



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Premier ministre

Secrétariat
général
de la mer

Secrétariat Général de la Mer

Instruction n°412



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREMIER MINISTRE

Secrétariat
Général de la Mer

h°412

Paris, le 28 juin 2004

Le Secrétaire général de la mer

à

destinataires in fine

Objet : Instruction relative aux échanges d'informations avec les navires ayant l'intention d'entrer dans un port, ou avec les navires exploités dans les eaux territoriales ou y entrant ; et au contrôle des navires dans un port ou dans les eaux territoriales, en matière de sûreté

Références : Convention SOLAS, chapitre XI-2
Code ISPS
Règlement 725-2004 du 31.03.2004 du Parlement et du conseil européens relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires
Plans Vigipirate et Vigimer

Les dispositions du code international de sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) et du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS prévoient, à compter du 1^{er} juillet 2004, des échanges d'informations relatives à la sûreté entre certains navires effectuant des voyages internationaux et les administrations à terre, dans les eaux territoriales et avant leur arrivée au port, ainsi que des procédures de contrôle de sûreté des navires dans les eaux territoriales et dans le port.

Le règlement 725-2004 du 31.03.2004 du parlement et du conseil européens étend l'application du chapitre XI-2 et de la partie A du code ISPS à certains navires effectuant un trafic national et rend obligatoires certaines dispositions de la partie B du code ISPS.

La présente instruction a pour objet :

- de préciser les modalités de mise en œuvre des échanges avec le navire, des inspections de sûreté des navires en mer territoriale ou au port et des mesures qui en découlent

- de définir les responsabilités qui incombent à chacun des intervenants dans la mise en œuvre de ces échanges d'informations, de ces contrôles, et des mesures qui en découlent.

Le système proposé repose sur la détermination a priori par l'autorité de police portuaire du degré de dangerosité du navire attendu.

Les professionnels du port, en particulier les pilotes maritimes, les premiers au contact du navire qui demande l'autorisation d'accès, doivent être particulièrement sensibilisés à la détection des anomalies et un système de remontée immédiate de l'information vers l'autorité de police portuaire doit être mis en place.

Les préfets des départements concernés pourront inviter les services de l'Etat présents sur le port à prêter leur concours à l'autorité de police portuaire, à sa demande, pour affiner l'analyse sur un comportement qui paraîtrait suspect ou sur les conséquences possibles d'un incident de sûreté rencontré au cours des heures précédentes par le navire

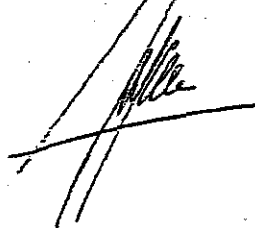
Excepté dans le cas où elle acquiert la conviction que le navire présente un danger immédiat dans le port, l'autorité de police portuaire pourra accueillir le navire au port, même s'il n'est pas parfaitement conforme aux normes ISPS, à charge pour elle de délivrer un avertissement.

Dans ce cas, il sera établi une déclaration de sûreté ou demandé l'inspection du navire à quai. Le refus d'accès au port pourrait être envisagé à l'issue du troisième avertissement.

Les autorités de police portuaire, les préfets maritimes et les centres de sécurité des navires signaleront au haut fonctionnaire de défense mer, point de contact national pour la sûreté, les incidents sérieux et les problèmes qu'ils rencontreront dans l'application de la présente note.

En outre, ils établiront un bilan au 31 octobre 2004 de l'application de ces mesures.

**Le Secrétaire général de la mer
Jean-René GARNIER**



Instruction relative aux échanges d'informations avec les navires ayant l'intention d'entrer dans un port ou dans les eaux territoriales et au contrôle des navires dans le domaine de la sûreté.

SOMMAIRE

Introduction

1. Généralités

1.1 - Définitions

1.2 – Les navires et les installations portuaires concernés par la présente instruction

1.2.1 – les navires visés par le chapitre XI-2 de SOLAS et le code ISPS

1.2.2 – Les installations portuaires visées par le chapitre XI-2 de SOLAS et le code ISPS

1.3 – Le traitement des autres navires

1.3.1 – la mise en œuvre de mesures de sûreté particulières

1.3.2 – les mesures de sûreté spécifiques au trafic local

1.4 – Les personnels chargés de l'inspection sûreté du navire au port ou dans les eaux intérieures ou territoriales

1.4.1 – les personnels habilités des affaires maritimes

1.4.2 – les autres personnes habilitées.

1.5 – L'application outre-mer

2. L'information des navires exploités dans les eaux territoriales, ou qui ont fait part de leur intention d'y entrer, sur le niveau de sûreté applicable et sur les menaces contre les navires

2.1 – Information sur le niveau de sûreté et les mesures de sûreté applicables dans les eaux territoriales françaises

2.2 – Conseils en matière de sûreté dans les eaux territoriales françaises

3. L'échange de renseignements avec les navires qui font part de leur intention d'entrer dans un port, avant l'arrivée au port

3.1 – Les informations relatives au niveau de sûreté en vigueur au port de destination et aux prescriptions de sûreté

3.1.1 – l'obligation d'information des navires par l'administration

3.1.2 – l'obligation des navires de respecter le niveau et les prescriptions de sûreté

3.1.3 – procédure applicable en cas de niveaux de sûreté différents entre navire et installation portuaire : la déclaration de sûreté

3.2 – Les autres renseignements exigibles des navires avant leur arrivée au port

4 – L'évaluation des renseignements fournis par les navires et les mesures qui peuvent être imposées aux navires

4.1 – Le capitaine du navire peut refuser de fournir ces renseignements

4.2 – L'analyse des renseignements fournis par le navire indique que le navire satisfait aux prescriptions de sûreté

4.3 – Il existe des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions de sûreté

4.3.1 – Procédure

4.3.1.1 – la déclaration de sûreté

- 4.3.1.2 – le contrôle du navire au port
- 4.3.2 - Les mesures prévues par la règle 9/2.5 du chapitre XI-2 de SOLAS
 - 4.3.2.1 – la demande de rectification de non conformité
 - 4.3.2.2 – l'obligation imposée au navire de se rendre en un endroit spécifié dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures
 - 4.3.2.3 – l'inspection de sûreté du navire dans les eaux territoriales
 - 4.3.2.4 – le refus d'accès au port
- 4.3.3 - les avis à donner en cas de mise en œuvre d'une des mesures prévues à la règle 9/2.5

5. Cas particulier : le capitaine du navire renonce à entrer dans le port

6. Le contrôle des navires au port

- 6.1 – le choix des navires à contrôler
 - 6.1.1 – les navires répondant aux critères du mémorandum d'entente de Paris
 - 6.1.2 – les navires qui font l'objet d'une demande de contrôle ou d'inspection
- 6.2 – le contrôle à bord des navires
 - 6.2.1 – le capitaine ne peut pas s'opposer à l'accès à bord des inspecteurs
 - 6.2.2 – la procédure de l'inspection initiale de sûreté
 - 6.2.2.1- le contrôle du certificat international de sûreté
 - 6.2.2.2- le contrôle des documents de bord et de la sécurisation des accès
 - 6.2.3 – les raisons de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions en matière de sûreté
- 6.3 – les mesures prévues par la règle 9/1.3 à l'encontre des navires qui ne satisfont pas aux prescriptions de sûreté
 - 6.3.1 – l'inspection détaillée du navire
 - 6.3.2 - les mesures administratives ou correctives de moindre portée
 - 6.3.3 – L'imposition d'un retard et la retenue du navire
 - 6.3.4 – la restriction des opérations ou du déplacement du navire dans le port
 - 6.3.5 – l'expulsion du port
 - 6.3.6 - les avis à donner en cas de mise en œuvre des mesures de la règle 9/1.3

ANNEXES

1. Schéma des actions qui peuvent être entreprises dans le cadre du contrôle sûreté des navires
2. Extrait de l'instruction relative aux alertes des navires (échanges de renseignements entre le navire et la terre pour les demandes de conseil et sur les mesures de sûreté)
3. Renseignements exigés des navires avant leur arrivée au port
4. Modèle de fiche sur les renseignements demandés au navire avant son entrée au port
5. Les raisons sérieuses de douter du respect des prescriptions de sûreté par le navire avant son entrée au port (règle 9 du chapitre XI-2 de SOLAS)
6. Modèle de déclaration de sûreté entre un navire et une installation portuaire
7. Les raisons sérieuses de penser que le navire n'est pas conforme aux normes de sûreté pendant le contrôle au port
8. L'inspection détaillée du navire
9. L'inspection du navire : aspects liés à la sécurisation des accès à bord
10. Modèle de rapport sur l'imposition d'une mesure de contrôle.



PREMIER MINISTRE

Secrétariat
Général de la Mer

Paris, le 28 juin 2004

Instruction N° 412

**relative aux échanges d'informations
avec les navires ayant l'intention d'entrer dans un port, ou avec les navires exploités
dans les eaux territoriales ou y entrant ; et au contrôle des navires dans un
port ou dans les eaux territoriales, en matière de sûreté**

Pièces jointes : 10 annexes et 1 sommaire.

1. GENERALITES

1.1 – Définitions

1.1.1 - Le point de contact pour la sûreté : c'est la cellule opérationnelle désignée au sein du ministère chargé de la mer pour servir de point de contact permanent à l'OMI, à la Commission et aux autres Etats sur les questions de sûreté et pour faciliter, suivre et informer sur l'application des mesures de sûreté maritime, pour fournir des renseignements concernant les plans de sûreté des installations portuaires ou des conseils aux agents de sûreté (ISPS B 4.16)

1.1.2 – l'autorité nationale de sûreté : c'est le comité national de sûreté du transport et des ports maritimes, désigné par l'Etat pour coordonner, mettre en œuvre et surveiller l'application des mesures de sûreté relatives aux navires et aux installations portuaires

1.1.3 - l'autorité de police portuaire : c'est l'autorité en charge de l'exercice de la police portuaire dans le port, dans les conditions définies par le livre III du code des ports maritimes. En pratique, c'est la capitainerie.

1.1.4 - L'autorité portuaire : c'est l'autorité en charge de la direction du port dans les conditions définies par le livre 1^{er} du code des ports maritimes : le directeur du port pour les ports autonomes, le directeur départemental de l'équipement ou le directeur du service maritime spécialisé pour les ports d'intérêt national, l'exécutif de la collectivité territoriale gestionnaire pour les ports décentralisés.

1.1.5 : L'installation portuaire : désigne l'emplacement où a lieu l'interface entre un navire et le port, c'est-à-dire le lieu où s'effectuent les opérations de chargement et déchargement de la cargaison, des passagers ou de l'équipage. Elle comprend les zones telles que zones de mouillage, postes d'attente et leurs abords à partir de la mer lorsqu'elles sont propres à l'installation portuaire considérée. (ch. XI-2/1)

1.1.6 : Le préfet maritime : il est l'autorité de police en mer. Son autorité s'exerce à partir de la laisse de basse mer, sauf dans les ports à l'intérieur de leurs limites administratives et dans les estuaires en deça des limites transversales de la mer.

1.2 – Les navires et installations portuaires concernés par la présente instruction

1.2.1 – Les navires visés par le chapitre XI-2 de SOLAS et le code ISPS

Sont concernés par les présentes directives (règles 7 et 9) les navires sous pavillon des Etats contractants à la convention SOLAS effectuant des voyages internationaux et répondant aux caractéristiques suivantes :

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

Les navires visés par SOLAS et naviguant sous pavillon français peuvent demander des renseignements ou des conseils dans les eaux territoriales françaises, se voir demander des renseignements avant leur arrivée dans un port français ou se voir contrôler dans un port français au même titre et dans les mêmes conditions que les navires visés au présent paragraphe naviguant sous pavillon d'un autre Etat.

1.2.2 – les installations portuaires visées par le chapitre XI-2 de SOLAS et le code ISPS

Sont concernées par les présentes directives les seules installations portuaires qui fournissent des services aux navires décrits au paragraphe 1.2.1 ci-dessus.

1.3 – Le traitement des autres navires

Il s'agit des navires navigant sous pavillon de pays non contractants, ou des navires des pays contractants ne correspondant pas aux types de navires visés par le chapitre XI-2 de SOLAS et le code ISPS ou ne pratiquant pas de voyages internationaux.

Ces navires ne sont en conséquence pas tenus d'avoir les documents exigibles des autres navires ni de mettre en œuvre, de façon permanente, les mesures de sûreté exigées par le code ISPS et la convention SOLAS.

Les articles 4.45 et 4.46 de la partie B du code ISPS invitent les états à ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables.

En conséquence, dans les installations portuaires concernées par les présentes mesures, ces navires seront traités comme suit.

1.3.1 – la mise en œuvre de mesures de sûreté particulières

A l'arrivée au port, l'autorité de police portuaire demandera au capitaine du navire de mettre en œuvre les mesures de sûreté qui lui paraîtront nécessaires pour ne pas abaisser le niveau de sûreté de l'installation portuaire. Le navire ne pourra pas commencer les opérations d'interface avec l'installation portuaire avant d'y avoir été autorisé par l'autorité de police portuaire.

1.3.2 – les mesures de sûreté spécifiques au trafic local

Les navires non concernés par la réglementation sûreté SOLAS, mais utilisant les installations portuaires soumises à SOLAS, doivent appliquer un niveau de sûreté en cohérence avec celui de l'installation portuaire.

Les exploitants des installations portuaires, sous le contrôle de l'autorité de police portuaire, devraient établir des accords particuliers en matière de sûreté avec les armateurs ou les exploitants des navires sous pavillon français utilisant régulièrement leurs installations portuaires.

Les procédures à appliquer à ces navires doivent être clairement définies dans les plans de sûreté des installations portuaires.

1.4 – Les personnes chargées de l'inspection de sûreté du navire au port ou dans les eaux territoriales

1.4.1 – les personnels habilités des affaires maritimes

Ce sont les personnels des centres de sécurité des navires habilités à procéder aux inspections des navires en matière de sécurité conformément aux critères minimums de l'annexe VII de la directive 95/21/CE modifiée sur le contrôle par l'Etat du Port, et ayant suivi une formation appropriée en matière de sûreté des navires.

Ces agents sont dotés d'une carte d'identité professionnelle les habilitant à procéder à des missions d'inspection de sûreté à bord des navires de tous pavillons.

Les inspecteurs des centres de sécurité des navires habilités à procéder aux inspections de sûreté des navires sont placés pour l'exercice de ces missions sous l'autorité des directeurs régionaux des affaires maritimes.

1.4.2 – les autres personnes habilitées

Dans les ports pour lesquels il s'avère nécessaire de renforcer l'action des inspecteurs des centres de sécurité des navires, le point de contact pour la sûreté peut habilitier au contrôle de sûreté des navires (cf. par. 4.3.1.2 et 4.3.2.3 et chapitre 6 infra) des personnels des services de l'Etat n'appartenant pas à un centre de sécurité des navires et ayant suivi une formation adéquate à la sûreté des navires, mis pour cette mission à disposition du directeur régional des affaires maritimes localement compétent.

Ces agents sont dotés d'une carte professionnelle les habilitant auprès des capitaines des navires à procéder à l'inspection de sûreté des navires.

1.5 – L'application outre-mer

Les présentes directives s'appliquent dans les départements, territoires et collectivités territoriales d'outre-mer. Dans ce cas

- l'expression « le préfet maritime » est remplacée par « le délégué du gouvernement chargé de l'action de l'Etat en mer, assisté du commandant de la zone maritime »
- l'expression « le CROSS » est remplacée par « le CROSS ou le centre équivalent »
- l'expression « le centre de sécurité des navires » est remplacée par « le service des affaires maritimes ou la direction régionale des affaires maritimes »

2. L'information des navires exploités dans les eaux territoriales, ou qui ont fait part de leur intention d'y entrer, sur le niveau de sûreté applicable et sur les menaces contre les navires.

2.1 - Information sur le niveau de sûreté et les mesures de sûreté applicables dans les eaux territoriales françaises

Elle est prévue par le code ISPS, partie A, paragraphe 7.9 et la règle 7 du chapitre XI-2 de SOLAS

Les renseignements relatifs au niveau de sûreté applicable dans les eaux territoriales et un appel à la vigilance doivent être adressés au navire, quel que soit son pavillon, qui est exploité dans la mer territoriale française ou qui fait part de son intention d'y entrer. La diffusion de l'information vers le navire est assurée par le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) localement compétent.

Cette information porte sur :

- le ou les niveau(x) de sûreté applicable(s) dans la zone couverte par l'information
- les mesures de sûreté prises par l'Etat pour fournir une protection contre la menace
- les mesures à prendre par le navire en cas d'incident de sûreté ou de menace d'incident de sûreté mettant en cause le navire en mer
- les espaces maritimes dont l'accès est temporairement restreint.

Ces renseignements sont portés à la connaissance du préfet maritime par le secrétariat général de la mer.

La directive relative aux informations à transmettre par les CROSS aux navires est élaborée par le préfet maritime et transmise aux CROSS. Le préfet maritime veille à donner au CROSS toutes directives particulières sur les informations à communiquer aux navires en application du plan VIGIMER. Copies de ces directives particulières sont adressées au secrétariat général de la mer et au point de contact pour la sûreté.

Les CROSS en assurent la diffusion aux navires, conformément aux modalités définies dans la fiche 11 de l'instruction relative à la transmission des alertes de sûreté (annexe 2).

2. 2 - Conseils en matière de sûreté aux navires exploités dans les eaux territoriales françaises ou déclarant vouloir y entrer

Les CROSS sont désignés comme points de contact au sens de la règle 7 paragraphe 2 du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS pour donner des conseils en matière de sûreté à tout navire qui le sollicite, quel que soit son pavillon, lorsqu'il est exploité dans la mer territoriale ou qu'il fait part de son intention d'y entrer.

Lorsqu'il n'est pas en mesure de répondre à la demande du navire, le CROSS sollicite des instructions auprès du Préfet maritime.

3. L'échange de renseignements sur la sûreté avec les navires qui font part de leur intention d'entrer dans un port français, avant leur arrivée au port.

3.1 - Les informations relatives au niveau de sûreté en vigueur au port de destination et aux prescriptions de sûreté que le navire doit respecter.

Le navire qui annonce son intention de se rendre dans un port français, quel que soit son pavillon, doit être informé sur le niveau de sûreté en vigueur dans le port de destination (chapitre XI-2 règle 3.2) et être tenu informé des changements de niveaux qui interviendraient avant son arrivée au port.

3.1.1 - l'obligation d'information des navires par l'administration

Le niveau de sûreté sur le port est fixé par le Premier ministre .

L'information sur le niveau de sûreté en vigueur dans le port est transmise au navire par l'autorité de police portuaire.

3.1.2 : l'obligation des navires de respecter le niveau et les prescriptions de sûreté

Avant de débiter une opération en interface avec une installation portuaire, le navire devra satisfaire aux prescriptions relatives au niveau de sûreté établi pour le port concerné, y

compris si ce niveau est plus élevé que celui auquel est exploité le navire (chapitre XI-2 règle 4.3).

Un navire qui ne satisfait pas aux prescriptions de sûreté imposées par le chapitre XI-2 de la convention SOLAS et le code ISPS ou qui ne peut satisfaire aux prescriptions correspondant au niveau du port de destination doit en informer l'autorité de police portuaire avant d'entrer au port. S'il est au port, il ne pourra se livrer à une quelconque activité d'interface avec l'installation portuaire avant d'y avoir été autorisé par l'autorité de police portuaire (chapitre XI-2 règle 4.5) et dans les conditions arrêtées par elle.

Lorsqu'il est avisé par l'autorité de police portuaire qu'un niveau de sûreté 2 ou 3 a été établi dans le port, le navire doit accuser réception de l'information qui lui est donnée (ISPS, A 7.6).

Le navire confirme à l'autorité de police portuaire la mise en œuvre des mesures appropriées du plan de sûreté du navire et, le cas échéant au niveau 3, des mesures supplémentaires que l'autorité de police portuaire lui demanderait.

Le navire doit signaler à l'autorité de police portuaire les difficultés éventuelles qu'il rencontre dans la mise en œuvre des mesures qui lui sont demandées.

Si, à l'inverse, le navire est exploité à un niveau de sûreté supérieur à celui qui a été établi dans le port dans lequel il a l'intention d'entrer, le capitaine du navire en informe l'autorité de police portuaire.

Les agents de sûreté du navire et de l'installation portuaire doivent, dans l'un et l'autre cas, coordonner les mesures nécessaires pour se mettre au niveau de sûreté le plus élevé.

3.1.3 – procédure applicable en cas de niveaux de sûreté différents entre navire et installation portuaire : la déclaration de sûreté.

En cas de non conformité des niveaux de sûreté entre le navire et l'installation portuaire au moment de l'arrivée du navire, il sera appliqué la procédure de la **déclaration de sûreté** définie au paragraphe 5 partie A du code ISPS.

3.2 - Les autres renseignements exigibles des navires avant leur arrivée au port .

Sauf clauses particulières prévues dans le cadre d'accords bilatéraux ou multilatéraux concernant des voyages internationaux courts effectués sur des routes fixes (chapitre XI-2 règle 11), l'autorité de police portuaire peut exiger des navires, avant leur arrivée au port, les renseignements mentionnés à la règle 9 par. 2.1 du chapitre XI-2 de SOLAS :

- le fait que le navire détient un certificat international de sûreté du navire en cours de validité et le nom de l'autorité ayant délivré ce certificat
- le niveau de sûreté auquel le navire est actuellement exploité
- le niveau de sûreté auquel le navire a été exploité dans chacun des ports où il s'est livré à une activité d'interface navire/port au cours de la période couvrant les 10 dernières escales dans des installations portuaires

- les mesures de sûreté spéciales ou additionnelles qui ont été prises par le navire pendant ses activités d'interface navire/port au cours des 10 dernières escales dans des installations portuaires
- le maintien de procédures appropriées de sûreté du navire pendant toute activité de navire à navire menée au cours de la période couvrant les 10 dernières escales dans des installations portuaires ;

et tout ou partie des renseignements figurant en ISPS partie B art. 4.37 à 4.39 (cf. annexe 3).

La réponse aux renseignements demandés est transmise, par le représentant de la compagnie ou directement par le navire, à l'autorité de police portuaire, sous forme d'une fiche dont le modèle figure en annexe 4.

L'autorité de police portuaire remet une copie des renseignements fournis à l'agent de sûreté de l'installation portuaire concernée.

En application de l'article 7 du règlement 725-2004 du Parlement et du Conseil européen, ces renseignements doivent être fournis :

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

4. L'évaluation des renseignements fournis par le navire et les mesures qui peuvent être imposées au navire

La conformité du navire avec les prescriptions de sûreté requises ne s'établit pas seulement par la possession des documents imposés dans le cadre de la sûreté. Elle résulte aussi du respect continu par le navire de l'ensemble des règles de sûreté, en particulier de la mise en œuvre des procédures appropriées, spéciales ou additionnelles requises lors de ses interfaces, avec les ports lors des escales précédentes, ou avec d'autres navires.

Les informations données par le navire sont analysées par l'autorité de police portuaire.

4.1 - Le capitaine du navire peut refuser de fournir ces renseignements.

Ce refus entraîne le refus d'entrée au port. La décision de refuser pour ce motif l'accès du navire est prise par l'autorité de police portuaire et notifiée par elle au capitaine du navire.

Les préfets de la zone de défense et du département, le préfet maritime, le centre de sécurité des navires, le directeur départemental des affaires maritimes, l'agent de sûreté de l'installation portuaire concernée, le représentant local de la compagnie maritime et le point de contact pour la sûreté en sont informés.

4.2 - L'analyse des renseignements fournis par le navire indique que le navire satisfait aux prescriptions de sûreté.

L'autorité de police portuaire notifie au capitaine du navire son autorisation d'accès au port.

4.3 - Il existe des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions en matière de sûreté

En cas d'absence, à bord du navire, de certificat international de sûreté, ou de certificat provisoire de sûreté, en cours de validité, ou en cas de doute concernant la mise en œuvre de procédures de sûreté appropriées lors de précédents interfaces avec un port ou un navire, l'autorité de police portuaire sera amenée à conclure que le navire n'est pas en conformité avec les prescriptions exigées de lui en matière de sûreté.

Par ailleurs, l'article 4.33 partie B du code ISPS donne une liste non exhaustive d'exemples de «sérieuses raisons de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions» figurant ci-après en annexe 5.

Dans l'un et l'autre cas, la règle 9 du chapitre XI-2 de SOLAS met en place un arsenal de mesures graduées en fonction du niveau de dangerosité pressenti.

En cas de litige entre les autorités intervenantes quant à l'appréciation de la dangerosité du navire ou à l'adéquation de la mesure proposée, la cellule opérationnelle point de contact pour la sûreté est consultée.

4.3.1 – Procédure

4.3.1.1 – la déclaration de sûreté

Lorsqu'elle est informée que le navire rencontre des difficultés dans la mise en œuvre des prescriptions de sûreté qui lui ont été demandées avant son arrivée au port, l'autorité de police portuaire informe l'agent de sûreté de l'installation portuaire concernée, le centre de sécurité des navires, le directeur départemental des affaires maritimes et le préfet.

L'autorité de police portuaire peut autoriser l'accès du navire au port si, après analyse avec le centre de sécurité des navires des renseignements relatifs au navire, la non conformité ne paraît pas de nature à entraîner un risque sérieux pour la sûreté des autres navires, des personnes ou des installations du port.

Dans le cas contraire, l'autorité de police portuaire prescrit une des mesures décrites aux paragraphes 4.3.2.2 à 4.3.2.4 ci-après.

Lorsque le navire a été autorisé à accéder au port, l'autorité de police portuaire invite le capitaine du navire et l'agent de sûreté de l'installation portuaire à remplir une déclaration de

sûreté (cf. ISPS A 5 et B 5 et modèle de déclaration en annexe 6) indiquant les mesures du plan de sûreté du navire et les mesures du plan de sûreté de l'installation portuaire à mettre en œuvre pendant la durée de l'interface.

L'agent de sûreté du navire et l'agent de sûreté de l'installation portuaire procèdent à la mise en œuvre coordonnée des mesures arrêtées dans la déclaration.

Pendant toute la durée de la mise en œuvre des mesures, l'agent de sûreté de l'installation portuaire informe l'autorité de police portuaire des éventuels incidents de sûreté qu'il constaterait. L'autorité de police portuaire informe le cas échéant le centre de sécurité des navires, le point de contact pour la sûreté, le directeur départemental des affaires maritimes et le préfet et leur retransmet toutes informations utiles concernant la sûreté du navire.

Les opérations d'interface entre le navire et l'installation portuaire ne débutent que lorsqu'elles sont autorisées par l'autorité de police portuaire.

Lorsque le navire ne parvient pas à mettre en œuvre les mesures de sûreté prévues dans son plan de sûreté, l'autorité de police portuaire prescrit une des mesures définies au paragraphe 1.3 de la règle 9.

4.3.1.2 – le contrôle du navire au port

Un contrôle à bord peut être décidé, à l'initiative du centre de sécurité des navires ou sur demande motivée de l'autorité de police portuaire, en complément ou en remplacement de la déclaration de sûreté. Dans ce cas, les règles définies au paragraphe 6.2 infra sont appliquées.

4.3.2 - Les mesures prévues par la règle 9 paragraphe 2.5 du chapitre XI-2 de SOLAS

4.3.2.1 - demande de rectification de la non conformité

Lorsqu'il existe de sérieuses raisons de penser que le navire qui signale son intention d'entrer dans le port ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 de la convention SOLAS ou du code ISPS, l'autorité de police portuaire peut demander au navire de fournir avant l'entrée au port tout renseignement ou tout document complémentaires de nature à lever les doutes ou de faire rectifier la non-conformité. Elle en informe l'agent de sûreté de l'installation portuaire, le centre de sécurité des navires, le directeur départemental des affaires maritimes, les préfets de la zone de défense et du département et le préfet maritime, ainsi que le représentant de la compagnie maritime concernée, qui pourra utilement servir de relais avec l'administration du pavillon.

L'autorité de police portuaire autorise l'accès du navire au port lorsqu'elle a toutes raisons de penser que la non conformité a cessé ou que le navire satisfait à toutes les prescriptions de sûreté.

Lorsque la non conformité a été décelée dans le port, s'il apparaît qu'elle peut être rectifiée dans un court délai, et si le navire ne paraît pas présenter une menace pour les autres navires, les personnes et les installations du port, l'autorité de police portuaire peut autoriser le navire à rester au port. Elle notifie sa décision, assortie de la demande de rectifier la non conformité désignée dans un délai fixé, au capitaine du navire. Elle en informe le centre de sécurité des navires, le directeur départemental des affaires maritimes, les préfets de la zone de défense et du département et l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

Les mesures applicables lorsque la non conformité a été décelée lors du contrôle à bord du navire sont définies au paragraphe 6.3.2 infra.

Les opérations d'interface entre le navire et l'installation portuaire ne peuvent commencer qu'avec l'autorisation de l'autorité de police portuaire.

○ **4.3.2.2 – l'obligation imposée au navire de se rendre en un endroit spécifié dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures pendant le délai nécessaire pour établir qu'il satisfait aux prescriptions en matière de sûreté.**

Lorsque la non conformité n'a pas été rectifiée par le navire qui demande l'autorisation d'accès au port ou, s'il est au port, lorsque la non-conformité ne peut être rectifiée dans un délai raisonnable ou qu'il ne peut être établi que le navire ne constitue pas une menace dans le port, l'autorité de police portuaire peut demander au navire de se rendre en un endroit spécifié dans les eaux intérieures ou dans les eaux territoriales. Elle prend l'avis du préfet maritime.

Lorsque l'endroit spécifié est une zone d'attente portuaire, y compris si elle est située à l'extérieur des limites administratives du port, l'autorité de police portuaire désigne l'endroit et notifie au navire l'obligation de s'y rendre.

Lorsque l'autorité portuaire envisage d'envoyer le navire hors d'une zone d'attente portuaire habituelle, dans les eaux relevant de la compétence du préfet maritime, elle demande à ce dernier de désigner un endroit en tenant compte de l'aspect potentiellement dangereux du navire. Elle lui fournit tout élément susceptible d'éclairer sa décision, notamment sur la nature de la cargaison, la nature de la non-conformité, la durée probable de l'attente.

La décision portant obligation de se rendre dans la zone désignée est notifiée au navire par l'autorité de police portuaire, qui précise que cette obligation s'appliquera pendant la durée nécessaire au navire pour établir qu'il satisfait aux prescriptions de sûreté ou pour rectifier la non-conformité. L'autorité de police portuaire remet copie de sa notification au centre de sécurité des navires, au préfet maritime et à la gendarmerie maritime. Elle en informe le point de contact pour la sûreté, les préfets de la zone de défense et du département, le directeur départemental des affaires maritimes, le service de police ou de gendarmerie territorialement compétent et l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

L'autorité de police portuaire autorise l'accès au port lorsqu'elle estime la non-conformité réparée ou la preuve de conformité suffisante. Elle en avise le préfet maritime, les préfets de la zone de défense et du département, le centre de sécurité des navires, le directeur départemental des affaires maritimes, la gendarmerie, le cas échéant le service de police chargé de la sécurité publique, et l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

4.3.2.3 – l'inspection de sûreté du navire dans la mer territoriale

Lorsqu'elle envisage cette mesure, l'autorité de police portuaire en avise le capitaine du navire, le directeur régional des affaires maritimes qui désigne les inspecteurs du centre de sécurité des navires chargés de l'inspection, le directeur départemental des affaires maritimes, et le préfet maritime. Elle avise également le point de contact pour la sûreté, les préfets de la zone de défense et du département et l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

L'autorité de police portuaire communique au préfet maritime et aux inspecteurs tous renseignements en sa possession sur le navire et indique les raisons qui motivent la demande d'inspection à la mer.

Le préfet maritime et le centre de sécurité des navires apprécient l'opportunité et la faisabilité de l'inspection demandée, en liaison avec le directeur régional des affaires maritimes.

Le point de contact national pour la sûreté peut être consulté à tous moments pour avis.

Lorsqu'il juge l'inspection du navire en mer non faisable, non souhaitable ou inutile, le préfet maritime informe l'autorité de police portuaire de sa décision et des éléments qui l'ont motivée.

Dans le cas contraire, le préfet maritime veille à ce que soient mis à disposition des inspecteurs les moyens nécessaires pour aller à bord du navire et pour leur protection. Il désigne le responsable de l'intervention. Le cas échéant, il sollicite l'assistance d'experts.

L'autorité de police portuaire ou son représentant peut assister à l'inspection du navire en mer.

Les inspecteurs s'efforcent de recueillir, au cours de l'intervention, les renseignements utiles détaillés en ISPS B 4.41 : identification du navire, non-conformités constatées, dispositions prises par le navire pour y remédier, niveau de sûreté auquel le navire est exploité, liste d'équipage, ports d'escale précédents et heures de départ de ces ports, ports déclarés suivants et heure prévue d'arrivée à ces ports, instructions données au navire pour rendre compte de son itinéraire, et tous autres renseignements utiles.

Ils informent immédiatement le préfet maritime et l'autorité de police portuaire du résultat de l'évaluation de la sûreté du navire. Ils signalent à l'autorité de police portuaire les éventuelles non conformités en matière de sûreté, ou de sécurité dans le cas où elles sont de nature à influencer sur la décision d'autorisation d'accès au port. Ils transmettent à l'autorité de police portuaire et au point de contact pour la sûreté les renseignements recueillis sur le navire (B 4.41).

L'autorité de police portuaire notifie au capitaine du navire l'autorisation d'accès au port lorsqu'elle estime, au vu de l'évaluation des inspecteurs, que le navire satisfait aux prescriptions en matière de sûreté. Dans le cas contraire, elle peut notifier au capitaine du navire un refus temporaire d'accès au port précisant la non-conformité qu'il doit faire cesser avant son entrée au port. Enfin, elle peut notifier au capitaine du navire un refus dûment motivé et définitif d'accès au port selon la procédure décrite au paragraphe 4.3.2.4.

L'autorité de police portuaire avise de sa décision le préfet maritime, les préfets de la zone de défense et du département, le centre de sécurité des navires, les directeurs départemental et régional des affaires maritimes, le point de contact pour la sûreté et l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

En cas de refus définitif d'accès au port, conformément aux dispositions du décret n° 85-185 réglementant le passage des navires étrangers dans les eaux territoriales françaises, le Préfet maritime prend à l'égard du navire considéré comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat toute mesure qu'il juge utile pour faire cesser la menace de trouble à l'ordre public dans les eaux intérieures ou territoriales. Le préfet maritime informe le secrétariat général de la mer, le point de contact pour la sûreté, les préfets de la zone de défense et du département, le directeur régional des affaires maritimes et l'autorité de police portuaire des mesures édictées à l'encontre du navire.

4.3.2.4 - le refus d'accès au port

Au vu des premiers éléments recueillis ou des nouveaux éléments portés par la suite à sa connaissance, notamment par le préfet maritime ou par le point de contact pour la sûreté, l'autorité de police portuaire peut à tout moment être amenée à constater que le navire constitue une menace grave et immédiate pour la sûreté ou la sécurité des personnes, des navires ou des biens dans le port et qu'il n'existe aucun moyen pour éliminer cette menace.

Avant de prendre une décision d'interdiction définitive d'accès au port, l'autorité de police portuaire prend, s'il n'a déjà été recueilli, l'avis du centre de sécurité des navires et du point de contact pour la sûreté et avise immédiatement de ses intentions les Préfets de la zone de défense et du département et le préfet maritime.

La décision d'interdiction d'accès au port, dûment motivée, est notifiée au navire par l'autorité de police portuaire et copie en est transmise dans les meilleurs délais au préfet maritime, au préfet de la zone de défense, au préfet du département, au centre de sécurité des navires, au CROSS, au directeur départemental des affaires maritimes et au point de contact pour la sûreté. L'autorité de police portuaire avise l'agent de sûreté de l'installation portuaire concernée et le représentant local de la compagnie maritime.

Les renseignements complémentaires recueillis (art. 4.41 de la partie B du code ISPS) sont transmis immédiatement par l'autorité de police portuaire au point de contact pour la sûreté.

Le Préfet maritime prend à l'égard du navire qui porte atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat toute décision utile pour faire cesser la menace de trouble à l'ordre public

dans les eaux intérieures relevant de sa compétence et les eaux territoriales. Il en informe le secrétariat général de la mer, le point de contact pour la sûreté, le préfet de la zone de défense, le préfet du département, le directeur régional des affaires maritimes et l'autorité de police portuaire.

4.3.3 – Les avis à donner en cas de mise en œuvre d'une des mesures prévues au chapitre XI-2 règle 9 par. 2.5 :

4.3.3.1 - Dans les cas où il a été décidé une obligation de rectifier une non-conformité, ou d'imposer une obligation de se rendre à un endroit spécifié dans les eaux territoriales ou intérieures, ou s'il a été ordonné une inspection du navire ou refusé son accès au port, les inspecteurs et l'autorité de police portuaire transmettent au point de contact pour la sûreté le ou les rapports sur l'imposition d'une mesure de contrôle (cf annexe 10). Le point de contact pour la sûreté informe immédiatement (chapitre XI-2 règle 9, par. 3.1) :

- l'administration du pavillon, à qui il conviendra de détailler les mesures prises et leurs motifs ;
- l'organisme de sûreté reconnu qui a délivré au navire son certificat de sûreté, le cas échéant
- et l'organisation maritime internationale, ces deux derniers n'ayant à connaître que des mesures prises.
- la commission européenne.

4.3.3.2 – Dans le cas où il a été pris une mesure de refus d'entrée au port, le point de contact pour la sûreté communique en outre aux points de contact sûreté des Etats situés sur la route prévue du navire jusqu'au port suivant, s'il est connu, les renseignements communiqués par l'autorité de police portuaire et les inspecteurs et détaillés à l'article 4.41 de la partie B du code ISPS, au besoin après avoir complété ces renseignements auprès des ports d'escale précédents (chapitre XI-2 règle 9/3.2).

Ces renseignements sont transmis par voie confidentielle et protégés des divulgations et des accès non autorisés.

5. Cas particulier : le capitaine du navire décide de renoncer à entrer au port

Dès qu'il a connaissance des mesures envisagées par l'autorité de police portuaire, le capitaine du navire peut décider de renoncer à entrer dans le port. Dans ce cas, les mesures du paragraphe 2.5 de la règle 9 du chapitre XI-2 de SOLAS ne peuvent plus lui être appliquées et l'autorité de police portuaire ou le préfet maritime doivent laisser le navire quitter librement le port ou les eaux territoriales, sans préjudice d'autres mesures qui pourraient être envisagées en conformité avec la réglementation nationale ou internationale (ISPS partie B art. 4.40).

Le point de contact national pour la sûreté, le préfet de la zone de défense, le préfet du département et le directeur régional des affaires maritimes sont immédiatement informés de la décision du capitaine du navire.

6. Le contrôle des navires au port.

Lorsque l'autorité de police portuaire a autorisé l'accès du navire au port, les inspecteurs des centres de sécurité des navires habilités à cet effet peuvent procéder à un contrôle de la sûreté à bord du navire, même si une inspection a déjà eu lieu dans les eaux territoriales.

6.1 Choix des navires à contrôler

Tous les navires cités à la règle 2 / 1.1 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS peuvent faire l'objet d'un contrôle au port, sous réserve des conditions prévues aux accords bilatéraux ou multilatéraux concernant des voyages internationaux courts sur des routes fixes.

Doivent faire l'objet d'un contrôle par les centres de sécurité des navires, en priorité, les navires entrant dans l'une des deux catégories suivantes.

6.1.1 - les navires répondant aux critères fixés dans la section 1 de l'annexe 1 du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port.

Même en l'absence de raisons de penser que ces navires ne satisfont pas aux prescriptions législatives et réglementaires en matière de sûreté, les inspecteurs du centre de sécurité des navires peuvent procéder à leur contrôle. Les règles de ciblage sont définies dans le cadre :

- du Mémorandum d'entente de Paris,
- des instructions du comité du mémorandum d'entente de Paris
- de la directive 95/21/CE modifiée et des directives sur le contrôle par l'Etat du port,
- de la division 150 du règlement annexé à l'arrêté du 23.11.87 sur la sécurité des navires.

6.1.2 - les navires qui font l'objet d'une demande de contrôle ou d'inspection.

Un contrôle peut être demandé par l'autorité de police portuaire qui a détecté un incident de sûreté ou qui a constaté l'incapacité d'un navire à remplir les conditions exigées par le port dans le cadre d'une déclaration de sûreté.

Par ailleurs, des plaintes, des informations fiables, des observations antérieures, ont pu être portées à la connaissance du centre de sécurité des navires par le point de contact pour la sûreté, elle-même en liaison avec les administrations française et étrangères et l'OMI pour toute question concernant la sûreté des transports maritimes, ou par d'autres sources.

Dans ce cas, l'autorité de police portuaire ou le point de contact pour la sûreté précisent aux inspecteurs la nature de la non conformité suspectée et les éléments qui motivent la suspicion.

6.2 – Le contrôle à bord du navire

6.2.1 - Le capitaine du navire ne peut s'opposer à l'accès à bord des inspecteurs du centre de sécurité des navires, ni limiter leur accès aux documents de bord et registres, à l'exception du plan de sûreté du navire. Toutefois concernant le plan de sûreté du navire, le capitaine du navire ne peut pas s'opposer à la consultation de certaines de ses parties (ISPS A 9.8.1 et 9.4) si son administration a autorisé l'accès de ces parties du plan aux inspecteurs.(cf. annexe 8).

6.2.2 – la procédure de l'inspection initiale de sûreté.

L'inspection initiale de sûreté comprend deux niveaux : elle peut se limiter au contrôle du certificat international de sûreté du navire, ou être complétée par un contrôle des documents de bord du navire et une vérification succincte de la protection de ses accès.

Par ailleurs, s'il existe à l'issue de cette inspection initiale de sérieuses raisons de douter de la conformité du navire en matière de sûreté, les inspecteurs peuvent la faire suivre d'une inspection plus détaillée du navire.

6.2.2.1 : le contrôle du certificat international de sûreté du navire.

Conformément à la règle 9 du chapitre XI-2 de SOLAS, le contrôle effectué à bord par les inspecteurs du centre de sécurité habilités peut 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 par l'administration du pavillon ou par un organisme autorisé par elle.

Si ce certificat existe et s'il est valable, le contrôle de sûreté est réputé satisfaisant.

Les inspecteurs en informent l'autorité de police portuaire, l'agent de sûreté de l'installation portuaire et le capitaine du navire, ainsi que les directeurs départemental et régional des affaires maritimes.

6.2.2.2 : le contrôle des documents de bord et de la sécurisation des accès au navire.

Pour avoir une impression générale des dispositions d'ensemble en matière de sûreté du navire, les inspecteurs peuvent, outre le certificat de sûreté, examiner les aspects ci-après :

- vérifier que le niveau de sûreté déclaré par le capitaine comme étant celui auquel son navire est exploité est au moins égal à celui imposé par le port.

- vérifier les renseignements consignés sur les dix dernières interfaces navire/port ou navire/navire (niveaux de sûreté du navire, mesures de sûreté spéciales ou additionnelles

éventuellement prises par le navire dans les ports, maintien de mesures appropriées dans les interfaces avec d'autres navires)

- vérifier les registres relatifs aux exercices et entraînements,
- voir si les membres clés du personnel du navire sont capables de communiquer entre eux

D'autre part, le contrôle du respect par le navire des prescriptions relatives à la sûreté ne fait pas obstacle au contrôle de son respect des mesures de sécurité et se cumule avec ce dernier.

Lors de leur approche, de leur embarquement et pendant qu'ils font le tour du navire, les inspecteurs vérifient les aspects liés à la sécurisation des accès à bord, tels que définis dans l'annexe 9, en tenant compte du ou des niveaux de sûreté du navire et de l'installation portuaire.

Les inspecteurs informent du résultat de leur contrôle l'autorité de police portuaire, l'agent de sûreté de l'installation portuaire et le capitaine du navire, ainsi que les directeurs régional et départemental des affaires maritimes.

Lorsque le navire est en conformité avec les prescriptions de sûreté, l'autorité de police portuaire autorise le navire à commencer ses opérations d'interface avec l'installation portuaire.

Si, à l'issue de l'inspection initiale de sûreté, les inspecteurs ont des raisons de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions de sûreté, ils peuvent mettre en œuvre une inspection détaillée du navire. Ils en informent l'autorité de police portuaire.

Lorsque, malgré l'existence de raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions de sûreté, les inspecteurs ne décident pas la mise en œuvre d'une inspection détaillée, l'autorité de police portuaire doit décider la mise en œuvre d'une autre des mesures prévues au paragraphe 1.3 de la règle 9, conformément à l'obligation contenue dans le paragraphe 1.2 de la même règle.

6.2.3 – Les raisons de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions en matière de sûreté

Le code ISPS, partie B art. 4.33, donne des exemples des domaines sur lesquels peuvent porter les non conformités (cf. annexe7)

6.3 - Les mesures de la règle 9/1.3

Elles consistent en une inspection détaillée du navire, un retard ou une retenue du navire, la restriction de ses opérations ou de ses déplacements dans le port, son expulsion du port ou des mesures administratives ou correctives de moindre portée.

Lorsqu'ils décident la mise en œuvre d'une de ces mesures, les inspecteurs et l'autorité de police portuaire veillent à ce que le capitaine du navire puisse entrer en contact avec l'agent de sûreté de sa compagnie.

Par ailleurs, la mise en œuvre de ces mesures ne doit pas empêcher l'accès nécessaire au navire en cas d'urgence, ou pour des raisons humanitaires, ou aux fins de la sûreté.

6.3.1 - L'inspection détaillée du navire

Elle est mise en œuvre par les inspecteurs, après avis à l'autorité de police portuaire, lorsque le contrôle décrit supra (6.2.2) a conduit à douter du respect par le navire des prescriptions de sûreté, ou à la demande de l'autorité nationale de sûreté ou du point de contact pour la sûreté lorsque ces autorités ont prescrit une inspection détaillée ou des mesures d'inspection spécifiques pour le navire.

Ces mesures d'inspection détaillée sont décrites dans les annexes 8 et 9.

Le contenu du plan de sûreté du navire ne peut faire l'objet d'une inspection, sauf si le seul moyen de vérifier ou rectifier la non-conformité est de réviser les prescriptions pertinentes de ce plan. Dans ce cas, l'accès au plan doit être :

- limité aux sections du plan auxquelles la non conformité se rapporte,
- autorisé par le capitaine du navire ou par l'administration du pavillon, ou par l'administration seule dans certains cas (voir annexe 8)

Lorsque l'accord de l'administration du pavillon est nécessaire, le point de contact pour la sûreté lui transmet la demande d'autorisation de consultation du plan et il communique la décision de l'administration du pavillon à l'autorité de police portuaire et au centre de sécurité des navires.

Les inspecteurs doivent continuer à examiner avec le capitaine et l'agent de sûreté du navire les points qui indiquent une non-conformité et s'efforcer d'obtenir que tous les éléments non conformes soient rectifiés.

Ils tiennent l'autorité de police portuaire et le point de contact pour la sûreté informés de tout incident de sûreté détecté au cours de leur inspection.

Ils communiquent le résultat de leurs investigations à l'autorité de police portuaire et aux directeurs régional et départemental des affaires maritimes.

Lorsqu'elle autorise les opérations d'interface entre l'installation portuaire et le navire, l'autorité de police portuaire informe de sa décision les inspecteurs, le capitaine du navire et l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

A défaut, l'autorité de police portuaire peut décider la mise en œuvre de l'une des mesures prévues ci-après aux paragraphes 6.3.3 et suivants.

6.3.4 - la restriction des opérations ou du déplacement du navire dans le port

L'autorité de police portuaire peut imposer au capitaine du navire une restriction des opérations initialement prévues.

Elle peut également imposer des restrictions au navire concernant son déplacement dans le port.

Dans les deux cas, elle informe de sa décision, outre le capitaine du navire et le représentant local de la compagnie, le centre de sécurité des navires, le préfet du département, l'agent de sûreté de l'installation portuaire et les services utiles du port.

6.3.5 - l'expulsion du port

Lorsqu'elle estime que le navire constitue une menace immédiate pour la sûreté des personnes, des navires ou d'autres biens et qu'il n'existe pas d'autres moyens appropriés d'éliminer cette menace, l'autorité de police portuaire, après avis au point de contact national pour la sûreté, adresse au représentant de l'Etat dans le département une demande motivée tendant à autoriser l'expulsion du navire du port. Cette demande est accompagnée de l'avis du point de contact pour la sûreté, portant sur la motivation de la demande d'expulsion, et de l'avis du centre de sécurité des navires, portant sur les conséquences possibles de l'expulsion sur le plan de la sécurité et sur l'environnement, y compris le cas échéant les risques découlant de l'interruption des opérations de chargement ou déchargement.

L'analyse des faits au niveau central pourra conduire au déclenchement du plan gouvernemental Pirate-mer.

Si le déclenchement du plan Pirate mer n'est pas envisagé, le préfet du département avise le préfet de la zone de défense et arrête sa décision conjointement avec le préfet maritime.

L'autorité de police portuaire notifie au capitaine du navire la décision du préfet, qui prend effet immédiatement. Elle informe le directeur départemental des affaires maritimes, l'agent de sûreté de l'installation portuaire et le représentant local de la compagnie.

Copie de cette décision et de sa notification est adressée au préfet maritime, au centre de sécurité des navires, au préfet de la zone de défense et au point de contact pour la sûreté.

L'autorité de police portuaire et le centre de sécurité des navires adressent en outre au point de contact pour la sûreté, immédiatement, les renseignements qu'ils ont recueillis sur le navire expulsé :

- identification du navire, pavillon, type de navire et cargaison,
- raisons de l'expulsion, nature de la non-conformité, dispositions demandées au navire pour y remédier, si il y a été remédié ou non,
- conditions imposées au navire pour la traversée, instructions données au navire pour rendre compte de son itinéraire,

- ports d'escale précédents et port d'escale déclaré suivant. dates et heures de départ et d'arrivée dans ces ports.
- liste d'équipage.
- niveau de sûreté auquel le navire est actuellement exploité...
- et tous autres renseignements utiles.

Le Préfet maritime prend, à l'égard du navire qui porte atteinte à la paix, au bon ordre et à la sécurité de l'Etat, toute mesure utile pour empêcher ou faire cesser les menaces de trouble à l'ordre public dans les eaux intérieures relevant de sa compétence et dans les eaux territoriales.

Le préfet maritime informe le secrétariat général de la mer, le point de contact pour la sûreté, le préfet de la zone de défense, le préfet du département, le directeur régional et le directeur départemental des affaires maritimes et l'autorité de police portuaire.

6.3.6 - Avis à donner par le point de contact pour la sûreté en cas de mise en œuvre des mesures mentionnées au chapitre XI-2 règle 9/1.3 de SOLAS

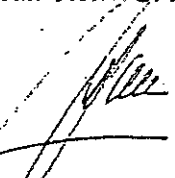
6.3.6.1 - Dans les cas où il a été mis en œuvre une mesure d'inspection détaillée du navire, de retard ou de retenue du navire, de restriction des opérations ou des déplacements du navire dans le port, ou d'expulsion du navire du port, les inspecteurs ou l'autorité de police portuaire adressent au point de contact pour la sûreté le ou les rapports sur l'imposition d'une mesure de contrôle qu'ils ont établi(s) (cf annexe 10). Le point de contact pour la sûreté informe immédiatement :

- l'administration du pavillon, à qui elle détaille les mesures prises et leurs motifs ;
- l'organisme de sûreté reconnu qui a délivré au navire son certificat de sûreté, le cas échéant
- et l'organisation maritime internationale, ces deux derniers n'ayant à connaître que des mesures prises.
- la commission européenne.

6.3.6.2 - En cas d'expulsion du port, le point de contact pour la sûreté communique en outre aux points de contact pour la sûreté des Etats situés sur la route prévue du navire jusqu'au port suivant, s'il est connu, les renseignements transmis par l'autorité de police portuaire et le centre de sécurité des navires (voir supra par. 6.3.5), au besoin après avoir complété ces renseignements auprès des ports d'escale précédents.

Les renseignements transmis sont confidentiels et protégés des divulgations et des accès non autorisés.

Le Secrétaire général de la mer :
Jean-René GARNIER



DESTINATAIRES :

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux transports et à la mer - Cabinet.

Mesdames et messieurs les Préfets des départements maritimes et les Préfets des zones de défense

Messieurs les Préfets et Hauts commissaires outre-mer

Messieurs les Préfets maritimes de l'Atlantique, de la Manche et mer du Nord et de la Méditerranée.

Monsieur le Directeur des affaires maritimes et des gens de mer (**pour diffusion** aux services subordonnés)

Monsieur le Directeur des transports maritimes, des ports et du littoral (**pour diffusion** aux services subordonnés)

Monsieur le haut fonctionnaire de défense mer

Pour information

Monsieur le Directeur général de la gendarmerie nationale

Monsieur le Directeur général de la police nationale

Monsieur le Directeur de la Sécurité Civile

Monsieur le Directeur de la Douane et des droits indirects

Monsieur le Chef d'état-major de la marine nationale, bureau de l'action de l'Etat en mer

Monsieur le Directeur de l'action régionale et de la petite et moyenne industrie (CCI)

Messieurs les Commandants de la Marine Nationale outre-mer