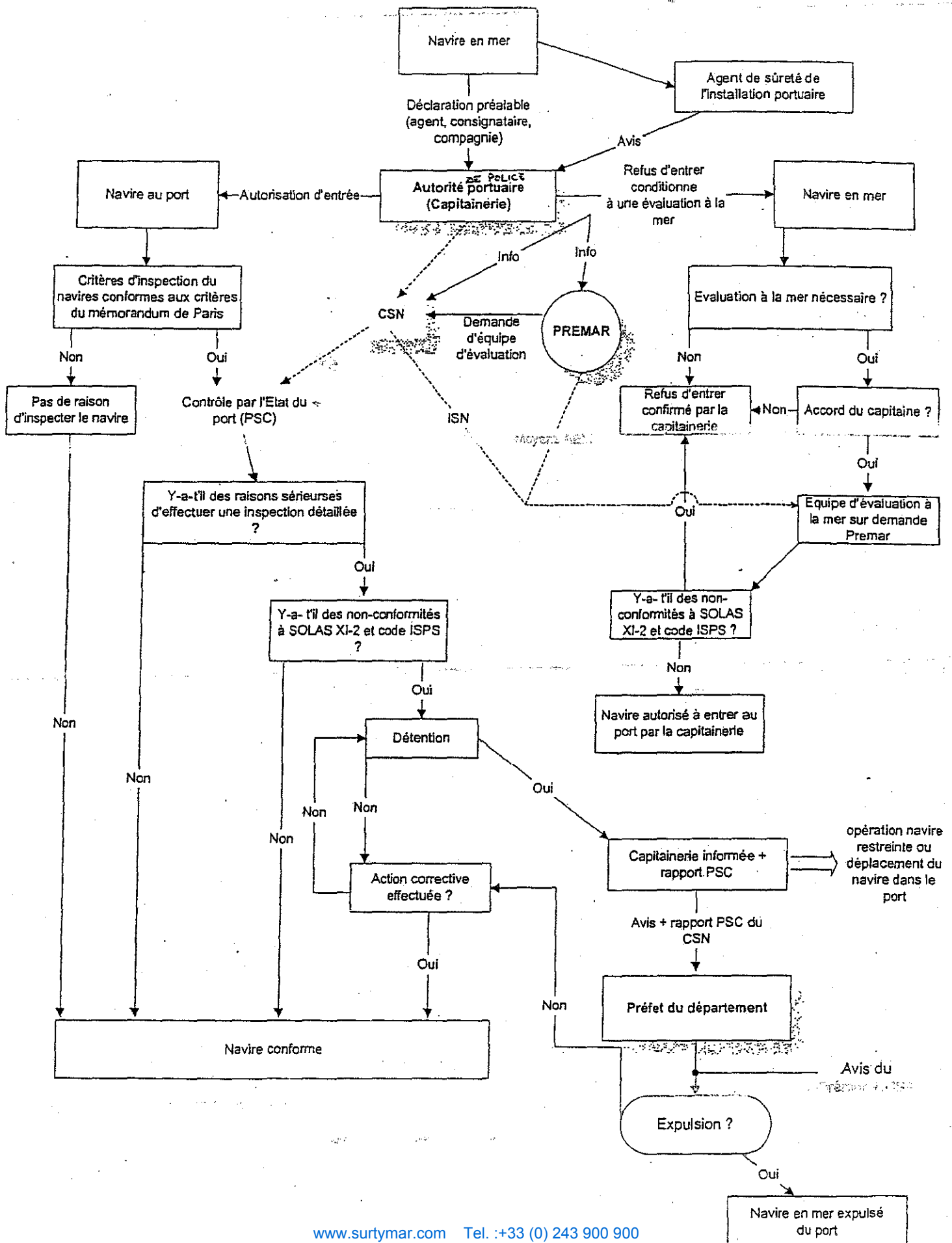


Les autorités impliquées dans le contrôle du navire au port



Information des navires français et étrangers, présents en mer territoriale française ou à destination de celle-ci, sur les menaces contre les navires et le niveau de sûreté adopté

(chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, R7).

En application des principes énoncés dans la règle 7 du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, les CROSS et les centres équivalents outre-mer sont désignés, chacun dans sa zone de responsabilité au sein des régions françaises de recherche et de sauvetage, comme points de contact pour fournir aux navires à la mer :

- des renseignements sur les niveaux de sûreté établis⁹ pour la zone;
- face à un risque d'attaque, les mesures de sûreté prévues par le plan de sûreté du navire, que le bord doit mettre en oeuvre pour se protéger contre l'attaque, ainsi que les mesures de sûreté mises en place dans les eaux françaises en application des plans nationaux ;
- la réponse à une demande d'information ou de conseil relative à tout problème de sûreté.

Outre les centres précités, le CROSS Gris Nez est point de contact pour l'ensemble des régions de recherche et de sauvetage françaises.

A ce titre, il fournit les informations mentionnées ci-dessus aux navires qui lui en font directement la demande.

Les PREMAR et les COMAR outre-mer fournissent au(x) CROSS de leur zone ou aux centres équivalents outre-mer, ainsi qu'au CROSS Gris Nez, les éléments nécessaires à l'information des navires. Ils mettent en place une organisation de la transmission aussi proches que possible de celle utilisée pour l'acheminement des informations nautiques.

La communication de ces informations aux navires est effectuée sur le réseau radioélectrique maritime veillé par tous les navires à la mer, ainsi que par les voies spécialisées du système mondial de détresse et de sécurité en mer.

Dans un port français, l'information des navires est à la charge des autorités et organismes portuaires.

⁹ les informations relatives au niveau de sûreté dans les ports sont fournies au navire par le consignataire dans le cadre de la préparation de l'escale.

ANNEXE 3

Renseignements exigés des navires avant leur arrivée au port

La règle 9.2 du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS énumère les renseignements que l'administration peut exiger que les navires fournissent avant leur arrivée au port.

Il s'agit des renseignements suivants concernant :

- .1 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 ;
- .2 le niveau de sûreté auquel le navire est actuellement exploité ;
- .3 le niveau de sûreté auquel le navire a été exploité pendant les dix escales précédentes dans des installations portuaires où il s'est livré à une activité d'interface navire/port ;
- .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 couvrant les 10 dernières escales dans des installations portuaires. Par exemple, un navire peut être prié de fournir des renseignements concernant :
 - .4.1 les comptes rendus des mesures prises pendant une escale dans une installation portuaire située sur le territoire d'un Etat qui n'est pas un Gouvernement contractant et surtout les mesures qui auraient normalement été prévues par les installations portuaires situées sur le territoire de Gouvernements contractants (paragraphe 4.37.1 de la partie B du Code ISPS);
 - .4.2 toute déclaration de sûreté établie avec les installations portuaires ou avec d'autres navires (paragraphe 4.37.2 de la partie B du Code ISPS);
- .5 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. Par exemple, un navire peut être prié de fournir des renseignements concernant :
 - .5.1 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 Etat qui n'était pas un Gouvernement contractant, et en particulier des mesures qui auraient normalement été prévues par les navires battant le pavillon d'un Gouvernement contractant (paragraphe 4.38.1 de la partie B du Code ISPS);
 - .5.2 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 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS, concernant par exemple la copie de tout certificat de sûreté délivré à ce navire en vertu d'autres dispositions (paragraphe 4.38.2 de la partie B du Code ISPS) ;

.5.3 au cas où des personnes ou des marchandises secourues ou récupérées 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 ou marchandises récupérées. Il ne devrait toutefois pas être exercé de retard ni empêcher le transfert de personnes en détresse vers un lieu sûr (paragraphe 4.38.3 de la partie B du Code ISPS) ;

.6 d'autres renseignements pratiques à l'exception des renseignements détaillés concernant le plan de sûreté du navire. Par exemple, un navire peut être prié de fournir des renseignements concernant :

.6.1 renseignements figurant sur la fiche synoptique continue (paragraphe 4.39.1 de la partie B du Code ISPS) ;

.6.2 emplacement du navire au moment où le rapport est établi (paragraphe 4.39.2 de la partie B du Code ISPS) ;

.6.3 heure prévue d'arrivée du navire au port (paragraphe 4.39.3 de la partie B du Code ISPS) ;

.6.4 liste de l'équipage (paragraphe 4.39.4 de la partie B du Code ISPS) ;

.6.5 description générale de la cargaison à bord du navire (paragraphe 4.39.5 de la partie B du Code ISPS) ;

.6.6 liste des passagers (paragraphe 4.39.6 de la partie B du Code ISPS) ;

.6.7 renseignements concernant la personne qui est chargée de nommer les membres de l'équipage ou autres personnes qui sont employées ou engagées à bord du navire à quelque titre que ce soit pour les activités de ce navire (paragraphe 4.39.7 de la partie B du Code ISPS) ;

.6.8 renseignements concernant la personne qui est chargée de décider de l'emploi du navire (paragraphe 4.39.7 de la partie B du Code ISPS et règle XI-2/5 de la Convention SOLAS) ;

.6.9 dans les cas où le navire est employé en vertu d'une ou plusieurs chartes-parties, quelles sont les parties à cette ou ces chartes-parties (paragraphe 4.39.7 de la partie B du Code ISPS et règle XI-2/5 de la convention SOLAS).

ANNEXE 4

DECLARATION PREAMBULE AVANT ESCALE

NOM DU NAVIRE : SCHIPS NAME :			
E.T.A. :			
Confirmation that the ship possesses a valid ISSC and the name of its issuing authority (SOLAS regulation XI-2/9.2.1.1.)		Yes ☐ No ☐	
The security level at which the ship is currently operating (SOLAS regulation XI 2/9.2.1.2.)		1	2
The security level at which the ship operated in the previous ten calls at port facilities where it has conducted a ship/port interface (SOLAS regulation XI-2/9.2.1.3)			
NAME OF THE PORT		LEVEL OF SECURITY	
	1	2	3
	1	2	3
	1	2	3
	1	2	3
	1	2	3
	1	2	3
	1	2	3
	1	2	3
	1	2	3
How many declarations of Security that were entered into with port facilities or other ships (ISPS Code part B paragraph 4.37.2)			
Observations :			

DECLARATION COMPLEMENTAIRE

NOM DU NAVIRE :

ETAT DU PAVILLON :

NOM DE LA COMPAGNIE :

Confirmez-vous que le navire ne possède pas de plan de sûreté ? OUI ☐ NON ☐

L'état du pavillon du navire est-il signataire de la convention SOLAS ? OUI ☐ NON ☐

La compagnie du navire a-t-elle un CSO ? OUI ☐ NON ☐

Si oui N° Tél :

Email :

Le navire a-t-il subi une inspection sûreté ces trois derniers mois ? OUI ☐ NON ☐

Si oui dans quel port ?

Le navire a-t-il été refusé dans un port pour des raisons de sécurité ? OUI ☐ NON ☐

Si oui dans quel port ?

Avez-vous eu des passagers clandestins lors des dix dernières escales ? OUI ☐ NON ☐

Si oui Nombre :

Nationalité :

Avez-vous des passagers ? OUI ☐ NON ☐

Si oui Nombre :

Nationalité :

Avez-vous des matières dangereuses à bord ? OUI ☐ NON ☐

Si oui Classe IMDG :

Quantité :

Annexe 5

Les raisons sérieuses de douter du respect des prescriptions de sûreté par le navire avant son entrée au port (règle SOLAS XI-2/9)

Les raisons sérieuses que l'on peut avoir avant l'entrée du navire au port peuvent être par exemple :

- .1 des preuves 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 Convention SOLAS et la partie A du Code ISPS, présentent de graves insuffisances ;*
- .2 un rapport ou une plainte reçus qui, selon le jugement professionnel de l'agent de la capitainerie dûment autorisé ou du Commandant de port, contiennent des informations fiables indiquant clairement que le navire ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et la partie A du Code ISPS ;*
- .3 la preuve ou des informations fiables selon lesquelles le navire a embarqué des personnes, ou des provisions de bord ou des marchandises, dans une installation portuaire ou en provenance d'un autre navire, alors que, soit l'installation portuaire, soit l'autre navire, est en infraction aux règles du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et la partie A du Code ISPS, 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 ;*
- .4 la preuve ou des informations fiables selon lesquelles le navire a embarqué des personnes, 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) alors que soit l'installation portuaire, soit l'autre origine, ne sont pas régies par le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et la partie A du Code ISPS et que le navire n'a pas pris de mesures de sûreté appropriées, spéciales ou additionnelles, ou n'a pas appliqué les procédures de sûreté appropriées ;*
- .5 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 au paragraphe 19.4 de la partie A du Code ISPS, et si selon le jugement professionnel de l'agent de la capitainerie dûment autorisé ou du Commandant de port, l'une des raisons pour lesquelles le navire ou la compagnie a sollicité un tel certificat est de se soustraire à l'obligation de satisfaire pleinement aux dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et la partie A du Code ISPS au-delà de la durée de validité du Certificat provisoire initial décrit au paragraphe 19.4.4 de la partie A du Code ISPS ;*
- .6 le fait que le navire ne puisse produire les renseignements demandés constitue en soi une « raison sérieuse ».*

ANNEXE 6

Code ISPS

Appendice à la partie B

Appendice 1

Modèle de déclaration de sûreté entre un navire et une installation portuaire*

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.

* 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.

Partie B, appendice 1

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		

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

Code ISPS

Signature pour le compte et au nom	
de l'installation portuaire :	du navire :

*(Signature de l'agent de sûreté
de l'installation portuaire)*

*(Signature du capitaine
ou de l'agent de sûreté du navire)*

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

ANNEXE 7

Raisons sérieuses de penser que le navire n'est pas conforme aux normes de sûreté pendant le contrôle au port

(extrait des directives du mémorandum d'entente de Paris relatives à la vérification du respect des règles de sûreté)

Au cours du contrôle initial à bord du navire, le PSCO peut avoir des raisons sérieuses de penser que le navire n'est pas conforme aux normes de sûreté, comme suit :

- .1 le Certificat international de sûreté du navire (ISSC) n'est pas valable ou est arrivé à expiration (Code ISPS, partie B, paragraphe 4.33.1 et partie A, section 19);
- .2 les exercices liés à la sûreté du navire n'ont pas été exécutés (Code ISPS, partie B, paragraphe 4.33.4 et partie A, section 13.4);
- .3 les registres des dix dernières interfaces navire/port ou navire/navire sont incomplets (Code ISPS, partie B, paragraphe 4.33.2 et règle XI-2/9.2.3 de la Convention SOLAS);
- .4 la preuve ou des observations indiquant que les membres clés du personnel du navire ne peuvent communiquer entre eux (Code ISPS, partie B, paragraphe 4.33.5);
- .5 la preuve indiquant, après observation des aspects énumérés à l'annexe 2, que les arrangements relatifs à la sûreté comportent de graves lacunes (Code ISPS, partie B, paragraphe 4.33.2);
- .6 des informations fiables telles qu'un rapport ou une plainte émanant de tiers, concernant des informations relatives à la sûreté (Code ISPS, partie B, paragraphe 4.33.3); et
- .7 le navire est titulaire d'un autre certificat international provisoire de sûreté du navire (ISSC provisoire) qui lui a été délivré par la suite et, selon le jugement professionnel du PSCO, l'une des raisons pour lesquelles le navire ou la compagnie a sollicité un tel certificat est de se soustraire à l'obligation de satisfaire pleinement au chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et à la partie A du Code ISPS au-delà de la période de validité du certificat provisoire initial (Code ISPS, partie B, paragraphe 4.33.8). Le Code ISPS, partie A, paragraphes 19.4.1 et 19.4.2 décrit les circonstances dans lesquelles un certificat provisoire peut être délivré.

ANNEXE 8

CHAPITRE 5

INSPECTION PLUS DÉTAILLÉE EN CAS
DE RAISONS SÉRIEUSES

GÉNÉRALITÉS

5.1 Quand le fonctionnaire dûment autorisé a des raisons sérieuses de penser que le navire n'est pas conforme aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code ISPS, ou que le capitaine ou le personnel du navire ne sont pas au fait des mesures et procédures essentielles de sûreté à bord, une inspection plus détaillée peut être effectuée de la manière décrite aux paragraphes 5.2 à 5.6 ci-dessous. Lorsqu'il effectue une inspection plus détaillée, le fonctionnaire dûment autorisé devrait informer le capitaine. Toutefois, il convient de noter que la non-conformité à l'une quelconque des recommandations de la partie B du Code ISPS ne constitue pas nécessairement un défaut de conformité au chapitre XI-2 ou à la partie A du Code ISPS.

INSPECTION PLUS DÉTAILLÉE

5.2 L'inspection plus détaillée peut porter sur les aspects suivants :

- .1 Le capitaine peut-il faire la preuve, documents à l'appui, de ses responsabilités et de son autorité, y compris de son autorité absolue ? (Code ISPS, section A/6.1);
- .2 Un agent de sûreté du navire a-t-il été désigné ? Connaît-il ses responsabilités en vertu du plan de sûreté du navire ? (Code ISPS, section A/12.1);
- .3 Le plan de sûreté du navire est-il rédigé dans les langues de travail du navire ? Si les langues utilisées ne sont ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, une traduction dans l'une de ces langues est-elle fournie ? (Code ISPS, section A/9.4);
- .4 Le personnel du navire est-il en mesure d'assurer la surveillance du navire (y compris les tranches de la cargaison), des zones d'accès restreint à bord et des zones entourant le navire ? (Code ISPS, paragraphe B/9.42);
- .5 Les membres du personnel du navire s'acquittent-ils de manière satisfaisante de toutes les tâches liées à la sûreté du navire et connaissent-ils le système de communication de sûreté ? (Code ISPS, sections A/7.2.1 et A/7.2.7);
- .6 L'accès au navire, notamment l'embarquement des personnes et de leurs effets, est-il contrôlé ? (Code ISPS, section A/7.2.2 et A/7.2.3, Existe-t-il des moyens d'identifier les personnes autorisées à accéder au navire ? (Code ISPS, paragraphe B/9.11);
- .7 Le personnel du navire est-il en mesure d'assurer la surveillance de la manutention de la cargaison et des provisions de bord ? (Code ISPS, section A/7.2.6);
- .8 Les officiers du navire peuvent-ils identifier l'agent de sûreté du navire ? (Code ISPS, section A/9.4.13);
- .9 Les officiers du navire peuvent-ils identifier l'agent de sûreté de la compagnie ? (Code ISPS, section A/9.4.14);

- .10 Existe-t-il à bord du navire un registre de la formation, des exercices et des entraînements ? (Code ISPS, section A/10.1.1);
- .11 Existe-t-il à bord du navire un registre des changements de niveau de sûreté ? (Code ISPS, section A/10.1.4);
- .12 Si un exercice de sûreté a eu lieu, les membres du personnel du navire sont-ils familiarisés avec leurs tâches et la bonne utilisation de l'équipement de sûreté du navire ? Il convient de noter que le fonctionnaire dûment autorisé devrait consulter le capitaine et l'agent de sûreté du navire eu égard aux types d'exercices et à leur localisation, compte tenu du type de navire, des changements de personnel du navire et des installations portuaires dans lesquelles le navire doit se rendre. Dans toute la mesure du possible dans la pratique, de tels exercices devraient être effectués comme s'il s'agissait d'une réelle menace pour la sûreté et peut comporter les éléments suivants : (Code ISPS, section A/13.4 et paragraphes B/13.5 et B/13.6) :
 - .1 la riposte à une menace pour la sûreté ou à un événement lié à la sûreté;
 - .2 la réaction à un changement de niveau de sûreté du navire;
 - .3 détection d'accès non autorisé, y compris embarquement clandestin;
 - .4 autres événements appropriés compte tenu de la nature de la non-conformité qu'il y a des raisons sérieuses de soupçonner.
- .13 Les membres du personnel du navire responsables sont-ils capables de communiquer entre eux, avec les installations portuaires et avec l'agent de sûreté du navire ? (Code ISPS, paragraphe B/9.2.3);
- .14 Le navire peut-il recevoir les avis des Gouvernements contractants sur les changements de niveau de sûreté ? (règle XI-2/7);
- .15 A-t-on reçu l'assurance que le navire a les moyens requis pour déclencher et transmettre une alerte de sûreté navire-terre (règle XI-2/6 de la Convention SOLAS);
- .16 L'agent de sûreté du navire a-t-il reçu une formation appropriée et a-t-il/elle une connaissance suffisante du plan et des procédures de sûreté du navire, de l'agencement du navire, ainsi que de l'exploitation de l'équipement et des systèmes de sûreté du navire. (section A/13.2 et paragraphes B/13.1 et B/13.2 du Code ISPS);
- .17 Les membres du personnel de bord chargés de responsabilités et de tâches particulières en matière de sûreté possèdent-ils les connaissances et aptitudes nécessaires pour s'acquitter de ces tâches et responsabilités ? Comprennent-ils les responsabilités qui leur incombent à cet égard, telles qu'elles sont décrites dans le plan de sûreté du navire ? (section A/13.3 et paragraphe B/13.3 du Code ISPS);
- .18 Par observation directe, l'équipement de sûreté installé à bord du navire, y compris notamment les détecteurs de mouvement, les systèmes de surveillance, les appareils de balayage, les dispositifs d'éclairage et les alarmes, fonctionne-t-il correctement ?

ANNEXE 9

Le contrôle et l'inspection du navire

ASPECTS LIES A LA SECURISATION DES ACCES A BORD

(Extrait des directives du mémorandum d'entente de Paris
relatives à la vérification du respect des règles de sûreté)

Il s'agit, à titre indicatif, des aspects qui pourraient être pris en compte au cours de l'inspection du navire au port par les inspecteurs du centre de sécurité des navires.

Le contrôle, limité au stade initial de l'inspection à ce qui est visible par les inspecteurs au moment où ils montent à bord du navire, pourrait être étendu au niveau renforcé à quelques mesures pertinentes.

I - ACCES AU NAVIRE LORSQU'IL EST AU PORT

1.1 Tous les navires au niveau de sûreté 1

Contrôle des rampes, passerelles ou tout autre point d'accès à un navire.

- Y a-t-il une forme de contrôle sur les passerelles ou aux autres points d'accès au navire
- En s'approchant du navire, remarque-t-on que des contrôles sont en place à bord
- L'identité de toutes les personnes souhaitant monter à bord du navire est-elle contrôlée

1.2 De surcroît, pour le contrôle des navires à passagers au niveau de sûreté 1

En liaison avec l'installation portuaire, des zones sûres ont-elles été désignées pour effectuer une fouille

Les personnes et leurs effets personnels qui ont été contrôlés sont-ils séparés des personnes et de leurs effets personnels qui n'ont pas été contrôlés

Les passagers qui embarquent sont-ils séparés de ceux qui débarquent

L'accès aux espaces non gardés communiquant avec les zones auxquelles les visiteurs et les passagers ont accès est-il sécurisé

1.3 Tous les navires au niveau de sûreté 2

Le nombre de points d'accès au navire a-t-il été limité

Des mesures ont-elles été prises afin de décourager l'accès au navire du côté mer

Une zone d'accès restreint du côté quai du navire a-t-elle été établie

Les visiteurs sont-ils escortés à bord du navire

Le capitaine peut-il confirmer que des fouilles partielles ou totales du navire ont été menées

Le capitaine peut-il confirmer qu'un briefing complémentaire relatif à la sûreté a eu lieu

2 - ACCES A LA PASSERELLE, A LA CHAMBRE DES MACHINES ET AUX AUTRES ZONES VULNERABLES

2.2.1 Les zones d'accès restreint sont-elles signalées

2.3 De surcroît pour les navires à passagers au niveau de sûreté 2

2.3.1 Les zones d'accès restreint établies sont-elles adjacentes à des points d'accès afin d'éviter le rassemblement d'un grand nombre de personnes dans ces zones

3 – SYSTEME DE LAISSEZ-PASSER POUR LES MEMBRES DES EQUIPAGES IMPORTANTS

3.1 Tous les navires au niveau de sûreté 1

3.1.1 Si le navire dispose d'un nombre important de membres d'équipage, ceux-ci sont-ils munis de laissez-passer permettant de les identifier

4 - SURVEILLANCE DE LA SURETE DU NAVIRE

4.1 Tous les navires au niveau de sûreté 1

4.1.1 Au cours de votre inspection, avez-vous constaté que des services de garde étaient assurés sur le pont ou que des gardes ou des rondes de sûreté étaient assurées aux abords du navire ou que du matériel de surveillance était utilisé pour surveiller les zones ? Les gardes de sûreté fournies par les services à terre peuvent être acceptées.

4.1.2 Les services de garde assurés sur le pont tiennent-ils compte des abords tant du côté terre que du côté mer

4.2 Tous les navires au niveau de sûreté 2

4.2.1 Si du matériel de surveillance est utilisé, est-il contrôlé régulièrement

4.2.2 Du personnel supplémentaire est-il prévu uniquement pour effectuer des gardes et des rondes dans les zones d'accès restreint

5 – VERIFICATIONS ET FOUILLES DES PROVISIONS DE BORD

5.1 Tous les navires au niveau de sûreté 1

5.1.1 Les provisions de bord ont-elles été vérifiées avant d'être chargées à bord afin de s'assurer qu'il n'y a pas eu de manipulation criminelle ou d'intervention extérieure

5.1.2 Des vérifications sont-elles effectuées afin de s'assurer que les provisions correspondent à la commande avant d'être chargées à bord

5.1.3 Les provisions de bord sont-elles entreposées en lieu sûr après avoir chargées à bord

ANNEXE 10

Appendice 2

Rapport sur l'imposition d'une mesure de contrôle et de respect des dispositions, conformément aux Recommandations intérimaires sur les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions visant à renforcer la sûreté maritime (résolution MSC. [...] (78))

(Autorité soumettant le rapport)
(Adresse)
(Téléphone et télécopieur)

Copie adressée au : capitaine
Fonctionnaire dûment autorisé
S'il est pris des mesures de contrôle, autres que des mesures administratives de moindre portée, des copies supplémentaires du présent rapport doivent être fournies aux destinataires suivants :

Administration ☐
Organisme de sûreté reconnu ☐
OMI ☐
État du port suivant d'escale du navire
(en cas de refus d'entrée au port
ou d'expulsion) ☐

1. Nom de l'autorité soumettant le rapport : _____
2. Date de l'inspection : _____
3. Lieu de l'inspection : _____
4. Nom du navire : _____
5. Pavillon du navire : _____
6. Type de navire : _____
7. Indicateur d'appel : _____
8. Numéro OMI : _____
9. Jauge brute : _____
10. Année de construction : _____
11. Organisme de sûreté reconnu : _____
12. Propriétaire inscrit (d'après la fiche synoptique continue) : _____
13. Affréteur coque nue inscrit, le cas échéant (d'après la fiche synoptique continue) : _____
14. Compagnie (d'après la fiche synoptique continue) : _____
15. Autorité ayant délivré le certificat ISSC : _____
16. Dates de délivrance/d'expiration : _____
17. Niveau de sûreté du navire : _____
18. Motif(s) de la non-conformité : _____

19. Mesures prises par le fonctionnaire dûment autorisé : _____

20. Mesures de contrôle spécifiques prises (signaler par "x" les mesures prises et "-" les mesures qui n'ont pas été prises)

Néant ☐
Mesure administrative de moindre portée ☐
Inspection plus détaillée ☐
Départ du navire retardé ☐
Restriction des opérations du navire ☐
Opérations concernant la cargaison modifiées ou interrompues ☐
Navire envoyé dans un autre endroit du port ☐
Navire retenu ☐

Navire s'étant vu refuser l'entrée au port

Navire expulsé du port

21. Mesures correctrices prises par le navire ou la compagnie : _____

Service dont émane le présent rapport : _____

Nom du fonctionnaire dûment
autorisé : _____

Téléphone/télécopieur : _____

Signature : _____
