

**FEDERAL COURT AND
FEDERAL COURT OF APPEAL
EDUCATION SEMINAR
Maritime Law**

Maritime Security - The ISPS Code

By: Mark A.M. Gauthier , Senior Counsel
Legal Services, Department of Transport

1

OUTLINE OF THE PRESENTATION

Introduction: Genesis and Objectives of the ISPS Code

Overview of the ISPS Code

- > Structure of the ISPS Code
- > Scope of application
- > Responsibilities of Contracting Governments in relation to companies (shipping companies)
- > Responsibilities of companies
- > Responsibilities of Contracting Governments in relation to port facilities
- > Responsibilities of port facilities
- > Cross-cutting obligations
- > Key features of the Canadian regulations in respect of vessels and marine facilities
- > A few interesting Canadian facts and figures
- > Future developments in Canadian maritime security law

2

INTRODUCTION

- **Genesis**
 - > Within one year of 9/11, the international community is mobilized
 - > On 12 December 2002, the International Maritime Organization (IMO) adopted:
 - > Major amendments to the *Safety of Life at Sea Convention 1974* (SOLAS 74)
 - > The ISPS code

3

INTRODUCTION

- **Objectives**
 - To establish an international framework involving cooperation between Contracting Governments to SOLAS 74 and agencies, the shipping/port industry in order to detect security threats and to take preventive measures against such security incidents
 - To accomplish this objective, the ISPS Code focuses on security preventive measures affecting ship/port and ship-to-ship interface

Structure of the ISPS Code

- **Part A:** contains the provisions that Contracting Governments are obliged to implement
- **Part B:** contains the provisions that are non-mandatory in nature which set out processes envisaged in establishing and implementing measures and arrangements that need to be achieved and maintain compliance with the ISPS Code and the relevant provisions of SOLAS 74
Contracting Governments are not prevented from making some or all of the provisions deemed mandatory in their territory; Canada is an example

Scope of Application

- This Code applies to the following types of ships engaged on international voyages
 - passenger ships, including high-speed passenger craft
 - cargo ships, including high-speed craft, of 500 gross tonnage and upwards
 - mobile offshore drilling units
 - the ISPS Code also applies to port facilities serving such ships on international voyages
(S. 3, Part A, ISPS Code)
- This Code does not apply to warships, naval auxiliaries or other ships owned or operated by a Contracting Government and used only on Government non-commercial service
(S. 3.3, Part A, ISPS Code)
- Contracting Governments may extend the ISPS Code domestically to ships and ports to which the ISPS Code does not apply

**Responsibilities of Contracting Governments:
Companies and Ships**

- Two principal obligations of Contracting Governments
 - > Receive and approve Ship Security Plans based on Ship Security Assessments
 - > Issue an International Ship Security Certificate for each ship

Responsibilities of companies

Examples of specific responsibilities of companies

- Designate a Company Security Officer
- Assume responsibility for the Company Security Officer's performance of duties
- Designate a Ship Security Officer for each of its ships
- Assume responsibility for the Ship Security Officer's performance of duties
- Train the Company Security Officer and the Ship Security Officer in respect of their respective responsibilities under the ISPS Code
- Ensure Masters in their employ have information on
 - > who is responsible to appoint crew
 - > who decides on the employment of the ship
 - > information on any applicable charterparty

Contents of a Ship Security Assessment

A Ship Security Assessment is an evaluation of vulnerability and threat posed by a ship based on such factors as the location and nature of the port facility with which it interfaces. The Ship Security Assessment, when completed, allows a risk-based approach to be used in the development of the Ship Security Plan

The ISPS Code identifies extensive requirements for Ship Security Assessment such as

- > possible threats to key shipward operations
- > ship board weaknesses such as human factors in access to a ship; and
- > training deficiencies

Contents of a Ship Security Plan

- The contents of each individual Ship Security Plan will vary depending on the ship it covers. The Ship Security Assessment will have identified the particular feature of the ship and the potential threats and vulnerabilities. The Ship Security Plan will require these features to be addressed in detail
- The ISPS Code sets out extensive requirements for a Ship Security Plan e.g. :
 - > identification of restricted areas
 - > identification of means to prevent bringing dangerous substances on board
 - > identification of measures to prevent unauthorized access to the ship
 - > measures for handling cargo, delivery of ship's stores and handling unaccompanied baggage
 - > details for handling requests for a Declaration of Security

10

Examples of Company Security Officer Duties

- Prepare a Ship Security Assessment
- Ensure that a Ship Security Assessment is approved by the Contracting Government
- Ensure training for shipboard personnel in security matters
- Prepare a Ship Security Plan
- Submit a Ship Security Plan (accompanied by the Ship Security Assessment) to the Contracting Government for approval

11

Examples of Ship Security Officer Duties

- Inspect vessels from a security point of view
- Implement the Ship Security Plan
- Ensure cargo security
- Report security incidents

12

**Responsibilities of Contracting Governments:
port facilities**

Carry out Port Facility Security Assessments. A Port Facility Assessment may cover one or more port facilities

- Approve a Port Facility Security Assessment and any amendments
- Determine which port facility has to have a Port Facility Security Officer
- Approve Port Facility Security Plan

Responsibilities of port facilities

- The ISPS Code describes a number of onerous responsibilities for the port facilities; the following are a few examples:
 - > designating a Port Facility Security Officer upon whom is placed several key responsibilities including
 - > developing in conjunction with the Contracting Government the Port Facility Security Plan, maintaining it and exercising it from time to time
 - > coordinating the implementation of Port Facility Security Plan with companies
 - > training all security personnel at port facilities
 - > securing the approval of a Port Facility Security Assessment and a Port Facility Security Plan from the Contracting Government

Content of a Port Facility Security Assessment

- Identifies and evaluates important assets and infrastructure that are important to protect
- Identifies possible threats to assets and infrastructure
- Identifies weaknesses in the infrastructure, policies and procedures of ports

Content of a Port Facility Security Plan

- The requirements for a Port Facility Security Plan are complex; the following are a few requirements:
 - > measures and designs to prevent unauthorized access to port facilities;
 - > procedures for evacuation in case of security threats;
 - > duties of port facilities personnel assigned security responsibilities;
 - > measures designed to provide safe and effective security to cargo and cargo handling equipment;
 - > identification of a Port Facility Security Officer.

16

Cross-cutting obligations of Contracting Governments

- There are two main obligations that apply to both companies and port facilities:
 - > Setting Security Levels, and
 - > Determining when a Declaration of Security is required

17

Security Levels

- A Security Level is the level which triggers the activation of increased security measures applied in the context of ship/port and ship-to-ship interface. Higher security levels indicate greater likelihood of occurrence of a security incident
- Factors to be considered in setting the appropriate security level include the degree that the threat information is credible, corroborated and eminent as well as the potential consequences of such a security incident

18

Security Levels

Level 1
Normal: the level at which minimum protective security measures are to be maintained at all times

Level 2
Heightened: the level at which additional protective measures are to be maintained during the time of heightened risk of a security incident

Level 3
Exceptional: the level at which further specific security measures are to be maintained when a security incident is probable or imminent

19

Observations on Security Levels

- As a matter of law, a Contracting Government sets the Security Level; however, SOLAS Chapter XI-2 and the ISPS Code recognize that the input of the ship's Master is important and that the Master has the ultimate responsibility for the safety and security of his ship
- All details for ships and port facilities operating at the three Security Levels are set out in the Ship Security Plan and the Port Facility Security Plan. Paragraphs 9 and 16 of Part B of the ISPS Code provide guidance

20

Declaration of Security

Definition:
 A Declaration of Security means an agreement reached between a ship and either a port facility or another ship with which it interfaces, specifying the security measures each will implement. The main purpose of a Declaration of Security is to ensure agreement is reached between a ship and port facility or with other ships with which it interfaces as to the respect of security measures each will take in accordance with the provisions of their respective security plans

21

When is a Declaration of Security required?

- The ISPS Code provides that a Contracting Government, a ship or a port facility can request a Declaration of Security be executed by the parties to any interface
- Typically, a Contracting Government will predetermine when, as a matter of routine, a Declaration of Security will be executed. This is set out in the Ship Security Plan or the Port Facility Security Plan
- A Contracting Government may, on a case-by-case basis, determine the Declaration of Security as required by assessing a specific risk that a ship/port or a ship-to-ship interface poses to a person's property or to the environment

22

Examples of when a Declaration of Security may be required

- If a ship and a port facility or a ship and another ship are operating at different Security Levels
- One of them does not have a Security Plan approved by a Contracting Government
- The Port Security Officer or the Ship Security Officer identifies security concerns about a ship/port facility or a ship-to-ship interface

23

Marine Security in Canada

- Overview of the key features of the Canadian Regulations
- A few facts and figures from Transport Canada
- Future developments in Canadian maritime security law

24

Marine Security in Canada

General

- the *Marine Transportation Security Regulations* (MTSRs) were adopted on 21 May 2004 and came into force on 1 July 2004
- The *Regulations* are made under the authority for the *Marine Transportation Security Act*
- Future amendments to the *Marine Transportation Security Regulations*

25

Key Features of the Regulations

- The MTSRs apply to any vessel in Canada (Canadian or foreign flagged) that:
 - is more than 100 tons gross tonnage, other than a towing vessel
 - carries more than 12 passengers
 - is a towing vessel engaged in towing or pushing a barge carrying dangerous goods
- The MTSRs also apply to a designated marine facility other than an offshore facility

26

- Foreign-flagged SOLAS ships are basically required:
 - to meet the ISPS Code
 - to carry on board their Vessel Security Plan
 - to meet certain requirements of the Canadian Regulations e.g., conform to additional Canadian requirements for passenger vessels, ferries and cruise ships
 - to provide pre-arrival information
- Foreign-flagged non-SOLAS ships are required:
 - to carry on board their Vessel Security Plan
 - to meet the same Canadian requirements as foreign SOLAS ships

27

An Example of a Canadian "Add-On"

- The MTSRs contain special requirements in respect of cruise ships
- The possession of firearms is restricted to members of a law enforcement agency on duty and persons handling cash and other valuable goods when the vessel is docked
- A Cruise Ship Security Plan must establish security procedures for security patrols at all Security Levels (in Canada "MARSEC" levels)
- Vessel security officers of a cruise ship must ensure that security briefs are provided to passengers about threats resulting in an increase to MARSEC Level 3

28

The Regime for Marine Facilities

- The MTSRs are based on the Port Facility provisions of Parts A and B of the ISPS Code
- Obligations are placed on the operators of marine facilities and port administrations that interface with ships

29

Do you have an insatiable thirst for knowledge?

The *Marine Transportation Security Regulations* may be found at the following site:
<http://canadagazettecanada.gc.ca/index-e.html>

For information on marine security regulatory initiatives, contact
James B. Osgood, Acting Director, Marine Security Regulations (ASBGA), Marine Security (Canada)
230 Sparks Street, Floor 4, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0S9
Telephone: (613) 998-8665, Fax: (613) 998-9045
E-mail: OSG@MSR.ec.gc.ca

The ISPS Code may be obtained from the IMO
Published by the
INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
4 Albert Embankment, London SE1 7SR
Printed in the United Kingdom by Hobson & Co. Ltd, Amersham, Bucks
4 4 4 10 9 7 4 3
ISBN 92-81-1149-5

IMO PUBLICATION
Sales number: 13142

30

A Few Interesting Canadian Facts and Figures

- In 2002, the value of international cargo imported and exported by water in Canada was C\$ 193 billion
- The marine transportation sector accounts for 32,500 full-time jobs, 27,000 of which are at marine facilities, on vessels or at marine-related infrastructures
- Over 1.5 million cruise ship passengers arrive in Canada annually, contributing approx. C\$ 1 billion to the economy
- To date, all 202 affected Canadian flag vessels and 411 Canadian marine facilities have been issued the appropriate certificates of compliance

31

A Few Interesting Canadian Facts and Figures

- Canada continues to work closely with the US to protect and defend our coasts and territorial waters and pursue harmonized regulatory and inspection processes
- Canada and the US have established a bilateral security arrangement concerning reciprocal recognition and acceptance of each other's regulatory regimes and approved Vessel Security Plans
- Canada and the US have concluded a Memorandum of Understanding for the conduct of joint initial verification of security on foreign flagged vessels before entering into the St. Lawrence Seaway locks

32

Future developments in Canadian marine security law

- Marine Facilities Restricted Areas Access Clearance Program (MFRAACP)
 - > will be implemented by amendments to the *Marine Transportation Security Regulations*
 - > includes mandatory background security checks for port workers who have access to certain restricted areas or who occupy designated positions
 - > is expected to apply to special restricted areas such as cruise ship terminals and certain container facilities
 - > will apply initially to the ports of Halifax, Montreal and Vancouver

33

**Future developments in
Canadian marine security law**

- Administrative Monetary Penalties (AMPS) will be achieved by amendments to the *Marine Transportation Security Regulations*
- An AMPS is a monetary penalty as an alternative to prosecution
- The maximum AMP for the violation of any provision of the *Marine Transportation Security Act* or *Marine Transportation Security Regulations* would be \$25,000
- AMPS is subject to review by the Transportation Appeal Tribunal of Canada

34

**COLLOQUE DE FORMATION
À L'INTENTION
DES JUGES DE LA COUR FÉDÉRALE ET DE
LA COUR D'APPEL FÉDÉRALE
Le droit maritime**

La sûreté maritime – Le Code ISPS

Par : Mark A.M. Gauthier, avocat-conseil
Services juridiques, Transports Canada

1

PLAN DE LA PRÉSENTATION

Introduction : historique et objectifs du Code ISPS

Présentation du Code ISPS

- > Structure du Code ISPS
- > Champ d'application
- > Responsabilités des gouvernements contractants à l'égard des compagnies (de transport maritime)
- > Responsabilités des compagnies
- > Responsabilités des gouvernements contractants à l'égard des installations portuaires
- > Responsabilités des installations portuaires
- > Obligations générales
- > Éléments clés du Règlement canadien concernant les navires et les installations maritimes
- > Quelques faits et chiffres intéressants sur le Canada
- > Futurs perfectionnements de la Loi sur la sûreté du transport maritime du Canada

2

INTRODUCTION

- Historique
 - > Dans l'année qui suit le 11 septembre, la communauté internationale se mobilise.
 - > Le 12 décembre 2002, l'Organisation maritime internationale (OMI) adopte :
 - > des modifications importantes à la *Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74)* et
 - > le Code ISPS.

3

INTRODUCTION

- Objectifs

- Établir un cadre de coopération internationale entre les gouvernements contractants à SOLAS 74 et des organismes, l'industrie du transport maritime et l'industrie portuaire afin de détecter les menaces contre la sûreté et de prendre des mesures préventives à cet égard.
- Pour atteindre cet objectif, le Code ISPS prévoit la mise en place de mesures de sûreté visant à prévenir les incidents liés à l'interface navire-port et navire-navire.

4

Structure du Code ISPS

- **Partie A** : contient les dispositions que les gouvernements contractants doivent appliquer.
- **Partie B** : contient les dispositions non exécutoires qui établissent les processus d'élaboration et de mise en œuvre des mesures et des mécanismes à mettre en place et maintiennent la conformité avec le Code ISPS et les dispositions pertinentes de SOLAS 74.

Les gouvernements contractants peuvent rendre obligatoires dans leur territoire un partie ou l'ensemble des dispositions réputées exécutoires ; le Canada en est un exemple.

5

Champ d'application

- Le Code s'applique aux types de navires suivants qui effectuent des voyages internationaux :
 - les navires à passagers, dont les engins à grande vitesse à passagers,
 - les navires de charge, dont les engins à grande vitesse à cargaisons, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux,
 - les unités de forage mobiles au large,
 - ainsi que les installations portuaires qui desservent les navires effectuant des voyages internationaux.

(Code ISPS, partie A, article 3)

Le Code ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires, ni aux navires appartenant ou exploités par un gouvernement contractant et affectés exclusivement à un service public non commercial

(Code ISPS, partie A, article 3.3)

- Les gouvernements contractants peuvent étendre l'application du Code ISPS à l'intérieur du pays aux navires et aux ports qui n'y sont pas assujettis.

6

Responsabilités des gouvernements contractants : les compagnies et les navires

- Deux grandes obligations des gouvernements contractants
 - > Recevoir et approuver le plan de sûreté de chaque navire à partir de l'évaluation de sûreté du navire.
 - > Délivrer un certificat international de sûreté pour chaque navire.

7

Responsabilités des compagnies

Exemples des responsabilités propres aux compagnies

- Désigner un agent de sûreté de la compagnie.
- Assumer la responsabilité de l'accomplissement des tâches de l'agent de sûreté de la compagnie.
- Désigner un agent de sûreté du navire pour chacun de leurs navires.
- Assumer la responsabilité de l'accomplissement des tâches de l'agent de sûreté du navire.
- Former l'agent de sûreté de la compagnie et l'agent de sûreté du navire à l'égard de leurs responsabilités respectives en vertu du Code ISRS.
- Veiller à ce que les capitaines à leur emploi soient informés des points suivants :
 - > qui embauche l'équipage ;
 - > qui décide de l'affectation du navire ;
 - > en quoi consiste la charte-partie qui s'applique.

8

Contenu de l'évaluation de sûreté du navire

L'évaluation de sûreté du navire consiste en l'étude de la vulnérabilité et des menaces à la sûreté d'un navire en fonction de facteurs comme l'emplacement et la nature de l'installation portuaire avec laquelle il interface. Une fois terminée, l'évaluation de sûreté du navire sert à établir le plan de sûreté du navire.

Le Code ISPS cible les principaux aspects de l'évaluation de sûreté du navire, notamment :

- > les menaces éventuelles aux activités essentielles de bord ;
- > Les points faibles à bord, comme les facteurs humains, en matière d'accès au navire ; et
- > les déficiences de la formation.

9

Contenu du plan de sûreté du navire

- Le contenu de chaque plan de sûreté du navire varie selon le navire. Ce plan identifie la caractéristique propre d'un navire ainsi que les menaces possibles à sa sûreté et ses faiblesses. Le plan de sûreté du navire examine en détail ces aspects.
- Le Code ISPS énonce les principaux éléments d'un plan de sûreté du navire, parmi lesquels
 - > l'identification des zones d'accès restreint ;
 - > l'identification des mesures visant à empêcher l'introduction de matières dangereuses à bord ;
 - > l'identification des mesures visant à empêcher l'accès non autorisé au navire ;
 - > les mesures visant la manutention de la cargaison, la livraison des provisions de bord et la manutention des bagages non accompagnés ;
 - > les détails relatifs au traitement des demandes de déclaration de sûreté.

10

Exemples des tâches de l'agent de sûreté de la compagnie

- Préparer une évaluation de sûreté du navire.
- Veiller à ce que le gouvernement contractant approuve l'évaluation de sûreté du navire.
- Veiller à la formation du personnel de navire aux questions de sécurité.
- Préparer un plan de sûreté du navire.
- Soumettre un plan de sûreté du navire (accompagné de l'évaluation de sûreté du navire) à l'approbation du gouvernement contractant.

11

Exemples des tâches de l'agent de sûreté du navire

- Procéder à des inspections de sûreté du navire.
- Mettre en œuvre le plan de sûreté du navire.
- Veiller à la sécurité de la cargaison.
- Faire rapport des incidents de sûreté.

12

**Responsabilités des gouvernements contractants :
les installations portuaires**

- Procéder aux évaluations de sûreté de l'installation portuaire. Une évaluation de sûreté de l'installation portuaire peut couvrir une seule installation portuaire ou plusieurs.
- Approuver une évaluation de sûreté de l'installation portuaire et les modifications qui s'y rapportent.
- Déterminer les installations portuaires qui sont tenues de désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire.
- Approuver le plan de sûreté de l'installation portuaire

13

Responsabilités des installations portuaires

- Le Code ISPS décrit les nombreuses et exigeantes responsabilités des installations portuaires. En voici quelques exemples
 - > Désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire qui assumera plusieurs responsabilités clés, notamment :
 - > élaborer, en collaboration avec le gouvernement contractant, un plan de sûreté de l'installation portuaire, le mettre à jour et procéder à des exercices, de temps à autres ;
 - > coordonner la mise en œuvre d'un plan de sûreté de l'installation portuaire avec les compagnies ;
 - > former tout le personnel de sûreté de l'installation portuaire ;
 - > obtenir du gouvernement contractant l'approbation d'une évaluation de sûreté de l'installation portuaire et d'un plan de sûreté de l'installation portuaire.

14

**Contenu d'une évaluation de sûreté de
l'installation portuaire**

- Recensement et évaluation des infrastructures et biens importants qui doivent être protégés
- Repérage des menaces possibles aux biens et aux infrastructures
- Repérage des points faibles de l'infrastructure, des politiques et des procédures du port

15

Contenu d'un plan de sûreté de l'installation portuaire

- Un plan de sûreté de l'installation portuaire doit répondre à des exigences complexes. En voici quelques-unes.
 - > Mesures visant à empêcher l'accès non autorisé à l'installation portuaire
 - > Procédures d'évacuation en cas de menaces à la sûreté
 - > Tâches du personnel auquel sont attribuées des responsabilités en matière de sûreté
 - > Mesures destinées à garantir la protection efficace de la sûreté de la cargaison et du matériel de manutention de la cargaison
 - > Désignation de l'agent de sécurité de l'installation portuaire

16

Obligations générales des gouvernements contractants

- Les compagnies et les installations portuaires doivent remplir deux principales obligations :
 - > établir les niveaux de sûreté et
 - > déterminer si une déclaration de sûreté est requise.

17

Niveaux de sûreté

- Un niveau de sûreté enclenche l'activation de mesures de sûreté accrues dans le contexte d'une interface navire-port et navire-navire. Les niveaux de sûreté plus élevés indiquent une probabilité plus grande d'incident de sûreté.
- Les facteurs à prendre en compte pour établir le niveau de sûreté approprié incluent la mesure dans laquelle l'information est crédible, confirmée et manifeste ainsi que les conséquences possibles de l'incident de sûreté éventuel.

18

Niveaux de sûreté

Niveau 1
Normal : niveau auquel les mesures de protection minimums doivent être appliquées en tout temps.

Niveau 2
Accru : niveau auquel des mesures de protection supplémentaires doivent être appliquées pendant que subsiste un risque accru d'incident de sûreté.

Niveau 3
Exceptionnel : niveau auquel des mesures de sûreté encore plus strictes doivent être appliquées si un incident de sûreté est probable ou imminent.

19

Observations concernant les niveaux de sûreté

En vertu de la loi, un gouvernement contractant détermine le niveau de sécurité ; cependant, le chapitre XI-2 de SOLAS et le Code ISPS reconnaissent l'importance de l'avis du capitaine du navire, ultime responsable de la sûreté et de la sécurité de son navire.

Tous les détails relatifs aux navires et aux installations portuaires exerçant leurs activités en conformité avec les trois niveaux de sécurité sont contenus dans le plan de sûreté du navire et le plan de sûreté de l'installation portuaire. Les paragraphes 9 et 16 de la partie B du Code ISPS fournissent des indications à cet égard.

20

Déclaration de sûreté

Définition
 Une déclaration de sûreté est un accord conclu entre un navire et une installation portuaire ou un autre navire avec lequel il interface et qui énonce les mesures de sécurité qui seront appliquées, en conformité avec les dispositions du plan de sûreté de chacun. L'objectif principal d'une déclaration de sûreté est de s'assurer qu'un accord est conclu entre un navire et une installation portuaire ou un autre navire avec lequel il interface et en ce qui touche les mesures de sécurité que chacun prendra, en conformité avec les dispositions du plan de sûreté de chacun.

21

Quand une déclaration de sûreté est-elle requise?

Le Code ISPS prévoit qu'un gouvernement contractant, un navire ou une installation portuaire peuvent demander que les parties à n'importe quelle interface exécutent une déclaration de sûreté.

- En général, un gouvernement contractant détermine à l'avance à quel moment, de façon systématique, une déclaration de sûreté sera exécutée. Cette exigence figure dans le plan de sûreté du navire ou le plan de sûreté de l'installation portuaire.
- Un gouvernement contractant peut déterminer, au cas par cas, que la déclaration de sûreté est requise en déterminant un risque précis que pose une interface navire-port ou navire-navire aux biens d'une personne ou à l'environnement.

22

Exemples de situations où une déclaration de sûreté pourra être requise

Un navire et une installation portuaire ou deux navires sont exploités à des niveaux de sûreté différents.

- L'un d'entre eux n'a pas de plan de sûreté approuvé par un gouvernement contractant.
- L'agent de sûreté de l'installation portuaire ou l'agent de sûreté du navire identifie des problèmes de sûreté concernant l'interface navire-installation portuaire ou navire-navire.

23

La sûreté maritime au Canada

- Aperçu des éléments clés du Règlement canadien
- Quelques faits et données de Transports Canada
- Futurs perfectionnements de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* du Canada

24

La sûreté maritime au Canada

Vue générale

- > Le *Règlement sur la sûreté du transport maritime (RSTM)* a été adopté le 21 mai 2004 et est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004.
- > Le *Règlement* est élaboré en vertu de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*.
- > Modifications futures au *Règlement sur la sûreté du transport maritime*.

25

Éléments clés du Règlement

- Le RSTM s'applique au Canada à tout bâtiment (battant pavillon canadien ou étranger) qui :
 - > a une jauge brute supérieure à 100 tonnes, mais qui n'est pas un bâtiment remorqueur ;
 - > transporte plus de 12 passagers ;
 - > est un bâtiment remorqueur utilisé pour remorquer ou pousser un chaland qui transporte une cargaison dangereuse.
- Le RSTM s'applique également à une installation maritime désignée autre qu'une installation extracôtière.

26

- Les navires ressortissants à SOLAS battant pavillon étranger doivent essentiellement :
 - > respecter le Code ISPS ;
 - > avoir à bord leur plan de sûreté du navire ;
 - > se conformer à certaines exigences du Règlement canadien, notamment aux exigences supplémentaires pour les bâtiments à passagers, les traversiers et les navires de croisière ;
 - > fournir des renseignements avant leur arrivée.
- Les navires non ressortissants à SOLAS battant pavillon étranger doivent :
 - > avoir à bord leur plan de sûreté du navire ;
 - > se conformer aux mêmes exigences que les ressortissants à SOLAS battant pavillon étranger

27

Exemple des exigences supplémentaires canadiennes

- Le RSTM contient des exigences spéciales pour les navires de croisière.
- La possession d'armes à feu est réservée aux membres d'un organisme compétent chargé d'assurer le respect de la loi dans l'exercice de leurs fonctions et aux personnes affectées à la manutention d'argent liquide et autres objets de valeur lorsque le navire est à quai.
- Le plan de sûreté d'un navire de croisière doit établir des procédures de sûreté relativement aux patrouilles de sûreté pour tous les niveaux de sûreté (niveaux MARSEC au Canada).
- Les agents de sûreté d'un navire de croisière doivent veiller à ce que soient données des séances d'information en matière de sûreté à l'intention des passagers relativement à toute menace ayant entraîné un rehaussement du niveau de sûreté au niveau MARSEC.

28

Régime de sûreté des installations maritimes

- Le RSTM repose sur les dispositions applicables aux installations portuaires des parties A et B du Code ISPS.
- Des obligations sont imposées aux exploitants des installations maritimes et aux administrations portuaires qui interfacent avec les navires.

29

Avez-vous une soif insatiable de connaissances ?

Vous pouvez consulter le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* à l'adresse suivante
<http://canadagareteducanada.gc.ca/index-e.html>

Pour en savoir plus sur les initiatives en matière de règlement sur la sûreté maritime, contactez-nous avec :

Agence de Changement, Division des Initiatives de Sécurité Maritime (ADMAL) Sécurité maritime, Transport Canada
410, rue Sparks, Pièce de Vente, Tour C, 1^{er} étage, Ottawa, Ontario K1A 0P5
Téléphone : (613) 943-6900 Télécopieur : (613) 996-6900
Courriel : 2022.2022@tc.gc.ca

Le Code ISPS est disponible auprès de l'Organisation maritime internationale

Publié par
INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
4 Albert Embankment, Londres SE1 7SR
Imprimé en République-Frédéric par Maribus de C. S. A. S. Autriche, Vienne
4 5 8 5 0 9 7 5 3
ISSN 02 01 41 41 6

ISSN PUBLICATION

Numéro de produit: 01 100

30

Quelques données et faits intéressants sur le Canada

- En 2002, la valeur des cargaisons importées et exportées à l'échelle internationale par la voie maritime au Canada s'est établie à 103 milliards de dollars canadiens.
- Le secteur du transport maritime compte pour 32 508 emplois à temps plein, dont 27 000 aux installations maritimes, sur des bâtiments ou dans des infrastructures maritimes connexes.
- Plus de 1,5 million de passagers de navires de croisière arrivent chaque année au Canada et injectent environ 1 milliard de dollars canadiens dans l'économie.
- À ce jour, un certificat de conformité a été délivré aux 202 bâtiments battant pavillon canadien et aux 411 installations maritimes visés par cette exigence.

31

Quelques données et faits intéressants sur le Canada

- Le Canada poursuit son étroite collaboration avec les États-Unis en vue de protéger et défendre ses côtes et ses eaux territoriales, et continue l'harmonisation des processus de réglementation et d'inspection.
- Le Canada et les États-Unis ont conclu un arrangement bilatéral en matière de sûreté prévoyant la reconnaissance et l'acceptation réciproques de leurs régimes de réglementation et des plans de sûreté de navire approuvés par l'un ou l'autre pays.
- Le Canada et les États-Unis ont signé un protocole d'entente portant sur la vérification initiale conjointe de la sûreté des bâtiments battant pavillon étranger avant leur entrée dans les écluses de la voie maritime du Saint-Laurent.

32

Futurs perfectionnements de la Loi sur la sûreté du transport maritime du Canada

- Le Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes (PAZRIM) :
 - sera mis en œuvre par des modifications au *Règlement sur la sûreté du transport maritime* ;
 - comporte des vérifications de sécurité obligatoires des antécédents des travailleurs portuaires qui ont accès à certaines zones à accès restreint ou qui occupent des postes désignés ;
 - devrait s'appliquer à des zones réglementées spéciales comme les terminaux pour navires de croisière et certaines installations recevant des conteneurs ;
 - s'appliquera tout d'abord aux ports de Halifax, Montréal et Vancouver.

33

**Futurs perfectionnements de la
Loi sur la sûreté du transport maritime du Canada**

- Des sanctions administratives pécuniaires (SAP) seront imposées par suite de modifications au *Règlement sur la sûreté du transport maritime*.
- Une SAP est une sanction pécuniaire qui constitue une solution de rechange aux poursuites devant les tribunaux.
- La SAP maximale en cas de violation d'une disposition de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* ou du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* serait de 25 000 \$.
- Les décisions relatives aux SAP peuvent être portées en appel auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada.

34
