

ANNEXE 3

RÉSOLUTION MEPC.223(64)

adoptée le 5 octobre 2012

**DIRECTIVES DE 2012 POUR L'INSPECTION DES NAVIRES
EN VERTU DE LA CONVENTION DE HONG KONG**

LE COMITÉ DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN,

RAPPELANT l'article 38 a) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions conférées au Comité de la protection du milieu marin aux termes des conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution des mers,

RAPPELANT ÉGALEMENT que la Conférence internationale sur le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, qui s'est tenue en mai 2009, a adopté la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (la Convention de Hong Kong), ainsi que six résolutions de la Conférence,

NOTANT que, aux termes de l'article 8 de la Convention de Hong Kong, un navire auquel s'applique ladite Convention peut, dans tout port ou terminal au large d'une autre Partie, être inspecté par des agents dûment autorisés par cette Partie aux fins de déterminer s'il satisfait aux prescriptions de la Convention, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-quatrième session, le projet de directives de 2012 pour l'inspection des navires en vertu de la Convention de Hong Kong qu'avait élaboré le Groupe de travail sur le recyclage des navires,

1. ADOPTE les *Directives de 2012 pour l'inspection des navires en vertu de la Convention de Hong Kong*, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. INVITE les Gouvernements à appliquer les *Directives de 2012 pour l'inspection des navires en vertu de la Convention de Hong Kong* dès que la Convention entrera en vigueur; et
3. PRIE le Comité de maintenir ces directives à l'étude.

ANNEXE

DIRECTIVES DE 2012 POUR L'INSPECTION DES NAVIRES EN VERTU DE LA CONVENTION DE HONG KONG

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 Le présent document a pour objet de fournir des directives élémentaires pour effectuer des inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port en vertu de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009 (ci-après dénommée "la Convention") et d'assurer la cohérence de l'exécution de ces inspections, de la reconnaissance des défauts et de l'application des procédures de contrôle.

1.2 Pour garantir le respect des dispositions, les règles de la Convention prévoient ce qui suit :

- .1 un Certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses est requis pour tous les navires, à l'exception des navires d'une jauge brute inférieure à 500, des navires qui sont exploités tout au long de leur durée de vie uniquement dans les eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont il sont autorisés à battre le pavillon et des navires existants qui sont simultanément soumis à une visite initiale et une visite finale, auquel cas le Certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage est délivré à l'issue de la visite;
- .2 les Administrations peuvent établir d'autres mesures appropriées pour prouver que les dispositions sont respectées par les navires d'une jauge brute inférieure à 500 et/ou les navires qui sont exploités tout au long de leur durée de vie uniquement dans les eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État dont il sont autorisés à battre le pavillon; et
- .3 un Certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage est requis pour tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui sont mis hors service des navires et avant le début de leur recyclage.

1.3 L'article 8 de la Convention dispose que des procédures de contrôle peuvent être appliquées par un État Partie à l'égard de navires étrangers faisant escale dans ses ports. Les *Procédures de contrôle des navires par l'État du port, 2011*, adoptées par la résolution de l'Assemblée A.1052(27) s'appliquent en plus des présentes Directives.

2 INSPECTIONS DES NAVIRES TENUS D'AVOIR À BORD UN CERTIFICAT INTERNATIONAL ATTESTANT QU'ILS POSSÈDENT UN INVENTAIRE DES MATIÈRES POTENTIELLEMENT DANGEREUSES OU UN CERTIFICAT INTERNATIONAL ATTESTANT QU'ILS SONT PRÊTS POUR LE RECYCLAGE

2.1 Inspections initiales

2.1.1 Après être monté à bord et avoir été présenté au capitaine ou à l'officier responsable du navire, le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port (PSCO) devrait vérifier qu'il y a à bord le Certificat international attestant que le navire possède un Inventaire

des matières potentiellement dangereuses (règle 11.1)¹ ou le Certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage (règle 11.11), tous deux accompagnés de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses, et devrait examiner les comptes rendus des inspections effectuées précédemment dans le cadre du contrôle par l'État du port.

2.1.2 Il faudrait également confirmer la validité du Certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses ou celle du Certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage en vérifiant que le certificat est dûment rempli et signé, que les visites prescrites ont été effectuées et que le numéro d'identification/de vérification figurant sur l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses correspond à celui qui est indiqué sur le ou les certificats.

2.1.3 Si le certificat et l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses sont en cours de validité et appropriés, et si d'après ses impressions générales et ses observations visuelles à bord, il peut confirmer que les dispositions de la Convention sont respectées, le PSCO devrait généralement limiter son inspection aux déficiences qui auront pu être signalées.

2.1.4 Toutefois, s'il a de bonnes raisons de penser (voir le paragraphe 2.1.5), d'après ses impressions générales ou les observations qu'il a faites à bord, que l'état du navire ou de sa structure ou de son équipement ne correspond pas en substance aux indications qui figurent sur le certificat ou l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses, le PSCO peut procéder à une inspection plus détaillée.

2.15 Les "bonnes raisons" d'effectuer une inspection plus détaillée sont notamment :

- .1 la preuve qu'un certificat prescrit par la Convention est manquant ou n'est manifestement pas valable;
- .2 la preuve que l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses prescrit par la Convention est manquant ou n'est manifestement pas valable;
- .3 l'absence de structures ou d'équipements identifiés dans la partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses;
- .4 l'absence, dans la partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses, d'une rubrique mentionnant une structure ou un équipement que le PSCO pense contenir des matières potentiellement dangereuses énumérées dans les appendices 1 et 2 de la Convention²; et
- .5 le fait que rien ne montre qu'une procédure ait été mise en place à bord du navire pour tenir la partie I de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses.

¹ Comme le prescrivent les règles 5.2 et 11.1, un Certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses, accompagné de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses vérifié, doit être délivré aux navires existants au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la Convention, sauf dans le cas des navires pour lesquels une visite initiale et une visite finale sont effectuées simultanément.

² À cette fin, il faudrait se reporter à la Liste indicative des équipements, systèmes et/ou zones à bord du navire dont il est supposé qu'ils contiennent des matières potentiellement dangereuses, comme indiqué à la section 2.2 de l'appendice 5 des Directives pour l'établissement de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses (résolution MEPC.197(62), telle que modifiée).

2.2 Inspections plus détaillées

Le PSCO devrait vérifier que la réglementation des matières potentiellement dangereuses énumérées dans l'appendice 1 de la Convention est effectivement appliquée, en se référant aux certificats³ pertinents ou aux documents pouvant indiquer la structure ou l'équipement présumés contenir ces matières potentiellement dangereuses. Le PSCO devrait noter que les inspections détaillées se limitent à confirmer que des mesures de contrôle efficaces des matières potentiellement dangereuses énumérées dans l'appendice 1 de la Convention sont en place. Le fait que l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses n'est pas à jour ne devrait donc pas constituer une défectuosité donnant lieu à la retenue du navire mais il faudrait signaler à l'Administration du pavillon de ce navire toute anomalie constatée dans l'Inventaire et y remédier lors de la prochaine visite.

2.3 Défectuosités donnant lieu à la retenue du navire

2.3.1 Dans l'exercice de ses fonctions, le PSCO devrait avoir recours à son jugement professionnel pour décider si un navire doit être retenu jusqu'à ce qu'il ait été remédié à toute défectuosité constatée ou s'il peut être autorisé à appareiller avec certaines défectuosités qui ne présentent pas de risque excessif pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel. Ce faisant, le PSCO devrait tenir compte des principes et des prescriptions de la Convention.

2.3.2 Afin d'aider le PSCO à appliquer les présentes Directives, voici la liste des défectuosités jugées suffisamment graves pour justifier la retenue du navire concerné :

- .1 il n'y a pas à bord de Certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses en cours de validité ni de Certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage en cours de validité, selon le cas;
- .2 les mesures de réglementation des matières potentiellement dangereuses qui sont énumérées dans l'appendice 1 de la Convention ne sont pas observées.

3 INSPECTIONS DE NAVIRES D'ÉTATS NON PARTIES

3.1 Aucun Certificat international attestant que le navire possède un Inventaire des matières potentiellement dangereuses ni aucun Certificat international attestant que le navire est prêt pour le recyclage ne peut être délivré aux navires d'États non Parties à la Convention. Par conséquent, le PSCO devrait demander la documentation qui contient les mêmes renseignements que dans ces certificats accompagnés de l'Inventaire des matières potentiellement dangereuses et devrait en tenir compte pour déterminer si les prescriptions pertinentes de la Convention sont respectées.

3.2 À tous les autres égards, le PSCO devrait tenir compte des procédures applicables aux navires qui sont tenus d'avoir à bord un certificat.

3.3 Le PSCO devrait s'assurer que, conformément à l'article 3.4 de la Convention, les navires d'États non Parties à la Convention ne bénéficient pas de conditions plus favorables.

³ Par exemple, il faudrait se reporter au Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP) pour ce qui est des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

ANNEXE 4

DÉCLARATION DE LA DÉLÉGATION VÉNÉZUÉLIENNE SUR LE PROJET DE RÉSOLUTION MEPC SUR LA PROMOTION DE LA COOPÉRATION TECHNIQUE ET DU TRANSFERT DE TECHNOLOGIES CONCERNANT L'AMÉLIORATION DU RENDEMENT ÉNERGÉTIQUE DES NAVIRES

Je vous remercie, Monsieur le Président. À mon avis, la position du Venezuela et ses préoccupations au sujet de l'origine de sa ligne de conduite à cet égard sont on ne peut plus claires et il admet aussi, d'une manière générale, celles des autres parties, raison pour laquelle le Venezuela maintient ses engagements à s'associer à la recherche de solutions qui soient des plus satisfaisantes pour les parties. Le Venezuela reconnaît donc l'action considérable, voire extraordinaire, menée par les parties, sous la direction de M. Arsenio Domínguez, qui a permis de réaliser des progrès manifestes.

Le Venezuela approuve votre synthèse mais, en observant les questions examinées, il souhaiterait ajouter que, outre ses prévisions et analyses, il demeure surprenant que nous soyons quelque peu dans une impasse, avec les complications qu'elle entraîne pour l'Organisation. Au-delà de cet inconvénient, on peut constater une grave brèche ou peut-être une lacune dans le système de prise de décisions de l'Organisation et de ses États Membres car, de l'avis du Venezuela, nous récoltons les fruits des décisions antérieures. Le Venezuela se réfère à la naissance d'un instrument, comme cet amendement à l'Annexe VI de MARPOL, qui est adopté par une décision qui semble être prise à la majorité, ce qui incite à envisager de regarder en arrière et d'évaluer la situation. Le Venezuela souhaiterait formuler les observations suivantes :

1. Il faut se conformer aux politiques visant à favoriser l'équité et l'égalité entre les peuples, consacrées dans un principe émanant du cœur même des Nations Unies et qui, en outre, ont force obligatoire. L'autonomie ou le caractère spécialisé de l'Organisation ne doit pas être un motif de nous isoler et encore moins de nous écarter de principes universels en matière d'environnement.
2. Par le passé, l'État vénézuélien s'est opposé à la discrimination et les présents amendements risqueraient de soulever un grave problème pour les pays car, s'ils ne peuvent satisfaire aux prescriptions, leur économie pourrait décliner ou s'affaiblir. Pour le Venezuela, il est inacceptable que l'on ose parler de mesures fondées sur le marché, raison pour laquelle il se permet de lancer un appel aux participants à cette instance afin qu'ils s'associent à son action et d'ajouter qu'il se félicite de la sage décision du Président d'avoir reporté l'examen de la question à sa prochaine session, le MEPC 65, une fois que cette question sera réglée.
3. Avant de procéder à un quelconque examen des mesures fondées sur le marché relatives à l'Annexe VI, il faudra étudier, analyser et approuver les mécanismes qui facilitent le transfert de la technologie et le financement en vue de renforcer les capacités qui permettent de satisfaire aux nouvelles règles sur le rendement énergétique des navires. Comme nous le savons bien, le Venezuela tente ici d'assurer une souplesse qui consiste à appliquer les décisions progressivement, l'une après l'autre, et ensuite à

établir avec circonspection un environnement "gagnant-gagnant" qui se révèle si nécessaire.

Le Venezuela demande que sa déclaration soit consignée dans le rapport. Enfin, il remercie la plénière de l'indulgence et de la patience dont elle a fait preuve tout au long de son intervention.

Je vous remercie.
