en~~ apporte la preuve de ses compétences techniques, administratives et de gestion. Il ~~démontre également et de sa capacité~~ démontre également être capable d'assurer la fourniture de services de qualité en temps voulu. »

Commentaire :

Par sa reformulation, la commission entend faire droit à l'avis du Conseil d'Etat qui critique la formulation défectueuse de l'article 17 qui mélange des questions de procédure et de fond. En effet,

la référence aux compétences techniques est opérée dans deux parties de phrase qui se suivent et dont l'articulation est très maladroite.

Amendement 5 visant l'article 20

Libellé :

« **Art. 2019.** ~~Une fois autorisé~~ Dès l'octroi de l'autorisation, la relation de travail est établie par écrit entre le commissaire et l'organisme de sûreté reconnu. Cet accord décrit les tâches et les fonctions précises assurées par l'organisme en matière de sûreté sous la responsabilité du commissaire et pour son compte.

Un règlement grand-ducal précise la forme de l'accord et les modalités de la relation de travail. »

Commentaire :

Par son amendement, la commission fait droit à l'avis du Conseil d'Etat qui, compte tenu du commentaire joint au présent article, juge un renvoi plus explicite à un dispositif réglementaire comme utile.

La commission a eu explication que dans les faits, un seul contrat est conclu avec des dispositions en matière de sécurité et des dispositions en matière de sûreté. Cependant, la base légale du règlement du 17 mars 2016 est la directive modifiée 2009/15 qui a pour objet la sécurité. Un nouveau règlement grand-ducal sera pris pour maintenir la différenciation entre sécurité et sûreté.

Amendement 6 visant l'article 22

Libellé :

« **Art. 2220.** Un organisme de sûreté reconnu ~~qui aurait effectué ou préparé~~ refuse d'effectuer l'examen ou l'approbation d'un plan de sûreté d'un navire ou de ses amendements ~~s'il a participé à la préparation de l'évaluation de sûreté, ou à la préparation du le plan de sûreté ou les des amendements du plan de sûreté d'un dudit navire particulier~~ ou s'il est lié avec l'organisme de sûreté reconnu qui a élaboré ou contribué à l'élaboration du plan ~~doit refuser d'effectuer toute mission relative à la sûreté du navire à bord du même navire.~~ »

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat condense élégamment le sens de cet article : « (...) l'organisme qui a élaboré le plan doit être différent de celui qui est appelé à l'approuver. »

Il constate toutefois que le texte gouvernemental ne reproduit pas correctement l'obligation internationale en ce qu'il consacre des concepts tels qu'« évaluation de sûreté » et « mission relative à la sûreté du navire à bord du même navire » qui ne figurent pas dans la section 9.4. Partant, il demande que le libellé du dispositif international auquel renvoie le règlement (CE) n° 725/2004 soit repris.

Le Conseil d'Etat critique également que l'obligation prévue à charge de l'Etat se trouve transformée en interdiction, de nature professionnelle, imposée à l'organisme qui doit refuser une mission. Le Conseil d'Etat a du mal à suivre cette logique, étant donné que c'est l'autorité luxembourgeoise qui sollicite l'organisme de sûreté reconnu pour procéder au contrôle. Il considère, dans cette optique, que le dispositif est à omettre, étant donné qu'il revient à l'autorité luxembourgeoise de vérifier, quand elle charge les organismes de sûreté reconnus pour examiner et approuver le plan de sûreté du navire, si cet organisme n'a pas contribué à l'élaboration de ce plan.

Concernant cette critique, la commission donne à considérer que le paragraphe 9.4 de la partie B du Code ISPS est à lire en relation avec le Code ISPS, partie A 9.2.1 : « Dans ce cas, l'organisme de sûreté reconnu chargé d'examiner et d'approuver un plan de sûreté du navire, ou des amendements de ce plan, ne doit pas avoir participé à la préparation de l'évaluation de la sûreté du navire ni à la préparation du plan de sûreté du navire, ou des amendements de ce plan, devant faire l'objet de l'examen. ». Il s'agit donc bien d'une interdiction.

Dans son avis, le Conseil d'Etat note encore l'absence de limitation dans le temps de cette interdiction. Le dispositif sous examen n'envisage pas non plus l'hypothèse où le plan de sûreté s'est trouvé modifié à la suite de l'intervention d'un autre organisme.

Dans l'hypothèse où le Conseil d'Etat juge insatisfaisante la reformulation proposée, la commission propose d'omettre cette disposition.

*Amendement 7 visant l'article 23**Libellé :*

« **Art. 2321.** Lorsqu'il communique annuellement au commissaire les résultats de l'examen de la gestion de son système de qualité au commissaire, effectué en application de l'article 11 du règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et la directive modifiée 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, l'organisme habilité transmet en sus les résultats concernant l'activité de surveillance relative à la sûreté des navires battant pavillon luxembourgeois. »

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat propose de renvoyer comme suit au dispositif européen :

« Lorsqu'il communique annuellement au commissaire les résultats de l'examen de la gestion de son système de qualité, effectué en application de l'article 11 du règlement (CE) n° 391/2009, [...] ».

La commission a fait sien le libellé proposé par le Conseil d'Etat, sauf à reprendre l'intitulé intégral du règlement (CE) n° 391/2009 au corps même de l'article. Ceci, afin d'éviter de le faire figurer également parmi les définitions de l'article 1^{er}.

S'agissant dans le présent cas de figure d'une obligation d'information, la commission considère le renvoi au règlement (CE) n° 391/2009 comme moins gênant qu'au niveau de l'article 18, où le Conseil d'Etat exprime une proposition similaire.

*Amendement 8 visant l'article 25**Libellé :*

« **Art. 2523.** (1) Le commissaire peut demander à l'organisme de sûreté reconnu qui n'aurait pas maintenu les conditions de compétence, de qualité et d'indépendance ayant prévalu à son autorisation ou qui aurait manqué à ses obligations telles qu'issues ~~des articles 21 et 22~~ de l'article 20, de prendre des mesures ~~préventives et correctives~~, dans les délais qu'il détermine en fonction de la dangerosité des manquements et défaillances.

(2) ~~Dans les cas visés à l'article 25 au paragraphe 1^{er}, le ministre peut, sur avis du commissaire, suspendre son autorisation jusqu'à ce que les mesures préventives ou correctives aient été adoptées.~~ »

Commentaire :

L'ancien article 25 est structuré en paragraphes.

A la suite de la suppression de l'ancien article 21, le renvoi fait par le désormais premier paragraphe aux anciens articles 21 et 22 est adapté.

Afin de faire droit à l'avis du Conseil d'Etat, qui s'interroge sur la cohérence de la terminologie de cet article qui se limite à viser de manière très générale le maintien des « conditions ayant prévalu à [l'] autorisation », la commission a précisé davantage cette notion de « conditions ». Elle a en outre supprimé le renvoi à des mesures préventives, dont la logique a échappé au Conseil d'Etat.

Le paragraphe ajouté reprend l'ancien alinéa 1^{er} de l'article 26. Ce transfert fait droit à une observation afférente du Conseil d'Etat exprimée à l'endroit dudit article.

*Amendement 9 visant l'article 26**Libellé :*

« **Art. 2624.** ~~Dans les cas visés à l'article 25, le ministre peut, sur avis du commissaire, suspendre son autorisation jusqu'à ce que les mesures préventives ou correctives aient été adoptées.~~

Le ministre peut retirer l'autorisation d'un organisme de sûreté reconnu, sans préjudice de tout droit à réparation pour tout dommage causé par l'organisme de sûreté reconnu :

1° a en cas de non-respect grave ou répété des conditions de compétence, de qualité et d'indépendance ayant prévalu à l'autorisation de l'organisme de sûreté reconnu ou de manquement aux

obligations ~~qui lui incombent sur base des articles 21 et 22~~ de l'article 20, tel qu'il constitue une menace inacceptable pour la sûreté des navires ;

2° ~~en cas d'insuffisances graves ou répétées de ses performances en matière de sûreté~~ telles qu'elles constituent une menace inacceptable pour la sûreté des navires ;

3° ~~qui empêche son évaluation ou y fait obstacle de manière répétée.~~

L'arrêté de suspension ou de retrait de l'habilitation est publié par extrait au Mémorial B du Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. »

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat fait observer que l'alinéa 1^{er}, qui permet au ministre de suspendre l'autorisation de l'organisme de sûreté, est directement lié au rappel à l'ordre prévu par l'article 25. Dans un souci de clarté, il recommande de déplacer cette disposition à l'article auquel elle est liée.

La commission a également tenu compte du renvoi fait par le Conseil d'Etat à ses observations exprimées à l'endroit de l'article 24. Elle a donc précisé au premier point de l'énumération les conditions visées. Le renvoi intratextuel fait par ledit point a été adapté.

Amendement 10 visant l'article 27

Libellé :

« **Art. 2725.** Lors des vérifications ou des contrôles, tout inspecteur est investi du pouvoir de prendre une ou plusieurs mesures prévues au présent chapitre s'il constate une non-conformité du navire avec les prescriptions applicables sur base du chapitre XI-2 de la «Convention SOLAS, de la partie A du Code ISPS, du règlement (CE) n° 725/2004, des prescriptions ~~obligatoires~~ de la partie B du Code ISPS rendues obligatoires par ledit règlement (CE) n° 725/2004.

Tout inspecteur a de surcroît la faculté de donner des conseils ~~lorsqu'il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions applicables en matière de sûreté.~~ »

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat renvoie à ses considérations à l'endroit de l'article 5, en ce qui concerne la référence à la partie B du Code ISPS. Également à cet endroit, la commission a donc précisé qu'il s'agit des prescriptions rendues obligatoires par le règlement (CE) n° 725/2004.

Compte tenu des observations afférentes du Conseil d'Etat, la commission a supprimé au second alinéa le bout de phrase « lorsqu'il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions applicables en matière de sûreté ». Pour accorder à l'inspecteur le droit de prodiguer des conseils, une référence au caractère de l'infraction n'est pas requise.

Amendement 11 visant l'article 29

Libellé :

« **Art. 2927.** (1) Tout inspecteur peut, après en avoir informé le commissaire, exiger qu'il soit pris, dans un délai imparti, toute mesure corrective appropriée, afin de remédier aux ~~manquements non-conformités~~ constatés lors des vérifications ou contrôles.

(2) L'inspecteur vérifie la bonne exécution ~~des rectifications des anomalies détectées de la mise en conformité, en respect de ses~~ conformément aux injonctions ~~telles que~~ données en application du paragraphe 1^{er} ~~du présent article~~, au plus tard à l'échéance du délai imparti.

(3) Lorsque les mesures correctives requises au paragraphe 1^{er} n'ont pas été prises dans le délai imparti, un nouveau délai est donné pour redresser les ~~défauts~~ non-conformités. Durant ce délai, le commissaire peut interdire au navire de naviguer ou d'être autrement exploité sauf à se rendre au port ou au chantier naval le plus proche en vue de la correction des ~~anomalies relevées~~ non-conformités. »

Commentaire :

La commission a été conquise par la critique terminologique du Conseil d'Etat.

La variété des termes relevée par le Conseil d'Etat dans cet article – manquements, défauts, anomalies – désigne, en fait, une seule et même réalité : des non-conformités. La commission a donc recouru à cette seule notion générique.

Les autres modifications résultent soit des observations légistiques exprimées par le Conseil d'Etat, soit de la tentative de la commission de remédier à la lourdeur rencontrée du style rédactionnel.

Amendement 12 visant l'article 30

Libellé :

« **Art. 3028.** En cas de ~~manquement~~ d'une non-conformité grave ou ~~de~~ d'un danger imminent pour la sûreté du navire, le commissaire peut directement interdire au navire de naviguer ou d'être autrement exploité. Il peut prendre à cet effet toute mesure appropriée et ~~notamment~~ requérir l'assistance des autorités compétentes auprès de l'État du port ~~en vue de faire~~ afin d'immobiliser le navire.

Par exception, le commissaire peut autoriser le navire à se rendre au port ou au chantier naval le plus proche en vue de la correction des ~~anomalies~~ non-conformités relevées. »

Commentaire :

Dans la suite logique de l'amendement précédent, la commission a remplacé les termes de « manquement » et d'« anomalie » par la notion de « non-conformité ». Les autres corrections apportées au libellé sont d'ordre purement rédactionnel ou légistique.

Le Conseil d'Etat s'interrogeant sur le lien entre le manquement grave et celui d'infraction manifeste, la commission a eu explication que cette qualification de « grave » vise des non-conformités qui représentent un danger en matière de sûreté. L'exemple fourni était l'inexistence d'un système d'« *access control* » et donc l'absence d'une vérification systématique de l'identité des personnes qui montent à bord.

Comme exemple d'un « danger imminent », les représentants de l'exécutif ont indiqué le cas d'un navire entrant dans une zone qualifiée de niveau de sûreté 3.

Amendement 13 visant l'article 31

Libellé :

« **Art. 3129.** En cas d'absence de réparation dans les délais impartis visés à l'article 2927, paragraphe 1^{er}, le ministre peut prononcer une amende d'ordre à l'encontre de la compagnie ou du capitaine ne pouvant dépasser ~~2.500~~ 2 500 euros. Elle doit être proportionnée à la gravité des manquements.

La notification de l'amende s'effectue moyennant lettre recommandée ou contre signature apposée sur le double de la décision.

En cas de désaccord, la personne concernée doit former opposition par écrit motivé endéans un délai de quinze jours à compter de la date de notification de l'amende administrative, moyennant notification, par lettre recommandée ou contre signature sur le double de sa réclamation, au ministre.

En cas d'opposition, le ministre prend au vu de la motivation écrite lui notifiée par la personne concernée une nouvelle décision motivée, à caractère contradictoire, qui est à son tour notifiée de la manière prévue ~~au paragraphe~~ à l'alinéa 2.

(...) »

Commentaire :

Le Conseil d'Etat se limite à paraphraser la teneur de cet article.

La commission s'est limitée à corriger les renvois.

Amendement 14 insérant un article 34 nouveau

Libellé :

« **Art. 34.** (1) Les infractions aux articles 31, 32 et 33 commises à bord d'un navire luxembourgeois sont réputées commises sur le territoire du Grand-Duché.

(2) Peut être poursuivi et jugé au Grand-Duché, tout Luxembourgeois ou tout étranger qui, hors du territoire du Grand-Duché, s'est rendu coupable d'une des infractions prévues au présent chapitre.

Toutefois, aucune poursuite n'aura lieu lorsque l'inculpé, jugé en pays étranger du chef de la même infraction, aura été acquitté. Il en sera de même lorsque, après y avoir été condamné, il aura subi ou prescrit sa peine ou qu'il aura été gracié.

Toute détention subie à l'étranger par suite de l'infraction qui donne lieu à la condamnation dans le Grand-Duché sera imputée sur la durée des peines emportant privation de la liberté. »

Commentaire :

Dans son avis, le Conseil d'Etat commente plus en profondeur l'article 35 du texte gouvernemental (devenu l'article 33).

Le Conseil d'Etat constate que « L'application de ce droit pénal spécial luxembourgeois se fait au titre de la compétence personnelle du Luxembourg par rapport à des sociétés de droit luxembourgeois inscrites sur le registre maritime luxembourgeois. ».

C'est ainsi que le Conseil d'Etat renvoie à « une responsabilité éventuelle propre des personnes physiques, membres des organes des entités morales ou ayant pouvoir de direction à bord des navires » et donne à considérer que si « ces personnes ne sont pas de nationalité luxembourgeoise et si le navire se trouve dans les eaux territoriales d'un État côtier, l'application du droit pénal luxembourgeois ne pourra être fondée que sur le pavillon luxembourgeois du navire. ».

Le Conseil d'Etat souligne que les sanctions prévues par le présent dispositif visent « toute personne » qui commet les infractions prévues. Il ajoute « que le code belge de la navigation est plus précis sur ce point, en ce qu'il distingue selon les situations, dans le livre IV (mise en application), titre 1er (sanctions), chapitre 2 (sanction des infractions), entre le propriétaire du navire, l'armateur, l'exploitant, l'affrèteur, le capitaine ou le commandant. ».

En réaction à ces réflexions, la commission a inséré un article supplémentaire qui précise cette responsabilité des personnes physiques. A cette fin, la commission s'est inspirée du Code de procédure pénale et de l'exemple du projet de loi n° 8048 qu'elle vient d'amender.

*

J'envoie copie de la présente à la Ministre déléguée auprès du Premier ministre, chargée des Relations avec le Parlement, avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Claude WISELER

*

7706

TEXTE COORDONNE

PROJET DE LOI

relatif à l'amélioration de la sûreté des navires

~~Titre 1^{er}~~ Chapitre I^{er} – Dispositions générales

Art. 1^{er}. ~~Aux fins~~ Pour l'application de la présente loi, on entend par :

- 1° ~~1-« Code ISPS »~~ : le ~~code~~ Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires ~~dans sa version actualisée~~ ;
- 2° ~~2-« Commissaire~~ commissaire » : le commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes ;
- 3° ~~3-« Compagnie~~ compagnie » : entité telle que définie à la règle 1^{ère} du chapitre IX de la ~~e~~Convention SOLAS ;
- 4° ~~4-« Convention SOLAS »~~ : la ~~e~~Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ~~dans sa version actualisée~~ ;

- 5° ~~5~~ « ~~Inspecteur~~inspecteur » : le commissaire ou un employé d'un organisme de sûreté reconnu, chargé de contrôler la sûreté des navires ;
- 6° ~~6~~ « ~~Navire~~navire » : tout navire tel que défini à l'article 1.1.0-1 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime luxembourgeois qui entre dans le champ d'application de la présente loi tel que déterminé à l'article 2~~7~~ ;
- 7° ~~7~~ « ~~Organisme~~organisme habilité » : un organisme défini à l'article 2.0.0-2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre maritime luxembourgeois ;
- 8° ~~8~~ « ~~Organisme~~organisme de sûreté reconnu » : un organisme habilité qui a été autorisé à agir en matière de sûreté suivant les articles 16 et suivants de la présente loi ;
- 9° ~~9~~ « ~~Ministre~~ministre » : le ministre ayant les ~~affaires~~ Affaires maritimes dans ses attributions~~7~~ ;
- 10° ~~10~~ « ~~Règlement~~règlement (CE) n° 725/2004 » : le ~~Règlement~~règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

Art. 2. La présente loi s'applique, dès lors qu'ils effectuent des voyages internationaux, aux navires battant pavillon luxembourgeois ou demandant à battre pavillon luxembourgeois ~~suivants dès lors qu'ils effectuent des voyages internationaux~~, énumérés ci-après :

- 1° ~~a~~ les navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers ;
- 2° ~~b~~ les navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaison, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 ;
- 3° ~~c~~ les unités mobiles de forage au large.

Art. 3. Le commissaire fait office, ~~pour la sûreté maritime~~ d'autorité compétente pour la sûreté maritime telle que visée à l'article 2, ~~7~~ paragraphe 7, du ~~Règlement~~ règlement (CE) n° 725/2004.

Art. 4. Tout navire ~~doit avoir~~ dispose à son bord de tout le matériel et de l'équipement de sûreté adéquat, y compris d'un système d'alerte, afin de pouvoir assurer le niveau de sûreté prescrit sur base de la règle 3 du chapitre XI/2 de la ~~convention~~Convention SOLAS et prendre les mesures imposées par la section 7 de la partie A du ~~code~~Code ISPS.

Art. 5. Si le navire ne respecte pas ou n'est pas en mesure de respecter les exigences du chapitre XI/2 de la ~~convention~~Convention SOLAS, de la partie A du ~~code~~Code ISPS, du règlement (CE) n° 725/2004, des prescriptions ~~obligatoires~~ de la partie B du Code ISPS ~~rendues obligatoires par ledit règlement (CE) n° 725/2004~~, ou encore les exigences issues des niveaux de sûreté applicables, la compagnie en ~~informe~~ le commissaire ~~doit en être informé~~ avant que le navire ne se livre à une activité quelconque d'interface avec un port ou avant d'entrer dans un port, selon l'événement qui se produira le premier.

Art. 6. Le commissaire peut autoriser un navire particulier ou un groupe de navires, à mettre en œuvre d'autres mesures de sûreté équivalentes à celles qui sont prescrites au chapitre XI/2 de la ~~convention~~Convention SOLAS ou à la partie A du ~~code~~Code ISPS, à condition que ces mesures de sûreté soient au moins aussi efficaces que celles qui sont prescrites dans ledit chapitre ou dans la partie A du ~~code~~Code ISPS.

Art. 7. La déclaration de sûreté définie à la section 5 de la partie A du ~~code~~Code ISPS et le registre des activités visé à la section 10 de la même partie dudit ~~code~~Code doivent être conservés à bord du navire pour une période de ~~5~~ cinq ans.

Art. 8. Toute navire détient à bord et applique un plan de sûreté établi par la compagnie et approuvé par le commissaire ou l'organisme de sûreté reconnu conformément à la section 9 de la partie A du ~~code~~Code ISPS.

Toute modification au système de sûreté, au plan de sûreté du navire approuvé ou au matériel de sûreté spécifié dans le plan doit être approuvée par le commissaire sinon l'organisme de sûreté reconnu.

Art. 9. Le commissaire ou l'organisme de sûreté reconnu peut contrôler et mettre à l'épreuve les mesures de sûreté à bord des navires et le plan de sûreté.

Titre 2 Chapitre II – Vérifications, certification et visa

Art. 10. Le commissaire sinon un organisme de sûreté reconnu procède aux vérifications visées à la section 19.1 de la partie A du ~~code~~Code ISPS.

La vérification de renouvellement doit intervenir au plus tard cinq ans après la date de délivrance du certificat international de sûreté.

Le commissaire peut ~~demander à ce que~~ procéder ou demander à un organisme de sûreté reconnu de procéder à des vérifications supplémentaires soient effectuées.

Art. 11. Au vu du plan de sûreté approuvé et du rapport de visite initiale de sûreté, le commissaire sinon un organisme de sûreté reconnu délivre ou vise le certificat international de sûreté défini à la section 19.2 de la partie A du ~~code~~Code ISPS.

Le certificat international de sûreté est délivré pour une période maximale de cinq ans.

Art. 12. Le certificat international de sûreté est renouvelé par le commissaire sinon un organisme de sûreté reconnu à l'issue d'une visite de vérification de la conformité du navire au plan de sûreté qui doit intervenir au plus tard cinq ans après la date de sa délivrance. Le certificat est renouvelé pour une période n'excédant pas ~~5~~ cinq ans à compter de la date d'expiration et hors prorogation éventuelle, suivant les articles 13 et 14 de la présente loi, du certificat existant.

Art. 13. Si, après l'achèvement d'une vérification de renouvellement, un nouveau certificat ne peut pas être délivré au navire avant la date d'expiration du certificat, le commissaire sinon un organisme de sûreté reconnu appose un visa sur le certificat existant qui est accepté comme valable pour une nouvelle période qui ne peut excéder cinq mois à compter de la date d'expiration.

Art. 14. Si à la date d'expiration du certificat international de sûreté, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel une vérification peut être réalisée, le commissaire ou l'organisme de sûreté reconnu peut proroger ledit certificat pour une durée maximale de trois mois afin de lui permettre de terminer son voyage, dans les limites et sous les conditions fixées à la section 19.3.5 de la partie A du ~~code~~Code ISPS. Les navires visés à la section 19.3.6 ne peuvent se voir accorder par le commissaire une prorogation de leur certificat international de sûreté ne dépassant pas un mois à compter de la date d'expiration dudit certificat.

Art. 15. Avant l'approbation du plan de sûreté et la visite initiale de sûreté, un certificat international de sûreté provisoire valable pour une durée de ~~6~~ six mois non renouvelable peut être délivré par le commissaire ou un organisme de sûreté reconnu dans les conditions énoncées à la section 19.4 de la partie A du ~~code~~Code ISPS et après les vérifications énoncées à la section 19.4.2.

Titre 3 Chapitre III – Autorisation des organismes habilités en tant qu'organismes de sûreté reconnus

Art. 16. Le ministre peut, en fonction des besoins de l'État et sur avis préalable du commissaire, autoriser un ou plusieurs des organismes habilités à effectuer en tout ou en partie les missions d'approbation des plans de sûreté ou de leurs amendements, de contrôle et de mise à l'épreuve des mesures de sûreté, de vérifications, et de délivrance, visa et renouvellement du certificat international de sûreté, pour le compte du commissaire.

Art. 17. Pour être autorisé comme organisme de sûreté reconnu, un organisme habilité ~~doit~~ en fait au préalable ~~en faire~~ la demande.

et L'organisme habilité faire la démonstration ~~démontre~~ démontre de ses compétences en matière de sûreté conformément à la section 4.5 de la partie B, paragraphe 4.5, du ~~code~~Code ISPS. A cet effet, il en apportant apporte la preuve de ses compétences techniques, administratives et de gestion. Il démontre également et de sa capacité être capable d'assurer la fourniture de services de qualité en temps voulu.

Art. 18. L'autorisation est octroyée à l'entité juridique qui est l'entité mère de toutes les entités juridiques composant l'organisme habilité. Cette autorisation couvre toutes les entités juridiques qui contribuent à ce que cet organisme assure des services à l'échelle internationale.

L'autorisation peut être limitée à certains types de navires, à des navires d'un certain gabarit, à certaines activités ou à une combinaison de ces éléments, conformément à la capacité et aux compétences attestées de l'organisme habilité ou à sa demande. Cette limitation peut être réexaminée à tout moment.

~~Art. 19. L'arrêté ministériel d'autorisation est publié par extrait au Mémorial B.~~

Art. 2019. ~~Une fois autorisé~~ Dès l'octroi de l'autorisation, la relation de travail est établie par écrit entre le commissaire et l'organisme de sûreté reconnu. Cet accord décrit les tâches et les fonctions précises assurées par l'organisme en matière de sûreté sous la responsabilité du commissaire et pour son compte.

Un règlement grand-ducal précise la forme de l'accord et les modalités de la relation de travail.

~~Art. 21. Pendant toute la période de son autorisation, l'organisme de sûreté reconnu doit continuer à respecter les exigences en matière de compétence, de qualité et d'indépendance.~~

Art. 220. Un organisme de sûreté reconnu ~~qui aurait effectué ou préparé~~ refuse d'effectuer l'examen ou l'approbation d'un plan de sûreté d'un navire ou de ses amendements s'il a participé à la préparation de l'évaluation de sûreté, ou à la préparation du plan de sûreté ou les des amendements du plan de sûreté d'un dudit navire particulier ou s'il est lié avec l'organisme de sûreté reconnu qui a élaboré ou contribué à l'élaboration du plan ~~doit refuser d'effectuer toute mission relative à la sûreté du navire à bord du même navire.~~

Art. 231. Lorsqu'il communique annuellement au commissaire les résultats de l'examen de la gestion de son système de qualité ~~au commissaire~~, effectué en application de l'article 11 du règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et la directive modifiée 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, l'organisme habilité transmet en sus les résultats concernant l'activité de surveillance relative à la sûreté des navires battant pavillon luxembourgeois.

Art. 242. Le commissaire évalue les organismes de sûreté reconnus périodiquement pour vérifier qu'ils s'acquittent, de manière satisfaisante, des obligations contractuelles qui leur incombent en matière de sûreté.

A cette fin, le commissaire peut effectuer une visite de l'organisme de sûreté reconnu, soit à son siège, soit auprès d'une succursale ainsi qu'une inspection des navires qui ont été précédemment contrôlés par l'organisme de sûreté reconnu.

L'organisme de sûreté reconnu donne accès aux informations nécessaires aux fins de l'évaluation. Aucune clause contractuelle ne peut être invoquée pour restreindre l'accès.

Art. 253. (1) Le commissaire peut demander à l'organisme de sûreté reconnu qui n'aurait pas maintenu les conditions de compétence, de qualité et d'indépendance ayant prévalu à son autorisation ou qui aurait manqué à ses obligations telles qu'issues ~~des articles 21 et 22~~ de l'article 20, de prendre des mesures ~~préventives et~~ correctives, dans les délais qu'il détermine en fonction de la dangerosité des manquements et défaillances.

(2) ~~Dans les cas visés à l'article 25 au paragraphe 1^{er}, le ministre peut, sur avis du commissaire, suspendre son autorisation jusqu'à ce que les mesures préventives ou correctives aient été adoptées.~~

Art. 264. ~~Dans les cas visés à l'article 25, le ministre peut, sur avis du commissaire, suspendre son autorisation jusqu'à ce que les mesures préventives ou correctives aient été adoptées.~~

Le ministre peut retirer l'autorisation d'un organisme de sûreté reconnu, sans préjudice de tout droit à réparation pour tout dommage causé par l'organisme de sûreté reconnu :

1° ~~a.~~ en cas de non-respect grave ou répété des conditions de compétence, de qualité et d'indépendance ayant prévalu à l'autorisation de l'organisme de sûreté reconnu ou de manquement aux obligations

qui lui incombent sur base des articles ~~21 et 22~~ de l'article 20, tel qu'il constitue une menace inacceptable pour la sûreté des navires ;

2° ~~b.~~ en cas d'insuffisances graves ou répétées de ses performances en matière de sûreté telles qu'elles constituent une menace inacceptable pour la sûreté des navires ;

3° ~~e.~~ qui empêche son évaluation ou y fait obstacle de manière répétée.

L'arrêté de suspension ou de retrait de l'habilitation est publié par extrait au Mémorial B du Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

~~Titre 4~~ Chapitre IV – Mesures administratives:

Art. ~~2725~~. Lors des vérifications ou des contrôles, tout inspecteur est investi du pouvoir de prendre une ou plusieurs mesures prévues au présent chapitre s'il constate une non-conformité du navire avec les prescriptions applicables sur base du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, de la partie A du Code ISPS, du règlement (CE) n° 725/2004, des prescriptions ~~obligatoires~~ de la partie B du Code ISPS rendues obligatoires par ledit règlement (CE) n° 725/2004.

Tout inspecteur a de surcroît la faculté de donner des conseils ~~lorsqu'il n'y a pas une infraction manifeste aux prescriptions applicables en matière de sûreté.~~

Art. ~~2826~~. Les compagnies tiennent à la disposition des inspecteurs tous les renseignements et justifications en matière de sûreté propres à l'accomplissement de leur mission.

Elles donnent accès, à tout moment, à leurs navires et aux équipements en relation avec leurs activités.

Art. ~~2927~~. (1) Tout inspecteur peut, après en avoir informé le commissaire, exiger qu'il soit pris, dans un délai imparti, toute mesure corrective appropriée, afin de remédier aux ~~manquements~~ non-conformités constatées lors des vérifications ou contrôles.

(2) L'inspecteur vérifie la bonne exécution ~~des rectifications des anomalies détectées~~ de la mise en conformité, ~~en respect de ses~~ conformément aux injonctions ~~telles que~~ données en application du paragraphe 1^{er} ~~du présent article~~, au plus tard à l'échéance du délai imparti.

(3) Lorsque les mesures correctives requises au paragraphe 1^{er} n'ont pas été prises dans le délai imparti, un nouveau délai est donné pour redresser les ~~défauts~~ non-conformités. Durant ce délai, le commissaire peut interdire au navire de naviguer ou d'être autrement exploité sauf à se rendre au port ou au chantier naval le plus proche en vue de la correction des ~~anomalies relevées~~ non-conformités.

Art. ~~3028~~. En cas de ~~manquement~~ d'une non-conformité grave ou de d'un danger imminent pour la sûreté du navire, le commissaire peut directement interdire au navire de naviguer ou d'être autrement exploité. Il peut prendre à cet effet toute mesure appropriée et ~~notamment~~ requérir l'assistance des autorités compétentes auprès de l'État du port ~~en vue de faire~~ afin d'immobiliser le navire.

Par exception, le commissaire peut autoriser le navire à se rendre au port ou au chantier naval le plus proche en vue de la correction des ~~anomalies~~ non-conformités relevées.

~~Titre 5~~ Chapitre V – Sanctions administratives:

Art. ~~3129~~. En cas d'absence de réparation dans les délais impartis visés à l'article ~~2927~~, paragraphe 1^{er}, le ministre peut prononcer une amende d'ordre à l'encontre de la compagnie ou du capitaine ne pouvant dépasser ~~2.500~~ 2 500 euros. Elle doit être proportionnée à la gravité des manquements.

La notification de l'amende s'effectue moyennant lettre recommandée ou contre signature apposée sur le double de la décision.

En cas de désaccord, la personne concernée doit former opposition par écrit motivé endéans un délai de quinze jours à compter de la date de notification de l'amende administrative, moyennant notification, par lettre recommandée ou contre signature sur le double de sa réclamation, au ministre.

En cas d'opposition, le ministre prend au vu de la motivation écrite lui notifiée par la personne concernée une nouvelle décision motivée, à caractère contradictoire, qui est à son tour notifiée de la manière prévue ~~au paragraphe~~ à l'alinéa 2.

A défaut d'opposition régulièrement notifiée, l'amende administrative devient immédiatement exigible à l'expiration du délai d'opposition. En cas de non-paiement suivant le mode de règlement prescrit, elle fera l'objet d'un recouvrement forcé par exploit d'un agent de l'administration compétente, consécutivement à la signification d'un commandement à toutes fins à charge du contrevenant.

Art. 3230. Le commissaire retire le certificat international de sûreté du navire si les mesures correctives ne sont toujours pas prises dans le nouveau délai visé à l'article ~~2927~~, paragraphe 3.

~~Titre 6~~ Chapitre VI – Sanctions pénales:

Art. 3331. (1) Est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une peine d'amende de ~~2.500~~ 2 500 à ~~100.000~~ 100 000 euros, ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui permet la navigation ou l'exploitation du navire sans son certificat international de sûreté ou avec un certificat international de sûreté non valide en contravention avec les articles 11 et suivants.

(2) Est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une peine d'amende de ~~2.500~~ 2 500 à ~~100.000~~ 100 000 euros, toute personne qui permet la navigation ou l'exploitation du navire sans qu'il n'ait à son bord le plan de sûreté visé à l'article 8.

Art. 3432. (1) Est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une peine d'amende de 750 à ~~25.000~~ 25 000 euros, ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui n'aurait pas informé le commissaire conformément à l'article 5.

(2) Est punie de la même peine toute personne qui communiquerait sciemment de fausses informations à l'occasion des procédures d'examen ou des visites ou à la délivrance, à la prorogation ou au renouvellement du certificat international de sûreté.

Art. 3533. Est punie de la peine prévue à l'article 458 du Code pénal, toute personne dépositaire par état ou par profession, d'informations confidentielles au sens ~~de l'article 4.1~~ de la partie B, paragraphe 4.1, du code Code ISPS qui, hors les cas où la loi l'oblige à faire connaître ces informations, les auront révélés.

Art. 34. (1) Les infractions aux articles 31, 32 et 33 commises à bord d'un navire luxembourgeois sont réputées commises sur le territoire du Grand-Duché.

(2) Peut être poursuivi et jugé au Grand-Duché, tout Luxembourgeois ou tout étranger qui, hors du territoire du Grand-Duché, s'est rendu coupable d'une des infractions prévues au présent chapitre.

Toutefois, aucune poursuite n'aura lieu lorsque l'inculpé, jugé en pays étranger du chef de la même infraction, aura été acquitté. Il en sera de même lorsque, après y avoir été condamné, il aura subi ou prescrit sa peine ou qu'il aura été gracié.

Toute détention subie à l'étranger par suite de l'infraction qui donne lieu à la condamnation dans le Grand-Duché sera imputée sur la durée des peines emportant privation de la liberté.

~~Chapitre 7~~ Chapitre VII – Dispositions transitoires

Art. 3635. Tout organisme de sûreté, ~~quel que~~ quel que soit le lieu où il se trouve établi, qui à la date d'entrée en vigueur de la présente loi a déjà été autorisé est considéré comme étant un organisme de sûreté reconnu, et ce sans avoir à demander une nouvelle autorisation.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7706/04

N° 7706⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

relatif à l'amélioration de la sûreté des navires

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(19.4.2024)

La Chambre de Commerce avait déjà eu l'occasion de commenter, dans son avis du 28 janvier 2021, le projet de loi n°7706 relative à l'amélioration de la sûreté des navires dont elle avait été saisie par le Ministre de l'Economie en date du 16 novembre 2020.

Pour rappel, le projet de loi n°7706 a pour objet de mettre en œuvre en droit luxembourgeois certaines dispositions du règlement (CE) n°725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires (ci-après le « Règlement n°725/2004 »). Le Règlement n°725/2004 a, quant à lui, pour principal objectif d'instaurer et de mettre en œuvre des mesures européennes visant à améliorer la sûreté des navires utilisés dans le commerce international et le trafic national ainsi que des installations associées, face à des menaces d'action illicites intentionnelles.

L'objet des amendements parlementaires au projet de loi n°7706 vise à prendre en compte et à répondre aux interrogations et aux observations exprimées par le Conseil d'Etat dans son avis du 23 février 2021.

En bref

- La Chambre de Commerce prend note des amendements parlementaires sous avis qui visent à prendre en compte et à répondre aux observations et aux interrogations exprimées par le Conseil d'Etat.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver les amendements parlementaires sous avis.

Dans les remarques préliminaires aux amendements parlementaires sous avis, la Commission de l'Economie, des PME de l'Energie, de l'Espace et du Tourisme de la Chambre des Députés explique lesdits amendements et répond aux interrogations exprimées par le Conseil d'Etat.

Les amendements parlementaires 1 à 13 procèdent à des modifications ponctuelles du texte du projet de loi n°7706, d'une part, pour reformuler certains libellés afin de les préciser et, d'autre part, pour adapter des références et pour répondre aux critiques terminologiques.

L'amendement parlementaire 14 ajoute, dans la partie relative aux sanctions pénales du projet de loi n°7706 un nouvel article 34. Ce nouvel article 34 précise que les infractions prévues par le projet de loi n°7706 commises à bord d'un navire luxembourgeois sont réputées commises sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. Ainsi, pourra être poursuivi et jugé au Grand-Duché de Luxembourg, tout luxembourgeois ou tout étranger qui, hors du territoire du Grand-Duché de Luxembourg, s'est rendu coupable d'une de ces infractions¹.

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaires à émettre quant aux amendements parlementaires sous avis.

*

¹ Toutefois, aucune poursuite n'aura lieu lorsque l'inculpé, jugé en pays étranger du chef de la même infraction, aura été acquitté. Il en sera de même lorsque, après y avoir été condamné, il aura subi ou prescrit sa peine ou qu'il aura été gracié. Toute détention subie à l'étranger par suite de l'infraction qui donne lieu à la condamnation dans le Grand-Duché sera imputée sur la durée des peines emportant privation de la liberté.

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver les amendements parlementaires sous avis.

7706/05

Projet de loi

relatif à l'amélioration de la sûreté des navires

Avis complémentaire du Conseil d'État

(25 juin 2024)

Par dépêche du 21 mars 2024, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État une série de quatorze amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de l'économie, des PME, de l'énergie, de l'espace et du tourisme afin de donner suite aux observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 23 février 2021¹.

Le texte desdits amendements était accompagné de remarques préliminaires, d'un commentaire pour chacun des amendements ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi sous rubrique.

L'avis complémentaire de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État en date du 22 avril 2024.

Considérations générales

Le Conseil d'État prend acte des remarques préliminaires.

Examen des amendements

Amendements 1 à 14

Sans observation.

Observations d'ordre légistique

Amendement 14

Il est demandé de se référer systématiquement au « Grand-Duché de Luxembourg ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 25 juin 2024.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Marc Thewes

¹ Avis n° 60.451 du Conseil d'État du 23 février 2021 sur le projet de loi relatif à la sûreté des navires.