



MARINE SECURITY OPERATIONS BULLETINS

BULLETINS OPÉRATIONNELS DE SÛRETÉ MARITIME

Preamble:

The purpose of the MARINE SECURITY OPERATIONS BULLETINS is to provide specific guidance related to particular situations pertaining to marine security operations. The bulletins are related to matters such as the implementation of the marine security legislation, the inspection of industry stakeholders and enforcement of compliance. They could also be related to marine security documents. The bulletins are developed to ensure effective cooperation and coordination among all stakeholders in marine security, thus enhancing the security of the Canadian marine transportation system. All concerned stakeholders are expected to follow the directives provided in the bulletins. Marine Security Operations in Transport Canada Headquarters should approve any relaxation from these directives.

Should you wish to comment on any bulletin, you may send your comments by e-mail to the **Director of Marine Security Operations at dirops.marsec@tc.gc.ca**.

Préambule :

Le but des BULLETINS OPÉRATIONNELS DE SÛRETÉ MARITIME est de fournir des directives spécifiques pour des situations particulières dans le domaine des opérations de sûreté maritime. Les bulletins sont reliés à des sujets tels que la mise en application de la législation en matière de sûreté maritime, l'inspection des intervenants de l'industrie et le contrôle de la conformité aux règlements. Ils pourraient aussi être reliés aux documents de sûreté maritime. Les bulletins sont élaborés pour s'assurer de la collaboration et de la coordination de tous les intervenants dans le domaine, rehaussant ainsi la sûreté du système canadien de transport maritime. Tous les intervenants concernés doivent suivre ces directives établies dans les bulletins. Les Opérations de la sûreté maritime de l'Administration centrale (AC) de Transports Canada devront approuver tout changement à ces directives.

Si vous désirez faire des commentaires sur un bulletin quelconque, veuillez les adresser par courriel au **Directeur des Opérations de la sûreté maritime à l'adresse suivante : dirops.marsec@tc.gc.ca**.



MARINE SECURITY OPERATIONS BULLETIN
BULLETINS OPÉRATIONNELS DE SÛRETÉ MARITIME

File number / Numéro du fichier: 4303-12

No : 2007-002

ISSUE

SHORE LEAVE AND ACCESS TO SHIPS UNDER THE ISPS CODE, BY REPRESENTATIVES OF SEAFARERS' WELFARE AND LABOUR ORGANIZATIONS

Purpose:

Subject to the provisions of the *Marine Transportation Security Regulations* this Marine security Operations Bulletin serves as a reminder of the intent of circular MSC/Circ 1112 with respect to SHORE LEAVE AND ACCESS TO SHIPS UNDER THE ISPS CODE, dated 7 June, 2004, which is to obtain a proper balance between the needs of security and the protection of the rights of seafarers.

POINT

CONGÉ À TERRE DES GENS DE MER ET ACCÈS AUX NAVIRES EN VERTU DU CODE ISPS PAR DES REPRÉSENTANTS DES SERVICES SOCIAUX ET DES SYNDICATS DES GENS DE MER

Objet :

Sous réserve des dispositions du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, ce bulletin opérationnel de sûreté maritime sert de rappel à l'intention des dispositions de la circulaire MSC/Circ. 1112 de l'Organisation maritime internationale, intitulée CONGÉ À TERRE DES GENS DE MER ET ACCÈS AUX NAVIRES. EN VERTU DU CODE ISPS, en date du 7 juin 2004, qui est de réaliser un juste équilibre entre les besoins de sûreté et la protection des droits des gens de mer.



Directive:

Canada, as part of the international maritime community endorses the spirit and intent of the International Maritime Organization MSC/Circ 1112 with respect to SHORE LEAVE AND ACCESS TO SHIPS UNDER THE ISPS CODE, dated 7 June, 2004, on the need to afford special protection to seafarers when implementing the provisions of SOLAS Chapter XI-2, the ISPS Code.

Masters, port administrations and marine facility operators are reminded of the intent of the above noted circular, which is to obtain a proper balance between the needs of security and the protection of the rights of seafarers.

The *Marine Transportation Security Regulations* include the following provisions that aim to provide the necessary balance between security and the rights of seafarers when access is requested:

“Master”

206. (1) *Nothing in this Part permits any person to constrain the master of a vessel from making or executing any decision that, in the professional judgment of the master, is necessary to maintain the safety and security of the vessel, including decisions...*

(c) to coordinate, with marine facility operators or port security officers, shore leave

Directive :

En tant que membre de la communauté maritime internationale, le Canada souscrit à l'esprit et à l'intention qui sous-tendent la circulaire MSC/Circ. 1112 de l'Organisation maritime internationale, intitulée CONGÉ À TERRE DES GENS DE MER ET ACCÈS AUX NAVIRES. EN VERTU DU CODE ISPS, en date du 7 juin 2004. On y souligne la nécessité d'accorder une protection spéciale aux gens de mer lors de l'application des dispositions du chapitre XI-2 de SOLAS, le Code ISPS.

Les capitaines, les administrations portuaires et les exploitants d'installations maritimes sont invités à réfléchir à l'intention des dispositions du circulaire ci-haut mentionné, qui est de réaliser un juste équilibre entre les besoins de sûreté et la protection des droits des gens de mer.

Le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* inclus les dispositions suivantes qui vise à fournir un bon équilibre entre les exigences en matières de sûreté et des droits fondamentaux des gens de mer lorsque le droit d'accès est demandé par des représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer :

« Capitaine »

« 206. (1) *La présente partie n'a pas pour effet d'autoriser quiconque à empêcher le capitaine du bâtiment de prendre ou d'exécuter toute décision qui, de son avis professionnel, est nécessaire pour maintenir la sécurité et la sûreté du bâtiment, notamment les décisions suivantes :*

c) coordonner, avec des exploitants d'installation maritime ou des agents de



for vessel personnel or crew change, as well as access through marine facilities of visitors to the vessel, including representatives of seafarers' welfare and labour organizations..."

***sûreté de port**, des congés à terre du personnel du bâtiment ou des changements de personnel ou d'équipage, de même que l'accès au bâtiment par des visiteurs qui passent par des installations maritimes, y compris les représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer. »*

“Operator of a Marine Facility”

« Exploitant d'une installation maritime »

303. The operator of a marine facility shall ...

« 303. L'exploitant d'une installation maritime :

- (i) **coordinate, with the master of a vessel and, if the marine facility is in a port, the port security officer,** *shore leave for vessel personnel or crew change, as well as access through the marine facility of visitors to vessels, including representatives of seafarers' welfare and labour organizations; ...”*

- (i) **coordonne, avec le capitaine d'un bâtiment et, dans le cas où l'installation maritime est située dans un port, avec l'agent de sûreté du port,** *les congés à terre du personnel du bâtiment ou les changements d'équipage, de même que l'accès aux bâtiments par des visiteurs qui passent par l'installation maritime, y compris les représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer; ... »*

“Occasional-Use Marine Facilities Operator”

« Installations maritimes à usage occasionnel »

355. The operator of an occasional-use marine facility shall...

« 355. L'exploitant d'une installation maritime à usage occasionnel :

- (e) **coordinate, with the master of a vessel and, if applicable the port security officer,** *shore leave for vessel personnel or crew change, as well as access through the marine facility of visitors to vessels, including representatives of seafarers' welfare and labour organizations; ...”*

- e) **coordonne, avec le capitaine d'un bâtiment et, le cas échéant, l'agent de sûreté du port,** *les congés à terre du personnel du bâtiment ou les changements d'équipage, de même que l'accès des visiteurs aux bâtiments en passant par l'installation maritime, y compris les représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer... »*

Please keep in mind that the *Marine Transportation Security Regulations* must be interpreted and applied in a manner that is

Veillez, s'il vous plaît, prendre note que le Règlement sur la sûreté du transport maritime doit être interprété et mis en application d'une



consistent with the general purpose of the *Marine Transportation Security Regulations*, which is to **deter, prevent, and detect** acts that threaten security in the Canadian marine transportation sector, thereby strengthen the International maritime security framework.

manière qui est conforme avec le but du Règlement sur la sûreté du transport maritime, lequel vise à fournir une amélioration du cadre international de **détection, prévention et dissuasion** des actes pouvant compromettre la sûreté dans le secteur du transport maritime.

If access is denied to personnel holding proper identification from their respective organization, operators of marine facility are encouraged to further engage in seeking the coordination with the Master of the vessel as to when the Master would prefer to provide access. If attempts to coordinate access are unsuccessful, the individual seeking access should advise the nearest Transport Canada, Marine Safety office of any access denied to representatives of seafarers' welfare and labour organizations of any concerns.

Si la ou les demande(s) d'accès a été ont été refusée(s) aux personnels tenant l'identification appropriée de leur organisation respective, les opérateurs d'installations maritimes sont encouragés d'engager de manière plus approfondie avec le capitaine du bâtiment, à savoir quand le capitaine du bâtiment préfère que l'accès soit effectué. Si la ou les tentative(s) de coordonner l'accès n'est pas ou ne sont pas accordé, l'individu demandant l'accès devrait communiquer avec le bureau local de Transports Canada - Sécurité maritime - pour signaler toute interdiction d'accès dans le cas des représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer, de leurs inquiétudes.

Any comments, suggestions or concerns can be addressed to the Director, Marine Security Operations by e-mail at dirops.marsec@tc.gc.ca or by phone at 613-993-8525.

Tout commentaire, suggestion ou préoccupation peut être envoyé au Directeur, Opérations de la sûreté maritime par courriel à l'adresse suivante : dirops.marsec@tc.gc.ca ou par téléphone au 613-993-8525.

Daniel Michaud
Acting Director / Directeur intérimaire
Marine Security Operations / Opérations de la sûreté maritime

Dated / Daté : December 20, 2007 / 20 décembre 2007



Réf. T2-NAVSEC/2.11

MSC/Circ.1112
7 juin 2004

CONGÉ À TERRE DES GENS DE MER ET ACCÈS AUX NAVIRES EN VERTU DU CODE ISPS

1 La Conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), qui s'est tenue à Londres du 9 au 12 décembre 2003 a adopté, entre autres, des amendements à l'Annexe de la Convention, telle que modifiée, et en particulier un nouveau chapitre XI-2 sur les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime et le nouveau Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS).

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

3 À sa soixante-dix-huitième session (tenue du 12 au 21 mai 2004), le Comité de la sécurité maritime, étant conscient et soucieux de la nécessité de fournir des renseignements additionnels pour aider les Gouvernements contractants et l'industrie à respecter l'objet de la résolution 7 de la Conférence, tout en s'acquittant en même temps de leurs obligations en vertu du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, a chargé son groupe de travail sur la sûreté maritime d'examiner des aspects spécifiques du congé à terre des gens de mer et de l'accès aux navires en vertu du Code ISPS et de fournir des directives supplémentaires à cet égard.

4 Les Directives relatives au congé à terre et à l'accès aux navires, telles qu'approuvées par le Comité, figurent en annexe à la présente circulaire.

5 Les Gouvernements Membres et les organisations internationales sont invités à porter la présente circulaire à l'attention des autorités nationales désignées, des administrations, des agents de sûreté des installations portuaires, de l'industrie maritime et de toutes les autres parties intéressées qui sont responsables de la mise en œuvre de mesures liées à la sûreté maritime.

ANNEXE**CONGÉ À TERRE DES GENS DE MER ET ACCÈS
AUX NAVIRES EN VERTU DU CODE ISPS**

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

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

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

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

5 Lorsqu'ils approuvent le PFSP, les Gouvernements contractants doivent s'assurer que celui-ci tient dûment compte des procédures décrites à la section A/16.3.15 du Code ISPS, de même que des recommandations formulées au paragraphe B/16.8.14 dudit code.

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

7 Ainsi qu'il est indiqué dans la résolution 11 de la Conférence SOLAS de 2002, les Gouvernements contractants sont priés instamment de tenir compte de l'élément humain, de la nécessité d'accorder une protection spéciale aux gens de mer et de l'importance décisive du congé à terre lorsqu'ils mettront en œuvre les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS. Par conséquent, les Gouvernements contractants, les États Membres de l'Organisation et les organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif auprès de l'Organisation sont encouragés à rendre compte à l'Organisation de tous les cas où l'élément humain a été affecté négativement par la mise en œuvre des dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS et sont priés de porter de tels cas à l'attention du Comité de la sécurité maritime et du Comité de la simplification des formalités.



IMO

E

Ref. T2-NAVSEC/2.11

MSC/Circ.1112

7 June 2004

SHORE LEAVE AND ACCESS TO SHIPS UNDER THE ISPS CODE

1 The Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Lives at Sea (SOLAS), 1974 (London, 9 to 12 December 2002), adopted, *inter alia*, amendments to the Annex to the Convention, as amended, in particular new chapter XI-2 on Special measures to enhance maritime security and the new International Code for the Security of Ships and Port Facilities (ISPS Code).

2 The Conference also adopted Conference resolution 11 on Human-element-related aspects and shore leave for seafarers which, *inter alia*, urged Contracting Governments to take the human element, the need to afford special protection to seafarers and the critical importance of shore leave into account when implementing the provisions of SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code.

3 The Maritime Safety Committee, at its seventy-eighth session (12 to 21 May 2004), recognizing and considering the need for additional information to assist Contracting Governments and the industry to comply with the spirit of Conference resolution 7, while at the same time meeting their obligations under SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code, directed its Maritime Security Working Group to examine and provide additional guidance on specific aspects of shore leave and access to ships under the ISPS Code.

4 The Guidance relating to shore leave and access to ships, as approved by the Committee, is given at annex.

5 Member Governments and international organizations are invited to bring this circular to the attention of national Designated Authorities, Administrations, port facility security officers, maritime industry and all other parties concerned responsible for the implementation of maritime security measures.

ANNEX**SHORE LEAVE AND ACCESS TO SHIPS UNDER THE ISPS CODE**

1 The 2002 SOLAS Conference that adopted SOLAS chapter XI-2, the ISPS Code, and associated conference resolutions, was aware of potential human aspect problems affecting the fundamental human rights of seafarers with the imposition of a security regime on international shipping on a global basis. It was recognized that seafarers would have the primary duties and responsibilities for implementing the new security regime for ships. At the same time, there was concern that the emphasis on port facility security may result in the ship and seafarers being viewed as a potential threat to security rather than partners in the new security regime.

2 In this regard, it was recognized that there may be conflicts between security and human rights, as well as between security and the efficient movement of ships and cargoes in international trade that is essential to the global economy. There must be a proper balance between the needs of security, the protection of the human rights of seafarers and port workers, and the requirement to maintain the safety and working efficiency of the ship by allowing access to ship support services such as the taking on of stores, repair and maintenance of essential equipment, and other vital activities that are appropriately undertaken while moored at port facilities.

3 The 2002 SOLAS Conference incorporated the protection of the fundamental human rights of seafarers into SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code. The Preamble to the ISPS Code clearly states that the Code shall not be interpreted in a manner that is inconsistent with existing international instruments protecting the rights and freedoms of maritime and port workers. The Preamble also called to the attention of Contracting Governments that in approving security plans they should be aware of the need for seafarer's shore leave and access to shore-based welfare facilities and medical care.

4 To address these concerns and principles, section A/16.3.15 of the ISPS Code provides that a port facility security plan (PFSP) must contain procedures for facilitating shore leave, crew changes and access for visitors including representatives of seafarers' welfare and labour organizations. This should be construed as including shore-based ship support personnel and the taking onboard of ship's stores. The guidance contained in paragraph B/16.8.14 of the ISPS Code reinforces this requirement by providing that the PFSP should contain such procedures relating to all security levels.

5 In approving PFSPs, Contracting Governments must ensure that PFSPs address the procedures described in section A/16.3.15 of the ISPS Code, taking into account the guidance in paragraph B/16.8.14 of the ISPS Code.

6 From a practical perspective, it is also important that port facilities seek a balance between the needs of security and the needs of the ship and its crew. A port facility operator should ensure co-ordination of shore leave for ship personnel or crew change-out, as well as access through the port facility for visitors to the ship, including representatives of seafarers' welfare and labour organizations and those concerned with the maintenance of ships' equipment and safe operation, with ship operators in advance of the ship's arrival. A singular focus on the security of the port facility is contrary to the letter and spirit of the ISPS Code and will have serious consequences for the international maritime transportation system that is a vital component of the global economy. It is

further noted that the ILO/IMO Code of Practice for Port Security recommends that all port stakeholders work co-operatively to make such arrangements and advance plans.

7 As provided in Conference resolution 11 of the 2002 SOLAS Conference, Contracting Governments are urged to take the human element, the need to afford special protection to seafarers and the critical importance of shore leave into account when implementing the provisions of SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code. Therefore, Contracting Governments, Member States of the Organization, and non-governmental organizations in consultative status with the Organization are encouraged to report to the Organization any instances where the human element has been adversely impacted by the implementation of the provisions of SOLAS chapter XI-2 and the ISPS Code and requests that they bring such instances to the attention of the Maritime Safety Committee and the Facilitation Committee.
