

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR  
Téléphone : +44 (0)20 7735 7611 Télécopieur : +44 (0)20 7587 3210

Lettre circulaire n° 4204/Add.19/Rev.3  
8 février 2021

Destinataires : Tous les États Membres de l'OMI  
Organisation des Nations Unies et institutions spécialisées  
Organisations intergouvernementales  
Organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif auprès  
de l'OMI

Objet : **Coronavirus (COVID-19) - Orientations à l'intention des États du pavillon concernant les visites et les renouvellements de certificats pendant la pandémie de COVID-19**

1 Tous les navires doivent être inspectés et vérifiés par des fonctionnaires de l'Administration du pavillon, ou un organisme reconnu/organisme de sûreté reconnu agissant en son nom ou un inspecteur désigné par elle, avant que les certificats réglementaires pertinents puissent leur être délivrés afin d'attester qu'ils sont conçus, construits, entretenus et gérés conformément aux prescriptions des conventions, codes, recueils de règles et autres instruments de l'OMI. Le régime de sécurité et de sûreté maritimes et de protection de l'environnement de l'Organisation repose essentiellement sur ce système de visites et de délivrance des certificats, et il est d'une importance capitale que les navires restent soumis au régime réglementaire en vigueur dans toute la mesure du possible.

2 La plupart des instruments de l'OMI contiennent des prescriptions relatives à la prolongation de la durée de validité d'un certificat, y compris les Conventions SOLAS et MARPOL et les codes et recueils de règles associés qui ont un caractère obligatoire en vertu de ces instruments, ainsi que la Convention sur les lignes de charge (Convention LL), la Convention sur la gestion des eaux de ballast (Convention BWM<sup>1</sup>), la Convention STCW et la Convention STCW-F. Il est généralement prévu que, si un certificat expire alors qu'un navire ne se trouve pas dans un port où il peut faire l'objet d'une visite, l'Administration peut prolonger la période de validité du certificat afin de permettre au navire d'achever son voyage vers un port où la visite pourra être effectuée, pour une période maximale de trois mois. Les Directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (système HSSC) (résolution A.1140(31)) ont été élaborées de façon à harmoniser la période

<sup>1</sup> En ce qui concerne la Convention BWM, il convient de noter que les navires construits avant le 8 septembre 2017 doivent satisfaire à la norme D-2 au plus tard lors de la visite de renouvellement du Certificat IOPP. Par conséquent, une extension du Certificat international de gestion des eaux de ballast ne peut pas prolonger la conformité à la norme D-2, mais une extension de la visite de renouvellement du Certificat IOPP permettrait d'atteindre cet objectif. Une lettre circulaire distincte sur cette question pourrait être publiée en fonction de l'évolution de la pandémie.

de validité et les intervalles entre les visites pour les principaux certificats délivrés en vertu des conventions.

3 L'OMI, l'OIT et l'OMS ont déjà diffusé, respectivement<sup>2</sup>, dans le contexte de la pandémie de COVID-19, des orientations concernant la prorogation des certificats médicaux des gens de mer (Convention STCW de 1978, règle I/9, et CTM de 2006, règle 1.2), des brevets relatifs à la formation et aux qualifications des gens de mer (Convention STCW de 1978 et CTM de 2006, règle 1.3), des certificats de travail maritime et des inspections (CTM de 2006, titre 5) et des certificats de contrôle sanitaire des navires (RSI de 2005, articles 20 et 39 et annexe 3). En outre, l'OIT a diffusé des orientations sur les examens périodiques des appareils de levage et des accessoires amovibles en vertu de la Convention n° 152 de l'OIT au cours de la pandémie de COVID-19<sup>3</sup>.

4 La pandémie de coronavirus (COVID-19) entraîne des perturbations dans la prestation de services de transport maritime normaux, y compris s'agissant de la conduite des visites. Ainsi, les inspecteurs se voient refuser l'accès aux ports ou ne peuvent pas monter à bord des navires pour y effectuer des inspections. De ce fait, les autorités maritimes et le secteur des transports maritimes éprouvent des difficultés à effectuer les visites prescrites.

5 Le Secrétaire général demande instamment aux pays de bien réfléchir avant de mettre en place des restrictions qui nuiraient à la conduite des visites réglementaires, de façon que le régime de visite et de délivrance des certificats puisse continuer à fonctionner normalement, que les navires puissent se conformer aux prescriptions obligatoires pertinentes et que les Parties puissent respecter les obligations qui leur incombent en vertu des instruments.

6 Le Secrétaire général est bien conscient que, lorsqu'il était impossible d'effectuer des visites à des fins de certification, certains États du pavillon ont mis en place des dispositions de remplacement, telles que la délivrance de certificats à court terme ou la prolongation des certificats au-delà du délai maximal réglementaire.

7 Le Secrétaire général est d'avis que la prolongation de la validité des certificats au-delà du délai maximal réglementaire ne devrait être envisagée que dans des circonstances extraordinaires et s'il n'existe pas d'autre solution, telle que la délivrance d'un certificat à court terme assorti d'une étude appropriée fondée sur les risques. La délivrance de certificats à court terme ou l'adoption d'autres mesures devraient être limitées aux situations particulières dues à la pandémie de COVID-19, et les décisions correspondantes devraient être prises au cas par cas. Les États du pavillon sont encouragés à fixer une date limite pour ces certificats extraordinaires ou autres mesures, qui devraient être revues périodiquement, compte tenu de l'évolution de la pandémie. Les certificats doivent être renouvelés dès que possible en vertu des règles en vigueur.

8 Les décisions concernant la délivrance de certificats à court terme ou la prorogation de certificats réglementaires relèvent de la responsabilité des États du pavillon. Les sociétés de classification membres de l'IACS, en leur qualité d'organismes reconnus agissant au nom des États du pavillon, ont élaboré les Principes directeurs à suivre pour donner des avis

---

<sup>2</sup> Des renseignements détaillés figurent dans les lettres circulaires n° 4204/Add.5/Rev.1 et 4204/Add.10 et dans les sections 6, 7 et 8 de la note d'information du BIT sur les questions relatives au travail maritime et au coronavirus (COVID-19) – Version révisée 3.0 à l'adresse : [https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS\\_741024/lang--en/index.htm](https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_741024/lang--en/index.htm).

<sup>3</sup> Il est fait référence au document de l'OIT intitulé *Information note on the Occupational Safety and Health (Dock Work) Convention, 1979 (n° 152) and coronavirus (COVID-19)*, (Note d'information relative à la Convention (n° 152) sur la sécurité et l'hygiène dans les manutentions portuaires, 1979, et au coronavirus (COVID-19)), qu'il est possible de consulter à l'adresse : [https://www.ilo.org/sector/Resources/publications/WCMS\\_750255/lang--en/index.htm](https://www.ilo.org/sector/Resources/publications/WCMS_750255/lang--en/index.htm).

techniques, y compris sur la mise en œuvre, aux États du pavillon qui envisagent d'autoriser la prorogation d'un certificat réglementaire au-delà de trois mois, dont le texte figure en annexe, afin d'orienter ces États lorsqu'ils envisagent de délivrer des certificats à court terme ou d'autoriser la prolongation des certificats au-delà des trois mois autorisés par le régime réglementaire de l'OMI. Ces principes directeurs constituent une approche par étapes permettant de prendre des décisions éclairées qui respectent le régime réglementaire en vigueur et peuvent mener à une évaluation objective et documentée des éléments de preuve permettant de justifier la délivrance d'un certificat à court terme ou l'adoption d'autres mesures.

9 Les Gouvernements Membres sont invités à utiliser les principes directeurs annexés lorsqu'ils envisagent de délivrer des certificats à court terme ou de prendre d'autres mesures, ou lorsqu'ils donnent des instructions en ce sens à leur organisme reconnu habilité. Ils sont invités également à porter les principes directeurs ci-joints à l'attention de toutes les autres parties intéressées, en particulier les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port et les compagnies.

\*\*\*



## ANNEXE

### **Principes directeurs à suivre pour donner des avis techniques, y compris sur la mise en œuvre, aux États du pavillon qui envisagent d'autoriser la prorogation d'un certificat réglementaire au-delà de trois mois**

#### INTRODUCTION

L'actuelle pandémie de COVID-19 et la prolongation des mesures visant à contrôler la propagation et l'effet du virus ont entraîné une perturbation des services de transport maritime normaux, qui devrait se poursuivre à l'avenir. Bien que les mesures de "confinement" imposées soient progressivement assouplies dans de nombreux pays du monde, ce qui permet d'améliorer l'accès des inspecteurs et du personnel de service aux navires, il est inévitable que les États du pavillon devront, au cas par cas, proroger les certificats réglementaires au-delà des trois mois prévus par les conventions applicables. Si la responsabilité de cette décision incombe aux États du pavillon, le secteur souhaiterait disposer d'avis et d'orientations techniques, y compris sur la mise en œuvre pratique, pour étayer la prise de décisions. Le présent document définit les principes directeurs qui devraient régir la formulation de ces avis, lesquels - s'ils sont approuvés - pourraient constituer le fondement d'une approche systématique destinée aux États du pavillon.

Les principes directeurs ci-après représentent une approche par étape à suivre pour prendre des décisions éclairées conformément au cadre réglementaire en vigueur, et permettent d'évaluer, sur la base d'éléments de preuve, la justification de la prorogation d'un certificat.

Étant donné que le "filet de sécurité" que constitue le contrôle par l'État du port a été temporairement suspendu, dans une certaine mesure, par des régimes PSC, et que des États du pavillon font preuve d'une certaine souplesse en matière de prorogation dans le cas des navires qui rencontrent des difficultés liées à la validité des certificats, il faut assurer, dans toute la mesure du possible, la sécurité du transport maritime, la protection de l'environnement et le respect des règles.

Aux fins de l'approche décrite dans les présents principes directeurs, il est considéré que les États du pavillon qui appliqueront les dispositions en question ont examiné les aspects juridiques permettant de s'écarter des prescriptions réglementaires pour lever la responsabilité juridique de toutes les parties concernées.

Le rôle de l'État du pavillon est primordial dans ce processus réglementaire, car il lui incombera de communiquer des instructions et des décisions réglementaires claires aux propriétaires et aux organismes reconnus, même lorsque ces décisions reposent sur l'évaluation technique ou la recommandation d'un organisme reconnu.

#### **Étape 1 - Toutes les possibilités d'effectuer la visite et de renouveler les certificats (en utilisant tous les moyens disponibles autorisés par l'Administration) ont-elles été explorées ?**

Le principe qui prévaut est de veiller à ce que les navires restent soumis, dans la mesure du possible, au cadre réglementaire et au régime de classification obligatoires des visites et de la délivrance des certificats. Cette démarche se justifie par le fait qu'il faut tout mettre en œuvre pour gérer la situation temporaire, tout en maintenant l'approche prescrite qui permet de déterminer le niveau de sécurité et de protection de l'environnement du transport maritime.

À titre d'exemple, il est possible de faire appel à des inspecteurs exclusifs d'autres sociétés de classification avec l'accord de l'État du pavillon, selon que de besoin et au cas par cas.

Il est essentiel de maintenir le plus haut niveau de conformité avec le cadre réglementaire et le régime de classification en vigueur lorsque cela est possible. Il est reconnu dans le même temps que, dans des cas démontrés de circonstances exceptionnelles et/ou de force majeure, il n'est pas toujours possible de respecter systématiquement les paramètres réglementaires définis dans les conventions de l'OMI et les règles de classification, et qu'il faut trouver des solutions adéquates pour évaluer le niveau de sécurité et de protection de l'environnement et atténuer les risques.\*

Si l'application initiale de cette étape se révèle infructueuse, elle permettra de déterminer quels sont les navires qui doivent être soumis à d'autres mesures, telles que celles qui sont abordées dans les étapes suivantes.

**Étape 2 - Pour chaque cas démontré de circonstances exceptionnelles et/ou de force majeure, examiner les renseignements disponibles sur le navire et son historique afin d'obtenir d'autres éléments de preuve concernant l'état du navire, au lieu de procéder à la visite, et présenter une recommandation à l'État du pavillon dont le navire relève**

Une fois qu'il a été déterminé, sur la base des éléments de preuve prescrits à l'étape 1, que le navire se trouve dans un cas de circonstances exceptionnelles et/ou de force majeure, il faudra évaluer les paramètres pertinents permettant d'obtenir une impression générale de l'état d'entretien du navire, comme les registres de classification et la performance de la compagnie du navire (telle que définie dans le Code ISM). Cela inclut les registres de performance du navire des régimes PSC pertinents (par exemple le Mémoire d'entente de Paris, le Mémoire d'entente de Tokyo et le Service des garde-côtes des États-Unis) et les registres de performance de la compagnie, qui doivent être mis à disposition.

L'État du pavillon devra également assurer une communication efficace avec l'organisme reconnu afin de permettre la consultation de toutes les parties, de présenter les éléments de preuve en sa possession à inclure dans l'évaluation, et de garantir la mise en œuvre de ses décisions en temps voulu.

Si l'historique de la performance du navire dans les mémorandums d'entente PSC, les registres de classification, le statut du navire dans les registres de surveillance de la qualité de la flotte de l'organisme reconnu et d'autres éléments de preuve pertinents révèlent des problèmes qui ne peuvent pas être correctement traités par des mesures d'atténuation telles que des restrictions de service et/ou de navigation, l'organisme reconnu devrait adopter une approche axée sur la sécurité et ne pas recommander à l'État du pavillon de proroger les certificats ou visas ni de reporter les visites. Dans le cadre de cette démarche, il faudrait garantir un certain niveau de cohérence entre organismes reconnus et États du pavillon. Dans certains cas, la classe pourrait être suspendue, et il serait alors recommandé à l'État du pavillon de faire de même avec les certificats réglementaires.

Si l'examen de l'historique du navire ne suscite pas d'inquiétude, on peut envisager des moyens de recommander à l'État du pavillon d'accorder une prorogation, un visa ou un report au-delà de trois mois. Encore une fois, il est essentiel de formuler ces recommandations en ayant pleinement à l'esprit que le navire doit démontrer qu'il respecte, à ce moment donné, l'intention des règles applicables et qu'il doit continuer de s'y conformer pendant toute la période de report.

---

\* Des éléments de preuve devront être présentés pour démontrer des cas de "circonstances exceptionnelles" et/ou de "force majeure".

### **Étape 3 - Examiner comment il est possible de démontrer que les prescriptions des conventions et des règles de classification sont respectées provisoirement, sans modifier les prescriptions proprement dites**

Les conventions de l'OMI ont été élaborées sur la base d'un solide examen technique des faits et mesures permettant d'atténuer les risques déterminés. À cet égard, elles reposent sur une "intention" définie et ont fait l'objet d'un examen critique par la communauté internationale reconnue, composée de scientifiques, de professionnels, d'exploitants, de représentants de sociétés de classification et de fonctionnaires. Dans la très grande majorité des cas, les conventions prescrivent des mesures détaillées permettant de concrétiser cette "intention". Pour déterminer quels sont les moyens possibles de démontrer le contrôle du niveau de sécurité et de protection de l'environnement d'un navire faisant face à un cas de circonstances exceptionnelles et/ou de force majeure, l'État du pavillon devrait évaluer les mesures d'atténuation des risques qui sont proposées par l'organisme reconnu, sur la base des mesures et du plan d'action prévus par le propriétaire, avant de confirmer que ces mesures offrent un degré satisfaisant de garantie temporaire, conforme à "l'intention" initiale des mesures énoncées dans les conventions de l'OMI. Il en va de même pour le respect des règles émanant d'une société de classification, lesquelles ont été élaborées, validées et approuvées sous un contrôle strict, avec la participation d'organismes externes indépendants.

Au terme de cette étape, il faut s'assurer que l'ensemble des éléments de preuve (obtenus en utilisant les moyens disponibles) et la recommandation ultérieurement formulée à l'étape 2 sont clairement alignés sur "l'intention" des prescriptions réglementaires et des règles de classification, et que les moyens de contrôle à employer à cette fin au moment de l'examen ou pendant la période de report sont indiqués.

### **Étape 4 - Utiliser des prescriptions en matière de vérification qui reposent sur des procédures de visite acceptées (propres à chaque société de classification/organisme reconnu)**

L'ensemble des éléments de preuve susmentionnés, qui viennent étayer "l'intention" des règles et prescriptions, devront être présentés à l'État du pavillon pour que ce dernier les examine et décide ensuite de proroger la validité des certificats ou des visas. Ce processus s'appuie sur le mécanisme consistant à transposer les prescriptions réglementaires des conventions en procédures, lesquelles sont appliquées par les inspecteurs de l'organisme reconnu pour s'assurer de la conformité du navire auxdites conventions. On considère que les procédures de chaque organisme reconnu, qui font l'objet d'un audit indépendant (par les États Membres de l'OMI, l'AESM (UE), les organismes de certification accrédités dans le cadre du Programme de certification des systèmes de contrôle de la qualité de l'IACS, etc.), reflètent correctement les règles des conventions transposées, et que la décision complète peut donc être laissée aux organismes reconnus respectifs. Il va sans dire que l'examen et les considérations techniques consignés et présentés à l'État du pavillon formeront un ensemble d'éléments de preuve, et qu'ils constitueront également une recommandation quant à la manière dont les mesures de contrôle doivent être appliquées à l'exploitation du navire pendant une durée déterminée, jusqu'à ce que les visites physiques puissent reprendre. Il appartiendra à l'État du pavillon de décider d'appliquer, ou non, cette recommandation lorsqu'il décidera d'autoriser, ou non, l'exploitation prolongée du navire au-delà des trois mois réglementaires autorisés. Cet ensemble d'éléments de preuve, rassemblés pour être analysés par rapport aux procédures données et complétés par les données de l'État du pavillon, entre autres, devraient être mis à disposition au cas où des auditeurs externes en auraient besoin ultérieurement.

**Étape 5 - Envisager d'autres d'éléments de preuve pour évaluer la conformité à l'égard des aspects suivants :**

**a. Confiance (quel est le degré de représentativité de l'état réel du navire ?)**

Il faudra mettre en place des contrôles croisés pour permettre à un inspecteur qualifié d'un organisme reconnu de formuler une recommandation, et à un technicien qualifié d'un État du pavillon de déterminer si les éléments de preuve rassemblés et présentés sont représentatifs de l'état du navire et conformes à l'intention des conventions au moment où cette décision est prise.

**b. Durabilité (c'est-à-dire, pendant combien de temps l'élément de preuve peut-il être considéré comme valable avant qu'il faille procéder à une nouvelle validation ?)**

Il faudra mettre en place des contrôles croisés pour permettre à un inspecteur qualifié d'un organisme reconnu de formuler une recommandation, et à un technicien qualifié d'un État du pavillon de déterminer les conditions de validité des éléments de preuve présentés pendant que durera la prorogation, ainsi que les mesures de contrôle qui devraient être mises en place pour préserver la validité de cette prorogation. Au cas où il ne serait pas possible de maintenir la validité des éléments de preuve pendant toute la durée de la prolongation, le navire devrait être soumis à la série complète de visites prescrites dans les conventions de l'OMI et les dispositions relatives à la classification, au moment donné.

**Étape 6 - Conclure par un élément de preuve global attesté sur lequel se fondent la période de prolongation et toutes restrictions liées au service du navire**

Le recueil des éléments de preuve (il est considéré que les éléments de preuve seront mis à disposition par le propriétaire du navire ou par l'État du pavillon, lorsqu'ils sont disponibles, et/ou proviendront des registres de l'organisme reconnu et du contrôle par l'État du port) et leur évaluation renseignée par l'organisme reconnu, ainsi que la recommandation faite à l'État du pavillon, à qui il reviendra d'autoriser la poursuite de l'exploitation d'un navire, devront être effectués par rapport à l'ensemble des paramètres convenus reflétant les considérations ci-dessus. Cette évaluation, complétée par l'ensemble des éléments de preuve, pourrait conduire à recommander à l'État du pavillon de prolonger l'exploitation d'un navire au-delà des trois mois réglementaires, ou de prendre des mesures immédiates pour la mise en conformité du navire avec les dispositions des conventions de l'OMI et les prescriptions en matière de classification.

Dans un cas de circonstances exceptionnelles et/ou de force majeure, la responsabilité de la prise de décision et les responsabilités en découlant devraient incomber à l'État du pavillon, nonobstant les dispositions énoncées dans les accords en vigueur entre les États du pavillon et les organismes reconnus qui en relèvent.