

ASSEMBLÉE
33^e session
Points 11 et 13 de l'ordre du jour

A 33/Res.1185*
2 janvier 2024
Original: ANGLAIS

RÉSOLUTION A.1185(33)

**adoptée le 6 décembre 2023
(points 11 et 13 de l'ordre du jour)**

PROCÉDURES DE CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT, 2023

L'ASSEMBLÉE,

RAPPELANT l'article 15 j) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions de l'Assemblée liées à l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution des mers par les navires et à la lutte contre cette pollution,

RAPPELANT ÉGALEMENT la résolution A.1155(32), par laquelle elle a adopté les Procédures de contrôle par l'État du port, 2021 (ci-après dénommées les "Procédures"), par suite de l'annulation successive des résolutions A.1138(31), A.1119(30), A.1052(27), A.882(21), A.787(19), A.742(18), A.597(15) et A.466(XII),

RECONNAISSANT que les efforts déployés par les États du port ont grandement contribué à renforcer la sécurité et la sûreté maritimes, ainsi que la prévention de la pollution des mers,

RECONNAISSANT ÉGALEMENT la nécessité de mettre à jour les Procédures pour qu'elles tiennent compte des amendements aux instruments de l'OMI qui sont entrés en vigueur ou ont pris effet depuis l'adoption de la résolution A.1155(32),

AYANT EXAMINÉ les recommandations faites par le Comité de la sécurité maritime à sa cent sixième session et par le Comité de la protection du milieu marin à sa soixante-dix-neuvième session,

1 ADOPTE les Procédures de contrôle par l'État du port, 2023, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2 INVITE les gouvernements à mettre en œuvre les Procédures susmentionnées lorsqu'ils exercent le contrôle par l'État du port;

* Diffusé de nouveau le 5 mars 2024, des modifications d'ordre rédactionnel ayant été apportées à la note de bas de page figurant à la page 61 et à la référence à la résolution figurant à la page 131 de l'annexe du présent document.

3 PRIE le Comité de la sécurité maritime et le Comité de la protection du milieu marin de maintenir les Procédures à l'étude et de les modifier selon que de besoin;

4 ANNULE la résolution A.1155(32).

ANNEXE

PROCÉDURES DE CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT, 2023

Table des matières

CHAPITRE 1 – GÉNÉRALITÉS

- 1.1 Objet
- 1.2 Champ d'application
- 1.3 Introduction
- 1.4 Dispositions relatives au contrôle par l'État du port
- 1.5 Navires d'États non Parties
- 1.6 Navires non soumis aux conventions en raison de leurs dimensions
- 1.7 Définitions
- 1.8 Profil professionnel du fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port
- 1.9 Formation et qualifications requises des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port

CHAPITRE 2 – INSPECTIONS EFFECTUÉES PAR L'ÉTAT DU PORT

- 2.1 Généralités
- 2.2 Inspections initiales
- 2.3 Directives générales concernant les procédures à suivre par les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port
- 2.4 Bonnes raisons
- 2.5 Inspections plus détaillées

CHAPITRE 3 – INFRACTIONS ET IMMOBILISATION

- 3.1 Identification d'un navire inférieur aux normes
- 3.2 Communication de renseignements relatifs aux déficiences
- 3.3 Mesures que doit prendre l'État du port qui reçoit des renseignements selon lesquels des navires seraient inférieurs aux normes
- 3.4 Responsabilités de l'État du port en ce qui concerne les mesures correctives
- 3.5 Directives sur l'immobilisation des navires
- 3.6 Suspension de l'inspection
- 3.7 Procédures pour la rectification des déficiences et la mainlevée de l'immobilisation

CHAPITRE 4 – PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE NOTIFICATION

- 4.1 Établissement de rapports par l'État du port
- 4.2 Établissement de rapports par l'État du pavillon
- 4.3 Établissement de rapports sur les déficiences ou infractions présumées en vertu de MARPOL

CHAPITRE 5 – PROCÉDURES D'ÉVALUATION

- 5.1 Notification des observations reçues

Appendices

- Appendice 1 Code de bonnes pratiques à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port qui effectuent des inspections dans le cadre des mémorandums d'entente et des accords régionaux sur le contrôle par l'État du port (MSC-MEPC.4/Circ.2)
- Appendice 2 Directives sur l'immobilisation des navires
- Appendice 3 Directives sur les enquêtes et inspections menées en application de l'Annexe I de MARPOL
- Appendice 4 Directives sur les enquêtes et inspections menées en application de l'Annexe II de MARPOL
- Appendice 5 Directives concernant les prescriptions applicables en matière de rejets en vertu des Annexes I et II de MARPOL
- Appendice 6 Directives relatives aux inspections plus détaillées eu égard aux prescriptions relatives à la structure et à l'équipement du navire
- Appendice 7 Directives concernant le contrôle des normes d'exploitation
- Appendice 8 Directives sur l'application du Code ISM à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port
- Appendice 9 Directives pour le contrôle par l'État du port concernant le LRIT
- Appendice 10 Directives pour le contrôle par l'État du port en vertu de la Convention de 1969 sur le jaugeage des navires
- Appendice 11 Directives à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port sur la délivrance des brevets aux gens de mer, les effectifs et les heures de repos
- Appendice 12 Liste des certificats et des documents
- Appendice 13 Rapport d'inspection conforme aux Procédures de contrôle par l'État du port
- Appendice 14 Rapport sur les déficiences non entièrement ou seulement provisoirement rectifiées
- Appendice 15 Rapport sur les mesures prises adressé à l'autorité dont émane la notification
- Appendice 16 Modèle de rapport sur les infractions à MARPOL (article 6)
- Appendice 17 Observations de l'État du pavillon à la suite d'un rapport sur l'immobilisation d'un navire
- Appendice 18 Directives relatives au contrôle par l'État du port en vertu de l'Annexe VI de MARPOL

- Appendice 19 Directives pour l'inspection des systèmes antisalissure sur les navires
- Appendice 20 Liste des instruments présentant un intérêt dans le cadre des Procédures de contrôle par l'État du port, 2023

CHAPITRE 1 – GÉNÉRALITÉS

1.1 OBJET

Les présentes Procédures ont pour objet de donner des indications de base sur la conduite des inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port, en complément des dispositions relatives au contrôle énoncées dans les conventions pertinentes et les parties applicables du Code d'application des instruments de l'OMI (Code III) (résolution A.1070(28)), et de garantir une uniformité dans l'exécution de ces inspections, la reconnaissance des déficiences d'un navire, de son équipement ou de son équipage et l'application des procédures de contrôle.

1.2 CHAMP D'APPLICATION

1.2.1 Les présentes Procédures s'appliquent aux navires qui sont soumis aux dispositions des instruments ci-après :

- .1 Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS de 1974);
- .2 Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Protocole SOLAS de 1988);
- .3 Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (Convention LL de 1966);
- .4 Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (Protocole LL de 1988);
- .5 Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997 (MARPOL);
- .6 Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW de 1978);
- .7 Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Convention de 1969 sur le jaugeage);
- .8 Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (Convention AFS de 2001);
- .9 Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Convention COLREG de 1972);
- .10 Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1969 sur la responsabilité civile);
- .11 Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocole de 1992 sur la responsabilité civile);

- .12 Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute);
- .13 Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM de 2004); et
- .14 Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007 (Convention de Nairobi de 2007),

ci-après dénommées "les conventions pertinentes".

1.2.2 Les navires d'États non Parties ne devraient pas bénéficier de conditions plus favorables (se reporter à la section 1.5).

1.2.3 Les navires non soumis aux conventions du fait de leurs dimensions inférieures devraient appliquer les procédures énoncées dans la section 1.6.

1.2.4 Dans l'exercice du contrôle par l'État du port, les Parties appliqueront uniquement les dispositions des conventions qui sont en vigueur et qu'elles ont acceptées.

1.2.5 Lorsque les dispositions des conventions pertinentes ne sont pas spécifiques, le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port (PSCO) devrait, en principe, accepter la conception approuvée par l'État du pavillon et prendre contact avec l'Administration du pavillon lorsqu'il convient.

1.2.6 Le PSCO devrait être conscient que les dispositions des conventions pertinentes permettent aux Administrations d'accorder des exemptions, d'autoriser des équivalences¹ et d'approuver d'autres méthodes de conception et dispositifs. Lorsqu'un certificat d'exemption est délivré conformément aux dispositions pertinentes d'une convention, sous réserve qu'il inclue le renvoi correct à la disposition relative aux exemptions et à la prescription à laquelle il a trait, ou lorsque le navire emporte à son bord la documentation approuvée relative aux autres méthodes de conception et dispositifs (se reporter par exemple à la règle II-1/55.4.2 de la Convention SOLAS de 1974), les autorités de l'État du port devraient comprendre par-là que le navire satisfait aux dispositions de la Convention. Si les autorités de l'État du port ne sont pas sûres qu'une exemption ait été octroyée, ou qu'une équivalence ou autre méthode de conception ou dispositif ait été autorisée, elles devraient demander confirmation à l'Administration, dans la mesure du possible.

1.2.7 Nonobstant le paragraphe 1.2.4, en ce qui concerne la mise en œuvre anticipée à titre volontaire des amendements à la Convention SOLAS de 1974 et aux instruments obligatoires connexes, les Parties devraient prendre en considération les Directives sur la mise en œuvre anticipée à titre volontaire des amendements à la Convention SOLAS de 1974 et aux instruments obligatoires connexes (MSC.1/Circ.1565).

1.2.8 Les États du port qui exercent le contrôle des navires en se fondant sur :

- .1 la Convention du travail maritime, 2006, telle que modifiée (MLC, 2006), de l'Organisation internationale du Travail (OIT), trouveront des indications sur

¹ Toute Administration qui autorise ainsi par substitution une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil particulier ou d'un type donné ou une disposition doit en communiquer les caractéristiques à l'Organisation avec un rapport sur les essais qui ont été faits. Connaissance en est donnée par l'Organisation aux autres Gouvernements contractants pour l'information de leurs fonctionnaires (se reporter par exemple à la règle I/5 de la Convention SOLAS de 1974).

la manière de procéder aux inspections dans le cadre de ce contrôle dans la publication de l'OIT intitulée "Directives pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée"; ou

- .2 la Convention n° 147 de l'OIT, intitulée "Convention sur la marine marchande (normes minima), 1976", ou le Protocole n° 147, intitulé "Protocole de 1996 relatif à la Convention sur la marine marchande (normes minima), 1976", trouveront des indications sur la manière de procéder aux inspections dans le cadre de ce contrôle dans la publication de l'OIT intitulée "Inspection des conditions de travail à bord des navires : Directives concernant les procédures applicables".

1.3 INTRODUCTION

1.3.1 En vertu des dispositions des conventions pertinentes mentionnées dans la section 1.2 ci-dessus, l'Administration (c'est-à-dire le gouvernement de l'État du pavillon) est chargée de promulguer des lois et des règlements et de prendre toute autre mesure qui pourrait être nécessaire pour donner à ces conventions un effet plein et entier de manière à garantir que, sur le plan de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la prévention de la pollution, un navire est apte au service auquel il est destiné et les gens de mer sont qualifiés et ont l'aptitude physique nécessaire pour s'acquitter de leurs tâches.

1.3.2 Le caractère international des transports maritimes signifie que les navires peuvent ne pas faire souvent escale dans des ports qui se trouvent dans l'État dont ils battent le pavillon. Il est donc habituel que l'État du pavillon nomme des inspecteurs dans des ports étrangers et autorise les organismes reconnus conformément aux dispositions de différentes conventions.

1.3.3 Les Procédures de contrôle décrites ci-après devraient être considérées comme complétant les mesures nationales prises par l'Administration de l'État du pavillon dans son pays et à l'étranger. Elles visent à établir une approche commune et uniforme en ce qui concerne l'exécution des inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port et les mesures de contrôle prises en cas de détection de défauts graves. Les Procédures de contrôle peuvent aussi aider l'Administration de l'État du pavillon à assurer le respect des dispositions des conventions, à garantir la sécurité des équipages, des passagers et des navires et à prévenir la pollution.

1.4 DISPOSITIONS RELATIVES AU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

Les règles I/19, IX/6.2, XI-1/4 et XI-2/9 de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée par le Protocole SOLAS de 1988; l'article 21 de la Convention LL de 1966, telle que modifiée par le Protocole LL de 1988; les articles 5 et 6 et la règle 11 de l'Annexe I, la règle 16.9 de l'Annexe II, la règle 9 de l'Annexe III, la règle 14 de l'Annexe IV, la règle 9 de l'Annexe V et la règle 10 de l'Annexe VI de MARPOL; l'article X de la Convention STCW de 1978; l'article 12 de la Convention de 1969 sur le jaugeage; l'article 11 de la Convention AFS de 2001; et l'article 9 de la Convention BWM de 2004 établissent les procédures de contrôle qu'une Partie à une convention pertinente doit suivre à l'égard des navires étrangers qui font escale dans ses ports. Les autorités de l'État du port devraient se fonder sur ces dispositions pour déterminer si les navires en question présentent des défauts qui peuvent les rendre inférieurs aux normes (se reporter à la section 3.1) et pour veiller à ce que des mesures correctives soient prises.

1.5 NAVIRES D'ÉTATS NON PARTIES

1.5.1 En vertu du paragraphe 3 de l'article premier du Protocole SOLAS de 1988, du paragraphe 3 de l'article premier du Protocole de 1988 relatif à la Convention LL, de l'article 5 4) de MARPOL, de l'article X 5) de la Convention STCW de 1978, de l'article 3 3) de la Convention AFS de 2001 et de l'article 3 3) de la Convention BWM de 2004, les navires de pays qui ne sont pas Parties à la convention pertinente ne doivent pas bénéficier de conditions plus favorables. Toutes les Parties devraient par principe appliquer les présentes Procédures aux navires d'États non Parties afin de s'assurer que des visites et inspections équivalentes sont effectuées et de garantir un degré équivalent de sécurité et de protection du milieu marin.

1.5.2 Comme les navires d'États non Parties ne possèdent pas les certificats prévus par la Convention SOLAS, la Convention LL, MARPOL, la Convention AFS ou la Convention BWM et que les membres de leurs équipages ne sont peut-être pas titulaires des brevets prévus par la Convention STCW, le PSCO devrait s'assurer, en tenant compte des principes énoncés dans les présentes Procédures, que le navire et l'équipage ne présentent pas un danger pour les personnes à bord ni un danger excessif pour le milieu marin. Si le navire ou son équipage possèdent des certificats ou des brevets différents de ceux qui sont prescrits par une convention, le PSCO peut tenir compte de la forme et du contenu de ces documents lorsqu'il évalue le navire. L'état de ce navire et de son équipement, les conditions à bord ainsi que les brevets de l'équipage et la norme de l'État du pavillon spécifiant les effectifs minimaux devraient être compatibles avec les objectifs des dispositions des conventions; si ce n'est pas le cas, il faudrait imposer au navire les restrictions nécessaires pour qu'il offre un degré comparable de sécurité et de protection du milieu marin.

1.6 NAVIRES NON SOUMIS AUX CONVENTIONS EN RAISON DE LEURS DIMENSIONS

1.6.1 Dans l'exercice de leurs fonctions, les PSCO devraient se fonder sur les certificats et autres documents délivrés par l'Administration de l'État du pavillon ou en son nom. Lors de l'inspection, ils devraient se borner à vérifier que les navires sont conformes à ces certificats et documents.

1.6.2 Dans la mesure où un instrument pertinent ne s'applique pas à un navire qui, en raison de ses dimensions, n'y est pas soumis, la tâche du PSCO devrait consister à évaluer si le navire est conforme à des normes acceptables en matière de sécurité et d'environnement. En procédant à cette évaluation, le PSCO devrait tenir dûment compte des facteurs tels que la durée et la nature du voyage ou du service prévu, les dimensions et le type de navire, l'équipement dont le navire est pourvu et la nature de la cargaison.

1.7 DÉFINITIONS

1.7.1 **Vraquier** : tout en notant les définitions données aux règles IX/1.6 et XII/1.1 de la Convention SOLAS de 1974 et dans la résolution MSC.277(85), les PSCO devraient, dans l'exercice du contrôle par l'État du port, se fonder sur le type de navire indiqué sur les certificats du navire pour déterminer si un navire qui n'est pas désigné comme étant du type vraquier sur son certificat peut transporter certaines cargaisons en vrac conformément aux dispositions des instruments susmentionnés.

1.7.2 **Bonnes raisons** : preuves que le navire, son équipement ou son équipage ne correspondent pas pour l'essentiel aux conditions prescrites dans les conventions applicables ou que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des procédures essentielles à appliquer à bord en ce qui concerne la sécurité des navires ou la prévention de la pollution. On trouvera des exemples de bonnes raisons dans la section 2.4.

1.7.3 **Défectuosité** : état non conforme aux prescriptions de la convention applicable.

1.7.4 **Immobilisation** : intervention de l'État du port lorsque l'état du navire ou de son équipage ne satisfait pas pour l'essentiel aux dispositions des conventions pertinentes, qui vise à s'assurer que le navire n'appareillera que lorsqu'il pourra prendre la mer sans danger pour lui-même ou pour les personnes à bord ou sans danger excessif pour le milieu marin, que cette intervention perturbe ou non l'horaire normal de départ du navire.

1.7.5 **Inspection initiale** : visite à bord d'un navire visant à vérifier la validité des certificats et autres documents pertinents, l'état général du navire, de son équipement et de son équipage (se reporter également à la section 2.2).

1.7.6 **Inspection plus détaillée** : inspection menée lorsqu'il existe de "bonnes raisons", telles que définies au paragraphe 1.7.2.

1.7.7 **Plus proche chantier de réparation approprié et disponible** : port où les mesures de suivi peuvent être prises. Il se trouve dans le port dans lequel le navire est immobilisé ou dans le port où le navire est autorisé à se rendre, compte tenu de sa cargaison, ou il est le plus proche de l'un de ces deux ports.

1.7.8 **Fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port (PSCO)** : personne qui est dûment autorisée par l'autorité compétente d'une Partie à une convention applicable à effectuer des inspections dans le cadre du contrôle par l'État du port et qui relève exclusivement de cette Partie.

1.7.9 **Organisme reconnu** : organisme qui réunit les conditions pertinentes énoncées dans le Code régissant les organismes reconnus (Code RO) (résolutions MSC.349(92) et MEPC.237(65)) et qui a fait l'objet d'une évaluation et a été autorisé par l'Administration de l'État du pavillon à assurer les services réglementaires nécessaires et à délivrer les certificats voulus aux navires autorisés à battre son pavillon, conformément aux dispositions du Code RO.

1.7.10 **Arrêt d'une opération** : interdiction formelle faite à un navire de continuer une opération par suite de la constatation d'une ou de plusieurs déficiences qui, à elles seules ou conjuguées, rendent la poursuite de l'opération dangereuse.

1.7.11 **Navire inférieur aux normes** : navire dont la coque, les machines, l'équipement ou la sécurité de l'exploitation sont sensiblement inférieurs aux normes prescrites par la convention applicable ou dont les effectifs ne sont pas conformes au document spécifiant les effectifs de sécurité.

1.7.12 **Certificat valable** : certificat qui a été délivré, de manière électronique ou sur papier, directement par une Partie à une convention pertinente ou pour son compte par un organisme reconnu et qui indique la date exacte à laquelle il prend effet, qui satisfait aux dispositions de la convention applicable et qui porte des indications correspondant aux caractéristiques du navire, de son équipement et de son équipage.

1.8 PROFIL PROFESSIONNEL DU FONCTIONNAIRE CHARGÉ DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

1.8.1 Le contrôle par l'État du port devrait être effectué uniquement par un PSCO qui remplit les conditions en matière de formation et de qualifications spécifiées à la section 1.9.

1.8.2 Si le PSCO n'a pas les connaissances spécialisées requises, il peut faire appel à toute personne possédant ces connaissances qui a l'agrément de l'État du port.

1.8.3 Le PSCO et les personnes qui lui prêtent leur concours ne devraient subir aucune pression commerciale, financière ou d'un autre ordre, ne devraient avoir aucun intérêt commercial, que ce soit dans le port d'inspection ou dans les navires inspectés, dans les chantiers de réparation ou dans tout service d'appui du port ou ailleurs, et ne devraient ni être employés par des organismes reconnus ou des sociétés de classification ni entreprendre des tâches pour le compte de ceux-ci.

1.8.4 Un PSCO devrait avoir sur lui un document individuel sous la forme d'une carte d'identification délivrée par l'État du port et indiquant qu'il est habilité à procéder au contrôle.

1.9 FORMATION ET QUALIFICATIONS REQUISES DES FONCTIONNAIRES CHARGÉS DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

1.9.1 Le PSCO devrait être un fonctionnaire expérimenté ayant obtenu le titre d'inspecteur de l'État du pavillon.

1.9.2 Le PSCO devrait être capable de communiquer en anglais avec les membres de l'équipage chargés des fonctions clés.

1.9.3 Les PSCO devraient recevoir une formation qui leur permette d'acquérir la connaissance nécessaire des dispositions des conventions pertinentes relatives au contrôle par l'État du port et qui tienne compte des tout derniers cours types de l'OMI sur la question.

1.9.4 Pour définir les qualifications et la formation requises des PSCO, l'Administration devrait tenir compte, comme il convient, des instruments acceptés sur le plan international qui ont trait au contrôle par l'État du port et des divers types de navires qui peuvent entrer dans ses ports.

1.9.5 Les PSCO qui effectuent des inspections pour vérifier les normes d'exploitation devraient être titulaires d'un brevet de capitaine ou de chef mécanicien et avoir acquis une expérience en mer appropriée ou être diplômés d'un établissement reconnu par l'Administration dans un domaine lié au secteur maritime et avoir reçu une formation spécialisée garantissant qu'ils ont les compétences et aptitudes nécessaires pour vérifier l'application des normes d'exploitation applicables ou encore être des fonctionnaires de l'Administration expérimentés ayant une expérience et une formation d'un niveau équivalent.

1.9.6 Il faudrait organiser à intervalles réguliers des séminaires à l'intention des PSCO afin d'actualiser leurs connaissances pour ce qui est des instruments ayant trait au contrôle par l'État du port.

CHAPITRE 2 – INSPECTIONS EFFECTUÉES PAR L'ÉTAT DU PORT

2.1 GÉNÉRALITÉS

2.1.1 Conformément aux dispositions des conventions pertinentes, les Parties peuvent procéder avec le concours des PSCO à des inspections à bord de navires étrangers se trouvant dans leurs ports.

2.1.2 Ces inspections peuvent être effectuées :

- .1 à l'initiative de la Partie;

- .2 à la demande d'une autre Partie ou sur la base de renseignements fournis par cette autre Partie au sujet d'un navire; ou
- .3 sur la base de renseignements communiqués au sujet d'un navire par un membre de l'équipage, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou toute autre personne intéressée par la sécurité du navire, de son équipage et de ses passagers ou par la protection du milieu marin.

2.1.3 Bien que les Parties puissent confier les visites et les inspections des navires autorisés à battre leur pavillon soit à des inspecteurs désignés à cette fin, soit à des organismes reconnus par elles, elles devraient savoir qu'en vertu des conventions pertinentes, le contrôle par l'État du port, y compris le droit de monter à bord et d'inspecter des navires étrangers et de prendre des mesures correctives et d'immobiliser éventuellement ces navires, ne peut être exercé que par des fonctionnaires dûment autorisés par l'État du port. L'habilitation des fonctionnaires peut être générale ou être accordée pour chaque cas séparément.

2.1.4 Il faudrait éviter, dans toute la mesure du possible, d'immobiliser ou de retarder indûment un navire. Tout navire qui a été immobilisé ou retardé indûment devrait avoir droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.

2.2 INSPECTIONS INITIALES

2.2.1 Conformément aux procédures de contrôle à suivre en vertu des conventions pertinentes à la suite, par exemple, de la réception, par un État du port de renseignements relatifs à un navire, un PSCO peut se rendre au poste d'amarrage du navire et avant de monter à bord, peut, d'après l'apparence de ce navire sur l'eau, se faire une idée de la qualité de son entretien à partir d'éléments tels que l'état de sa peinture, la présence de corrosion, de piqûres ou de dommages non réparés.

2.2.2 Le PSCO devrait vérifier dès que possible le type, l'année de construction et les dimensions du navire afin de déterminer les dispositions des conventions qui lui sont applicables.

2.2.3 Une fois à bord et dès sa prise de contact avec le capitaine ou l'officier responsable du navire, le PSCO devrait examiner les certificats et documents pertinents du navire requis en vertu des conventions pertinentes, dont la liste figure à l'appendice 12, partie A. Le PSCO devrait noter ce qui suit :

- .1 les certificats peuvent être disponibles sur papier ou en format électronique;
- .2 lorsque les certificats utilisés à bord du navire sont sous forme électronique :
 - .1 les certificats, et le site Web utilisé pour y accéder, doivent être conformes aux Directives pour l'utilisation des certificats électroniques (FAL.5/Circ.39/Rev.2 et Corr.1);
 - .2 des instructions spécifiques en matière de vérification doivent être disponibles à bord du navire; et
 - .3 le fait de voir ces certificats sur l'écran d'un ordinateur est jugé comme satisfaisant à la prescription selon laquelle les certificats doivent être "à bord du navire";

- .3 l'appendice 10 devrait servir de guide au PSCO lorsqu'il examine les Certificats internationaux de jaugeage; et
- .4 l'appendice 11 devrait servir de guide au PSCO lorsqu'il examine les titres ou attestations délivrés aux gens de mer conformément à la Convention STCW de 1978. La liste des titres ou attestations requis en vertu de la Convention STCW de 1978 fait également l'objet du tableau B-1/2 du Code STCW.

2.2.4 Après vérification des certificats et de la documentation, le PSCO devrait vérifier l'état général du navire, y compris son équipement, la passerelle de navigation, le gaillard, les cales de chargement/tranches de la cargaison, la chambre des machines et les dispositifs de transfert du pilote. Il devrait aussi vérifier que toutes les déficiences qu'il restait à traiter à la suite de la précédente inspection PSC ont été rectifiées.

2.2.5 Si les certificats requis en vertu des conventions pertinentes sont valables et si ses impressions générales et les observations visuelles qu'il a faites à bord confirment que la qualité de l'entretien est satisfaisante, le PSCO devrait généralement limiter son inspection aux éventuelles déficiences qui ont été signalées ou observées.

2.2.6 Conformément aux procédures de contrôle prévues au chapitre IX de la Convention SOLAS de 1974 à propos du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM), le PSCO devrait suivre les directives qui figurent à l'appendice 8.

2.2.7 Toutefois, si le PSCO a de bonnes raisons de penser, en se fondant sur ses impressions générales ou les observations faites à bord, que le navire, son équipement ou son équipage ne satisfont pas en substance aux prescriptions, compte tenu du paragraphe 1.2.6, il devrait procéder à une inspection plus détaillée, en tenant compte des sections 2.4 et 2.5. Pour se former une opinion à ce sujet, le PSCO devrait se fonder sur les directives qui figurent dans les appendices pertinents.

2.3 DIRECTIVES GÉNÉRALES CONCERNANT LES PROCÉDURES À SUIVRE PAR LES FONCTIONNAIRES CHARGÉS DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

2.3.1 Le PSCO devrait se conformer au Code de bonnes pratiques à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port (MSC-MEPC.4/Circ.2), tel qu'il figure à l'appendice 1, utiliser sa capacité de jugement dans l'exercice de toutes les tâches qui lui ont été assignées et envisager de consulter des spécialistes lorsqu'il le juge approprié.

2.3.2 Lorsqu'il monte à bord d'un navire, le PSCO devrait montrer son document d'identité au capitaine ou au représentant du propriétaire du navire, si on le lui demande. Ce document devrait être accepté comme prouvant que le fonctionnaire est dûment autorisé par l'Administration de l'État du port à effectuer des inspections dans le cadre du contrôle des navires.

2.3.3 Si le PSCO a de bonnes raisons de procéder à une inspection plus détaillée, il devrait en informer immédiatement le capitaine et lui faire savoir qu'il peut, s'il le souhaite, prendre contact avec l'Administration ou, le cas échéant, l'organisme reconnu responsable de la délivrance des certificats et demander à ce qu'ils soient présents à bord.

2.3.4 Lorsqu'une inspection est entreprise sur la base d'un rapport ou d'une plainte, surtout si cette plainte émane d'un membre de l'équipage, la source ne devrait pas être divulguée.

2.3.5 Dans l'exercice du contrôle, il faudrait éviter, dans toute la mesure du possible, d'immobiliser ou de retarder indûment le navire. Il faudrait garder à l'esprit que l'objectif principal du contrôle exercé par l'État du port est d'empêcher un navire inférieur aux normes d'appareiller. Le PSCO devrait faire appel à son jugement professionnel pour décider s'il doit immobiliser le navire jusqu'à ce qu'il ait été remédié aux déficiences ou l'autoriser à appareiller malgré certaines déficiences, compte tenu des circonstances particulières du voyage prévu.

2.3.6 Il faudrait tenir compte du fait que tout équipement peut subir une défaillance et que des pièces de rechange ou des pièces détachées risquent de ne pas être disponibles immédiatement. Dans ce cas, il ne faudrait pas causer un retard indu si, de l'avis du PSCO, il a été pris d'autres dispositions garantissant la sécurité du navire.

2.3.7 Lorsque les motifs d'une immobilisation résultent d'une avarie accidentelle subie par un navire, il convient de ne pas ordonner l'immobilisation, à condition :

- .1 qu'il ait été dûment tenu compte des prescriptions de la convention concernant la notification à l'Administration de l'État du pavillon, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent;
- .2 qu'avant d'entrer dans le port, le capitaine ou la compagnie ait fourni à l'autorité de l'État du port les détails des circonstances de l'accident et de l'avarie subie et des renseignements sur la notification qui doit être adressée à l'Administration de l'État du pavillon;
- .3 que des mesures correctives appropriées soient prises par le navire, à la satisfaction de l'autorité de l'État du port; et
- .4 que l'autorité de l'État du port se soit assurée, après avoir été informée que les mesures correctives ont été exécutées, qu'il a été remédié aux déficiences qui constituaient à l'évidence un risque pour la sécurité, la santé ou l'environnement.

2.3.8 Étant donné que la décision d'immobiliser un navire est lourde de conséquences, il peut être dans l'intérêt du PSCO d'agir en collaboration avec les autres parties intéressées (se reporter au paragraphe 4.1.3). Ce fonctionnaire peut, par exemple, demander aux représentants du propriétaire de faire des propositions en vue de remédier à la situation. Il devrait aussi envisager de coopérer avec les représentants de l'Administration de l'État du pavillon ou l'organisme reconnu chargé de délivrer les certificats pertinents et les consulter pour savoir s'ils acceptent les propositions du propriétaire et s'ils veulent éventuellement imposer des conditions supplémentaires. Sans limiter d'aucune façon les pouvoirs du PSCO, la participation d'autres parties pourrait permettre d'améliorer la sécurité du navire, d'éviter tout différend ultérieur sur les circonstances de l'immobilisation et s'avérer utile au cas où des poursuites seraient engagées pour cause de "retard indu".

2.3.9 Lorsqu'il n'est pas possible de remédier à certaines déficiences dans le port où l'inspection a été effectuée, le PSCO peut autoriser le navire à appareiller pour se rendre dans un autre port dans les conditions qu'il jugera appropriées. Le PSCO devrait veiller alors à ce que les autorités compétentes du prochain port d'escale et de l'État du pavillon en soient informées.

2.3.10 Les rapports sur les immobilisations de navires qui sont communiqués à l'État du pavillon devraient être suffisamment détaillés pour que l'on puisse évaluer la gravité des défauts qui sont à l'origine de l'immobilisation.

2.3.11 La compagnie ou son représentant dispose d'un droit de recours contre une décision d'immobilisation prise par l'autorité d'un État du port. Ce recours ne devrait pas suspendre l'immobilisation. Le PSCO devrait informer de manière appropriée le capitaine du droit de recours.

2.3.12 Pour garantir l'application uniforme des prescriptions relatives au contrôle par l'État du port, le PSCO devrait avoir sur lui une copie du texte de la section 2.3 (Directives générales concernant les procédures à suivre par les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port) pour pouvoir s'y référer facilement lorsqu'il effectue une inspection dans le cadre du contrôle par l'État du port.

2.3.13 Le PSCO devrait aussi bien connaître les directives détaillées dont le texte figure dans les appendices des présentes Procédures.

2.4 BONNES RAISONS

2.4.1 Lorsqu'un PSCO procède à l'inspection d'un navire étranger qui est tenu d'avoir un certificat prévu dans une convention et qui se trouve dans un port ou un terminal au large relevant de la juridiction de l'État du port, il doit se borner à vérifier la présence à bord de certificats valables et autres documents pertinents et à se faire une idée de l'état général du navire, de son équipement et de son équipage, à moins qu'il n'existe de "bonnes raisons" de penser que l'état du navire ou de son équipement ne correspond pas pour l'essentiel aux indications portées sur les certificats.

2.4.2 Les "bonnes raisons" d'effectuer une inspection plus détaillée incluent, sans toutefois s'y limiter :

- .1 le fait que le navire n'est pas pourvu de l'équipement essentiel requis par les conventions pertinentes ou n'est pas aménagé de la manière prescrite par ces conventions, compte tenu du paragraphe 1.2.6;
- .2 la constatation, lors de l'examen des certificats du navire, qu'un ou plusieurs d'entre eux ne sont pas valables;
- .3 la constatation que les certificats et documents prescrits par les conventions pertinentes et énumérés à l'appendice 12, partie A, ne se trouvent pas à bord, qu'ils sont incomplets, qu'ils ne sont pas tenus à jour ou que les indications qu'ils contiennent sont erronées;
- .4 la preuve, fondée sur les impressions générales et les observations du PSCO, que la coque ou la structure présente des dommages ou défauts importants qui compromettent l'intégrité du navire, que ce soit l'intégrité de la structure, l'étanchéité à l'eau ou l'étanchéité aux intempéries;
- .5 la preuve, fondée sur les impressions générales ou les observations du PSCO, que le matériel de sécurité, l'équipement utilisé aux fins de prévention de la pollution ou le matériel de navigation présentent de graves défauts;

- .6 l'indication ou la constatation que le capitaine ou l'équipage n'est pas au fait des opérations essentielles à bord du point de vue de la sécurité des navires ou de la prévention de la pollution ou que ces opérations n'ont pas été effectuées;
- .7 l'indication que les membres de l'équipage chargés de fonctions clés ne sont peut-être pas capables de communiquer entre eux ou avec les autres personnes à bord;
- .8 l'émission de fausses alertes de détresse qui ne sont pas suivies de procédures d'annulation correctes; et
- .9 la réception d'un rapport ou d'une plainte contenant des renseignements selon lesquels un navire ne répondrait pas aux normes prescrites.

2.5 INSPECTIONS PLUS DÉTAILLÉES

2.5.1 Si le navire n'a pas à bord de certificats valables ou si le PSCO a de bonnes raisons de penser, en se fondant sur ses impressions générales ou sur les observations faites à bord, que l'état du navire ou de son équipement ne correspond pas pour l'essentiel aux indications portées sur les certificats ou que le capitaine ou l'équipage n'est pas au fait des procédures essentielles à appliquer à bord, il faudrait effectuer une inspection plus détaillée, de la manière décrite dans le présent chapitre, en se référant aux appendices pertinents.

2.5.2 Le cas échéant, les documents mentionnés à l'appendice 12, partie B, peuvent apporter un appui lors d'une inspection plus détaillée.

2.5.3 L'intention n'est pas d'exiger que l'ensemble de l'équipement et toutes les procédures mentionnées dans le présent chapitre soient vérifiés au cours d'une seule inspection effectuée dans le cadre du contrôle par l'État du port, sauf si l'état du navire ou les connaissances du capitaine ou de l'équipage en ce qui concerne les procédures essentielles à appliquer à bord sont tels qu'une inspection détaillée s'impose. De plus, les présentes Procédures ne sont pas censées imposer le programme de délivrance des brevets des gens de mer de l'État du port à un navire autorisé à battre le pavillon d'une autre Partie à la Convention STCW de 1978, ni à imposer aux navires étrangers des procédures de contrôle plus rigoureuses que celles qui sont imposées aux navires de l'État du port.

CHAPITRE 3 – INFRACTIONS ET IMMOBILISATION

3.1 IDENTIFICATION D'UN NAVIRE INFÉRIEUR AUX NORMES

3.1.1 En règle générale, un navire est considéré comme inférieur aux normes si sa coque, ses machines, son équipement ou la sécurité de son exploitation et la protection du milieu marin sont nettement inférieurs aux normes requises par les conventions pertinentes ou si son équipage n'est pas conforme au document spécifiant les effectifs de sécurité, notamment pour les raisons suivantes :

- .1 le navire n'est pas pourvu de l'équipement essentiel requis par les conventions ou n'est pas aménagé de la manière prescrite par ces conventions, compte tenu du paragraphe 1.2.6;
- .2 l'équipement ou l'agencement du navire ne répond pas aux spécifications pertinentes énoncées dans ces conventions, compte tenu du paragraphe 1.2.6;

- .3 le navire ou son équipement a subi une détérioration importante;
- .4 les membres de l'équipage n'ont pas le niveau de compétence nécessaire aux fins de l'exploitation ou ne connaissent pas bien les procédures d'exploitation essentielles; et
- .5 les effectifs ou les brevets des gens de mer sont insuffisants.

3.1.2 Si ces éléments probants, pris ensemble ou séparément, représentent un danger pour le navire ou son personnel à bord ou présentent un danger excessif pour le milieu marin en cas d'autorisation à appareiller, le navire devrait être considéré comme inférieur aux normes. Le PSCO devrait également tenir compte des directives qui figurent à l'appendice 2.

3.2 COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX DÉFECTUOSITÉS

3.2.1 Les renseignements selon lesquels un navire ne semble pas répondre aux normes requises pourraient être communiqués aux autorités compétentes de l'État du port (voir la section 3.3) par un membre de l'équipage, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou toute autre personne que la sécurité du navire, de son équipage et de ses passagers ou la protection du milieu marin intéresse.

3.2.2 Ces renseignements devraient être communiqués par écrit de manière à pouvoir être utilisés pour établir un dossier approprié de l'affaire et des déficiences présumées. Si les renseignements sont communiqués oralement, il faudrait exiger un rapport écrit identifiant la personne ou l'organisme qui a communiqué les renseignements, aux fins de classement dans les dossiers de l'État du port. Le PSCO peut réunir ces renseignements et les soumettre dans son propre rapport si la personne ou l'organisme qui les a communiqués n'est pas en mesure de le faire.

3.2.3 Les renseignements qui peuvent donner lieu à une enquête devraient être soumis dès que possible pour que les autorités aient le temps de prendre les mesures nécessaires.

3.2.4 Chaque Partie à la convention pertinente devrait déterminer les autorités qui devraient recevoir les renseignements concernant les navires inférieurs aux normes et prendre les mesures nécessaires. Des mesures devraient être prises pour que les renseignements soumis à un service qui n'est pas compétent soient promptement communiqués à l'autorité habilitée à agir.

3.3 MESURES QUE DOIT PRENDRE L'ÉTAT DU PORT QUI REÇOIT DES RENSEIGNEMENTS SELON LESQUELS DES NAVIRES SERAIENT INFÉRIEURS AUX NORMES

3.3.1 Lorsqu'elles reçoivent des renseignements signalant qu'un navire serait inférieur aux normes ou des renseignements sur un risque présumé de pollution, les autorités devraient immédiatement faire une enquête et prendre les mesures requises en la circonstance, conformément aux sections précédentes.

3.3.2 Les autorités qui reçoivent, au sujet d'un navire inférieur aux normes, des renseignements qui pourraient donner lieu à une immobilisation, devraient en informer immédiatement les représentants maritimes, diplomatiques et/ou consulaires de l'État du pavillon dans la région où se trouve le navire et les inviter à ouvrir l'enquête ou à y coopérer. Il faudrait également en informer l'organisme reconnu qui a délivré les certificats pertinents au nom de l'État du pavillon, selon qu'il convient. Ces dispositions ne déchargent

toutefois pas les autorités de l'État du port qui est Partie à une convention pertinente de leur obligation de prendre les mesures appropriées en vertu des pouvoirs qui sont conférés à cet État par la convention pertinente.

3.3.3 Si l'État du port qui reçoit les renseignements ne peut intervenir faute de temps ou parce qu'aucun PSCO n'est disponible avant l'appareillage du navire, les renseignements devraient être communiqués aux autorités du pays où se trouve le prochain port d'escale approprié, à l'État du pavillon et également à l'organisme reconnu dans ce port, le cas échéant.

3.4 RESPONSABILITÉS DE L'ÉTAT DU PORT EN CE QUI CONCERNE LES MESURES CORRECTIVES

Si un PSCO décide qu'un navire peut être considéré comme étant inférieur aux normes, ainsi qu'il est indiqué à la section 3.1 et à l'appendice 2, l'État du port devrait immédiatement s'assurer que des mesures correctives sont prises pour garantir la sécurité du navire et des passagers et/ou de l'équipage et pour éliminer tout risque de dommage pour le milieu marin avant d'autoriser le navire à appareiller.

3.5 DIRECTIVES SUR L'IMMOBILISATION DES NAVIRES

3.5.1 Bien qu'il soit impossible dans la pratique de définir un navire comme étant inférieur aux normes uniquement d'après une liste de défauts spécifiques, on trouvera à l'appendice 2 des Directives sur l'immobilisation des navires.

3.5.2 En cas d'immobilisation, le PSCO en informe immédiatement l'Administration du pavillon par écrit et il joint le rapport d'inspection à sa communication. De même, l'organisme reconnu qui a délivré les certificats pertinents au nom de l'État du pavillon devrait être informé, s'il y a lieu. Les parties susmentionnées seront également informées par écrit de la mainlevée de l'immobilisation.

3.6 SUSPENSION DE L'INSPECTION

3.6.1 Dans des circonstances exceptionnelles où il est constaté, à l'issue d'une inspection plus détaillée, que l'état général d'un navire et de son équipement, compte tenu également des conditions de vie de l'équipage, est manifestement inférieur aux normes, le PSCO peut suspendre l'inspection.

3.6.2 Avant de suspendre l'inspection, le PSCO devrait avoir consigné les défauts qui donnent lieu à l'immobilisation du navire correspondant aux domaines recensés à l'appendice 2, selon qu'il convient, et immobilisé le navire. Le PSCO devrait établir un rapport d'inspection, en suivant le modèle qui figure à l'appendice 13. Le rapport devrait indiquer, sous forme de texte libre, que l'inspection a été suspendue, et donner la raison de cette suspension. Il ne faudrait pas avoir recours à la suspension de l'inspection lorsque cette dernière est interrompue pour des raisons opérationnelles/de sécurité (par exemple pendant la nuit) et poursuivie ultérieurement.

3.6.3 La suspension de l'inspection peut durer jusqu'à ce que les parties responsables aient pris les mesures nécessaires pour que le navire satisfasse pleinement aux prescriptions des instruments pertinents et invité, sur cette base, le PSCO à procéder à une nouvelle inspection. Les mesures que doivent prendre les parties responsables ne se limitent donc clairement pas à rectifier les défauts qui ont été consignés dans le formulaire B avant la suspension de l'inspection uniquement.

3.6.4 Si l'inspection est suspendue, l'autorité de l'État du port devrait le notifier sans tarder aux parties responsables. La notification devrait comprendre des renseignements sur l'immobilisation et indiquer que l'inspection est suspendue tant que l'autorité n'aura pas été informée que le navire satisfait à toutes les prescriptions pertinentes.

3.7 PROCÉDURES POUR LA RECTIFICATION DES DÉFECTUOSITÉS ET LA MAINLEVÉE DE L'IMMOBILISATION

3.7.1 Le PSCO devrait veiller à ce que toutes les défectuosités détectées soient rectifiées.

3.7.2 Lorsque les défectuosités présentent un risque manifeste pour la sécurité ou l'environnement, le PSCO devrait, sauf dans le cas visé au paragraphe 3.7.3, faire en sorte que le risque soit éliminé avant que le navire ne soit autorisé à prendre la mer. À cette fin, des mesures appropriées devraient être prises, lesquelles peuvent aller jusqu'à l'immobilisation du navire ou à une interdiction formelle de poursuivre ses activités en raison des défectuosités constatées qui, prises individuellement ou ensemble, les rendraient dangereuses.

3.7.3 Lorsqu'il ne peut pas être remédié dans le port d'inspection aux défectuosités ayant donné lieu à une immobilisation, telles que mentionnées au paragraphe 3.7.2, l'autorité de l'État du port peut autoriser le navire en question à se rendre au chantier de réparation approprié et disponible le plus proche, choisi par le capitaine en accord avec l'autorité, pour autant que les conditions convenues entre l'autorité de l'État du port et l'État du pavillon soient respectées. De telles conditions devraient garantir que le navire n'appareillera que lorsqu'il pourra prendre la mer sans présenter de risque pour la sécurité des passagers ou de l'équipage, ni pour d'autres navires, ou sans constituer un danger excessif pour le milieu marin. Ces conditions peuvent inclure notamment la confirmation par l'État du pavillon que des mesures correctives ont été prises concernant le navire en question. Dans ces circonstances, l'autorité de l'État du port devrait informer l'autorité du prochain port d'escale du navire, les parties mentionnées au paragraphe 4.1.4 et toute autre autorité qu'il lui paraîtra utile d'informer. La notification aux autorités devrait être faite en utilisant le modèle qui figure à l'appendice 14. L'autorité qui reçoit une telle notification devrait faire part des mesures prises à l'autorité dont émane la notification et peut utiliser à cet effet le modèle qui figure à l'appendice 15.

3.7.4 À condition que l'on se soit efforcé, dans toute la mesure du possible, de rectifier toutes les autres défectuosités, excepté celles qui sont mentionnées aux paragraphes 3.7.2 et 3.7.3, le navire peut être autorisé à se rendre dans un port où de telles défectuosités peuvent être rectifiées.

3.7.5 Si un navire visé au paragraphe 3.7.3 prend la mer sans satisfaire aux conditions fixées par l'autorité du port d'inspection, cette autorité de l'État du port devrait immédiatement alerter le prochain port, s'il est connu, l'État du pavillon et toutes les autres autorités qu'elle juge appropriées.

3.7.6 Si un navire visé au paragraphe 3.7.3 ne se rend pas au port de réparation désigné, l'autorité de l'État du port en question devrait alerter immédiatement l'État du pavillon et l'État du port ayant procédé à l'immobilisation, qui pourront prendre des mesures appropriées, et informer toutes les autres autorités qu'elle juge appropriées.

CHAPITRE 4 – PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE NOTIFICATION

4.1 ÉTABLISSEMENT DE RAPPORTS PAR L'ÉTAT DU PORT

4.1.1 À l'issue d'une inspection, les autorités de l'État du port devraient veiller à ce qu'il soit remis au capitaine du navire un document indiquant les résultats de cette inspection et décrivant en détail les mesures prises par le PSCO, ainsi que la liste des mesures correctives

devant être prises par le capitaine et/ou la compagnie. Ces rapports devraient être présentés conformément au modèle figurant à l'appendice 13.

4.1.2 Si, lors de l'exercice du contrôle par l'État du port, une Partie refuse à un navire étranger d'entrer dans les ports ou les terminaux au large relevant de sa juridiction, que ce soit ou non après avoir pris connaissance de renseignements relatifs à un navire inférieur aux normes, elle devrait immédiatement informer le capitaine et l'État du pavillon des raisons de ce refus.

4.1.3 En cas d'immobilisation du navire, au moins une notification initiale devrait être faite dès que possible à l'Administration de l'État du pavillon (se reporter aux paragraphes 2.3.8 et 3.3.2). Si cette notification est faite oralement, elle devrait être confirmée ultérieurement par écrit. La notification devrait comporter, au minimum, le nom du navire, le numéro OMI, la durée de l'immobilisation ainsi que des exemplaires des formulaires A et B, qui sont reproduits à l'appendice 13, et de l'ordre d'immobilisation. De même, les organismes reconnus qui ont délivré les certificats pertinents au nom de l'État du pavillon devraient être informés, s'il y a lieu. Les parties susmentionnées devraient être également informées par écrit de la mainlevée de l'immobilisation. Au minimum, les renseignements fournis devraient comprendre le nom du navire, le numéro OMI, la date et l'heure de la mainlevée ainsi qu'un exemplaire du formulaire B, qui est reproduit à l'appendice 13.

4.1.4 Si les autorités de l'État du port autorisent un navire à appareiller malgré des déficiences reconnues, elles devraient communiquer tous les faits aux autorités du pays où se trouve le prochain port d'escale approprié, à l'État du pavillon et à l'organisme reconnu, lorsqu'il y a lieu.

4.1.5 Lorsqu'elles ont exercé un contrôle donnant lieu à l'immobilisation du navire, les Parties à une convention pertinente devraient soumettre des rapports à l'Organisation conformément à la règle I/19 de la Convention SOLAS de 1974, à l'article 11 de MARPOL ou à l'article X 3) de la Convention STCW de 1978. Ces rapports sur les déficiences devraient être établis sur le modèle des formulaires reproduits à l'appendice 13 ou 16, selon qu'il conviendra, ou ils peuvent être soumis par voie électronique par l'État du port ou par un régime PSC régional.

4.1.6 Des exemplaires des rapports sur les déficiences devraient être communiqués à l'Organisation; ils devraient aussi être envoyés sans tarder par l'État du port aux autorités de l'État du pavillon et, le cas échéant, à l'organisme reconnu qui avait délivré le certificat correspondant. Les déficiences constatées qui sont sans rapport avec les dispositions des conventions pertinentes ou qui se rapportent à des navires d'États non Parties ou de dimensions telles qu'ils ne sont pas soumis aux conventions devraient être communiquées aux autorités de l'État du pavillon et/ou aux organisations compétentes mais pas à l'OMI.

4.1.7 Les numéros de téléphone et les adresses des sièges des services des États du pavillon auxquels les rapports devraient être envoyés de la manière indiquée ci-dessus, ainsi que les adresses des bureaux des États du pavillon qui assurent des services d'inspection devraient être communiqués à l'Organisation¹.

¹ Ces adresses figurent dans la circulaire MSC-MEPC.6/Circ.21 (Points de contact nationaux en matière de sécurité, de prévention de la pollution et de lutte contre cette pollution), telle qu'elle pourrait être modifiée, sur la page d'accueil de l'OMI sur l'Internet et dans le module sur les points de contact du GISIS (<http://gisis.imo.org/Public>).

4.2 ÉTABLISSEMENT DE RAPPORTS PAR L'ÉTAT DU PAVILLON

4.2.1 Lorsqu'il reçoit notification d'une immobilisation, l'État du pavillon et, le cas échéant, l'organisme reconnu par l'intermédiaire de l'Administration de l'État du pavillon devraient dès que possible informer l'Organisation des mesures correctives prises. L'État du pavillon peut communiquer ces renseignements par voie électronique en les saisissant dans le Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS) ou en utilisant le formulaire qui figure à l'appendice 17.

4.2.2 Les numéros de téléphone et les adresses des bureaux et sièges des services chargés du contrôle par l'État du port ainsi que des services d'inspection devraient être communiqués à l'Organisation.

4.3 ÉTABLISSEMENT DE RAPPORTS SUR LES DÉFECTUOSITÉS OU INFRACTIONS PRÉSUMÉES EN VERTU DE MARPOL

4.3.1 Un rapport sur des défectuosités présumées ou sur une infraction présumée aux dispositions régissant les rejets en vertu de MARPOL devrait être transmis à l'État du pavillon le plus rapidement possible et, de préférence, au plus tard 60 jours après que les défectuosités ou l'infraction ont été constatées. Ces rapports peuvent être établis suivant le modèle figurant à l'appendice 13 ou à l'appendice 16, selon le cas. Si l'on soupçonne qu'il y a eu infraction aux dispositions relatives aux rejets, le rapport devrait être complété par des preuves de l'infraction, qui devraient comprendre au moins les renseignements requis dans les parties 2 et 3 des appendices 3 et 4 des présentes Procédures.

4.3.2 Lorsqu'il reçoit un rapport sur des défectuosités présumées ou sur une infraction présumée aux dispositions relatives aux rejets, l'État du pavillon et, le cas échéant, l'organisme reconnu par l'intermédiaire de l'Administration de l'État du pavillon devraient, dès que possible, informer la Partie qui leur a adressé ce rapport des mesures prises immédiatement à propos des défectuosités ou de l'infraction présumées. Cette Partie et l'Organisation devraient être informées du résultat des mesures prises lorsque celles-ci ont été exécutées et les renseignements pertinents devraient, lorsqu'il y a lieu, être consignés dans le rapport annuel obligatoire soumis à l'Organisation.

CHAPITRE 5 – PROCÉDURES D'ÉVALUATION

5.1 NOTIFICATION DES OBSERVATIONS REÇUES

5.1.1 Dans le but de mettre les renseignements sur les défectuosités et les mesures correctives à la disposition de tous, l'Organisation devrait établir en temps voulu un résumé des rapports communiqués à ce sujet afin que les renseignements puissent être diffusés, conformément aux procédures de l'Organisation, à toutes les Parties aux conventions pertinentes. Le résumé des rapports sur les défectuosités devrait mentionner les mesures prises par l'État du pavillon ou indiquer si l'État du pavillon intéressé n'a pas encore fait part de ses observations.

5.1.2 Le comité compétent devrait évaluer périodiquement le résumé des rapports sur les défectuosités afin d'identifier les mesures qu'il pourrait être nécessaire de prendre pour garantir une application plus systématique et efficace des instruments de l'OMI, en prêtant une attention particulière aux difficultés signalées par les Parties aux conventions applicables, et notamment par les pays en développement en leur qualité d'États du port.

5.1.3 Les mesures que le comité compétent aura recommandé de prendre pour surmonter de telles difficultés devraient, s'il y a lieu, être incorporées dans l'instrument pertinent de l'OMI

et toutes les modifications apportées aux procédures et obligations devraient être indiquées dans les documents de l'État du port.

APPENDICE 1

CODE DE BONNES PRATIQUES À L'INTENTION DES FONCTIONNAIRES CHARGÉS DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT QUI EFFECTUENT DES INSPECTIONS DANS LE CADRE DES MÉMORANDUMS D'ENTENTE ET DES ACCORDS RÉGIONAUX SUR LE CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT (MSC-MEPC.4/Circ.2)

Introduction

1 Le présent Code contient des directives relatives aux normes d'intégrité, de professionnalisme et de transparence que les régimes régionaux de contrôle par l'État du port (PSC) sont en droit d'attendre de tous les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port (PSCO) qui participent ou sont associés à des inspections effectuées dans ce contexte.

Objectif

2 Le présent Code a pour objet d'aider les PSCO à mener à bien leurs inspections avec le plus haut degré de professionnalisme. Ces fonctionnaires jouent un rôle essentiel dans le cadre de la réalisation des objectifs du régime PSC régional. Ils représentent le point de contact quotidien avec le secteur des transports maritimes. Ils sont censés agir dans la légalité et observer les règles adoptées par leur gouvernement d'une manière équitable, transparente, impartiale et cohérente.

Principes fondamentaux

3 Le Code de bonnes pratiques repose sur trois principes fondamentaux en vertu desquels les interventions des PSCO sont évaluées, à savoir l'intégrité, le professionnalisme et la transparence, lesquels sont définis comme suit :

- .1 intégrité : probité, honnêteté et refus de se soumettre à des influences ou des motifs corrupteurs;
- .2 professionnalisme : application de normes de conduite professionnelles et de connaissances techniques agréées; les normes de conduite requises des PSCO sont établies par l'autorité maritime, avec l'assentiment général des États du port Membres; et
- .3 transparence : ouverture d'esprit et sens des responsabilités.

4 En annexe au présent appendice figure une liste des faits et gestes et du comportement que l'on est en droit d'attendre d'un PSCO qui applique ces principes.

5 L'observation des normes professionnelles renforce la crédibilité de ces fonctionnaires et donne davantage de poids à leurs conclusions.

6 Aucune disposition du présent Code ne saurait dégager un PSCO de son obligation d'appliquer les prescriptions spécifiques des instruments PSC et la législation nationale pertinente.

ANNEXE

CODE DE BONNES PRATIQUES À L'INTENTION DES FONCTIONNAIRES CHARGÉS DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

Faits et gestes et comportement des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port

Le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port (PSCO) devrait :

- 1 utiliser sa capacité de jugement dans l'exercice de toutes ses fonctions;

Respect

- 2 garder à l'esprit qu'un navire constitue un lieu de vie ainsi qu'un lieu de travail pour les membres de l'équipage et qu'il faut éviter de troubler sans raison leur repos ou de perturber leur vie privée;
- 3 se conformer à toutes les règles relatives à l'hygiène des locaux (par exemple ôter des chaussures ou des vêtements de travail souillés);
- 4 être dépourvu de préjugés vis-à-vis de la race, du genre, de la religion ou de la nationalité des membres de l'équipage lorsqu'il prend des décisions et traiter avec respect l'ensemble du personnel à bord;
- 5 respecter l'autorité du capitaine ou de son second;
- 6 rester poli, tout en faisant preuve de professionnalisme et, lorsque cela est nécessaire, de fermeté;
- 7 ne jamais avoir de comportement menaçant, désagréable ou autoritaire, ni s'exprimer d'une manière qui pourrait être désobligeante;
- 8 s'attendre à être traité avec courtoisie et respect;

Déroulement des inspections

- 9 se conformer à toutes les prescriptions en matière de santé et de sécurité imposées par le navire et son Administration (par exemple le port de vêtements de protection) et ne pas prendre ou faire prendre des mesures qui pourraient compromettre la sécurité du PSCO ou de l'équipage du navire;
- 10 se conformer à toutes les prescriptions en matière de sûreté applicables à bord du navire et attendre d'être accompagné par une personne habilitée pour la visite du navire;
- 11 présenter sa carte d'identité au capitaine ou au représentant du propriétaire du navire au commencement de l'inspection;
- 12 indiquer le motif de l'inspection; toutefois, lorsque celle-ci fait suite à un rapport ou à une plainte, il ne doit pas révéler l'identité de la personne dont émane la plainte;
- 13 appliquer les procédures de contrôle par l'État du port et les prescriptions énoncées dans les conventions pertinentes d'une manière cohérente et professionnelle et les interpréter avec pragmatisme, si nécessaire;

- 14 ne pas chercher à induire en erreur les membres de l'équipage en leur demandant, par exemple, d'effectuer des tâches qui sont contraires aux conventions pertinentes;
- 15 demander aux membres de l'équipage de lui montrer comment fonctionne le matériel et d'effectuer les activités opérationnelles, telles que les exercices, et ne pas procéder aux essais lui-même;
- 16 demander conseil lorsqu'il a des doutes à propos d'une prescription ou de ses conclusions, plutôt que de prendre une décision non éclairée (par exemple en consultant des collègues, des publications, l'Administration du pavillon, l'organisme reconnu);
- 17 lorsque cela est possible en toute sécurité, permettre le déroulement normal des activités d'exploitation du port et du navire;
- 18 expliquer en termes clairs au capitaine les conclusions de l'inspection et les mesures correctives qui doivent être prises et faire en sorte que le rapport d'inspection soit compris sans ambiguïté;
- 19 remettre au capitaine un rapport d'inspection lisible et compréhensible avant de quitter le navire;

Désaccords

- 20 traiter tout désaccord concernant le déroulement ou les conclusions de l'inspection en se montrant calme et patient;
- 21 informer le capitaine de la procédure en vigueur concernant les plaintes lorsque le désaccord ne peut pas être réglé dans un délai raisonnable;
- 22 en cas d'immobilisation du navire, informer le capitaine de la procédure d'appel et des procédures pertinentes;

Impartialité

- 23 être indépendant et ne pas avoir d'intérêts commerciaux dans les ports et les navires qu'il inspecte, ni dans les sociétés fournissant des services dans les ports en question; par exemple, ne pas être employé périodiquement par des compagnies qui exploitent des navires dans ces ports ni avoir des intérêts dans les sociétés de réparation de navires qui y sont présentes;
- 24 être capable de prendre des décisions en se fondant sur les conclusions de son inspection, sans tenir compte de quelque considération commerciale que ce soit liée au port;
- 25 toujours observer les règles prévues par son Administration concernant l'acceptation de cadeaux et faveurs (par exemple repas à bord);
- 26 refuser avec fermeté de se laisser corrompre et signaler tout cas de corruption flagrant à l'autorité maritime;
- 27 ne pas user de son autorité de manière abusive à son avantage, financier ou autre; et

Mise à jour des connaissances

28 mettre régulièrement à jour ses connaissances techniques.

APPENDICE 2

DIRECTIVES SUR L'IMMOBILISATION DES NAVIRES

1 Principes régissant la rectification des déficiences ou l'immobilisation d'un navire

1.1 Lorsque le PSCO se prononce quant à la rectification d'une déficience ou à l'immobilisation d'un navire, il doit prendre en considération les résultats des inspections plus détaillées menées conformément au paragraphe 2.5 des procédures et directives du présent appendice.

1.2 Le PSCO devra faire appel à son jugement professionnel pour décider s'il doit immobiliser le navire jusqu'à ce qu'il ait été remédié aux déficiences ou l'autoriser à appareiller avec certaines déficiences si elles ne présentent pas un danger excessif pour la sécurité, la santé ou l'environnement, compte tenu des circonstances particulières du voyage prévu.

2 Immobilisation liée aux effectifs minimaux de sécurité et aux certificats délivrés en vertu de la Convention STCW de 1978

Avant d'immobiliser un navire aux motifs qu'il n'est pas exploité conformément aux effectifs minimaux de sécurité et aux certificats délivrés en vertu de la Convention STCW, les critères suivants devront être examinés, compte tenu des points énumérés dans la liste des domaines relevant de la Convention STCW de 1978 :

- .1 la durée et la nature du voyage ou du service prévu;
- .2 si la déficience présente ou non un danger pour les navires, le personnel à bord ou l'environnement;
- .3 si les heures de repos appropriées pour l'équipage ont été correctement consignées ou non et s'il y a des preuves que les heures minimales de repos n'ont pas été respectées à plusieurs reprises;
- .4 les dimensions et le type de navire et l'équipement dont le navire est pourvu; et
- .5 la nature de la cargaison.

3 Procédures pour l'immobilisation des navires de toutes les dimensions

3.1 Lorsque le PSCO fait appel à son jugement professionnel pour déterminer s'il doit immobiliser ou non un navire, il doit appliquer les critères suivants :

- .1 la durée : les navires qui ne sont pas en état de prendre la mer seront immobilisés dès la première inspection, quelle que soit la durée du séjour du navire au port; et
- .2 critère pour une nouvelle inspection : le navire sera immobilisé si les déficiences sont assez graves pour justifier le retour d'un PSCO à bord du navire, lequel doit être satisfait de la rectification des déficiences avant que le navire appareille.

3.2 Le fait que le PSCO ait besoin de revenir sur le navire prouve la gravité des déficiences.

3.3 Pour déterminer si les déficiences constatées à bord d'un navire sont suffisamment graves pour justifier l'immobilisation du navire, le PSCO devrait vérifier que :

- .1 le navire a à son bord les documents pertinents, lesquels doivent être en cours de validité; et
- .2 le navire a à son bord l'équipage prescrit dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité ou document équivalent.

3.4 Au cours de l'inspection, le PSCO devrait en outre évaluer si le navire et/ou l'équipage seront capables, pendant toute la durée du voyage à entreprendre, de :

- .1 naviguer en toute sécurité;
- .2 manutentionner et transporter la cargaison en toute sécurité et surveiller l'état de celle-ci;
- .3 exploiter la chambre des machines en toute sécurité;
- .4 assurer le bon fonctionnement de l'appareil propulsif et de l'appareil à gouverner;
- .5 lutter efficacement contre l'incendie à n'importe quel endroit du navire, si nécessaire;
- .6 abandonner rapidement le navire en toute sécurité et effectuer un sauvetage, si nécessaire;
- .7 prévenir la pollution de l'environnement;
- .8 maintenir une stabilité satisfaisante;
- .9 maintenir une étanchéité à l'eau satisfaisante;
- .10 communiquer en cas de situation critique, si nécessaire; et
- .11 garantir des conditions d'hygiène et de sécurité satisfaisantes à bord.

3.5 Si l'un quelconque de ces critères n'est pas rempli, il faudrait envisager sérieusement d'immobiliser le navire en tenant compte de toutes les déficiences constatées. La combinaison de plusieurs déficiences moins graves peut également justifier l'immobilisation du navire.

4 Généralités

Si un navire ne possède pas les certificats en cours de validité prescrits par les conventions pertinentes, il peut être immobilisé. Toutefois, les navires battant le pavillon d'un État qui n'est pas Partie à une convention ou qui n'a pas mis en œuvre les dispositions d'un autre instrument pertinent ne sont pas autorisés à avoir à bord les certificats prévus par cette convention ou cet autre instrument. En conséquence, l'absence des certificats requis ne devrait pas en soi constituer une raison d'immobiliser ces navires; toutefois, dans le cadre de l'application de la clause visant à "ne pas faire bénéficier certains navires de conditions plus favorables", il faut

s'assurer que le navire satisfait pour l'essentiel aux dispositions et critères énoncés dans les présentes Procédures avant de l'autoriser à appareiller.

5 Défauts donnant lieu à l'immobilisation du navire

Pour aider le PSCO à appliquer les présentes Directives, on a établi une liste des défauts, classés en fonction des conventions et/ou des recueils de règles pertinents, qui sont considérés comme étant suffisamment graves pour donner lieu à l'immobilisation du navire intéressé. Cette liste, qui figure ci-après, n'est pas exhaustive mais est censée donner des exemples de points pertinents. Toutefois, les défauts donnant lieu à l'immobilisation du navire au titre de la Convention STCW de 1978 qui sont énumérées ci-après sont les seuls motifs d'immobilisation prévus par ladite convention.

Domaines relevant de la Convention SOLAS de 1974

- 1 Mauvais fonctionnement des machines propulsives et des autres machines essentielles, ainsi que des installations électriques.
- 2 Propreté insuffisante de la chambre des machines, quantité excessive de mélanges d'eau et d'hydrocarbures dans les bouchains, contamination par des hydrocarbures de l'isolation des tuyautages, y compris les tuyaux d'échappement, de la chambre des machines et mauvais fonctionnement des dispositifs d'assèchement des cales.
- 3 Mauvais fonctionnement du générateur de secours, de l'éclairage, des batteries et des interrupteurs.
- 4 Mauvais fonctionnement des appareils à gouverner principal et auxiliaire.
- 5 Absence, mauvais fonctionnement, capacité insuffisante ou grave détérioration des engins de sauvetage individuels, des embarcations et radeaux de sauvetage et des dispositifs de mise à l'eau et de récupération (se reporter également à la circulaire MSC.1/Circ.1490/Rev.1).
- 6 Absence, non-conformité ou détérioration importante du dispositif de détection de l'incendie, des alarmes d'incendie, du matériel de lutte contre l'incendie, de l'installation fixe d'extinction de l'incendie, des soupapes de ventilation, des volets d'incendie et des dispositifs de fermeture rapide qui les empêche d'être utilisés comme prévu.
- 7 Absence, détérioration importante ou mauvais fonctionnement du dispositif de protection contre l'incendie de la zone du pont de chargement à bord des navires-citernes.
- 8 Absence, non-conformité ou détérioration importante des feux, marques ou signaux sonores.
- 9 Absence ou mauvais fonctionnement du matériel radioélectrique utilisé pour les communications de détresse et de sécurité.
- 10 Absence ou mauvais fonctionnement du matériel de navigation, compte tenu des dispositions applicables de la règle V/16.2 de la Convention SOLAS de 1974.

- 11 Absence de cartes marines corrigées et/ou de toutes les autres publications nautiques pertinentes nécessaires pour le voyage prévu, compte tenu du fait que des cartes électroniques peuvent être utilisées en remplacement des cartes susmentionnées.
- 12 Absence de ventilation par aspiration sans projection d'étincelles dans les chambres des pompes à cargaison.
- 13 Grave défectuosité dans les normes d'exploitation (énumérées à l'appendice 7).
- 14 Effectifs ou composition de l'équipage ou certificats délivrés ne correspondant pas au document spécifiant les effectifs de sécurité.
- 15 Non-application du programme renforcé de visites en vertu de la règle XI-1/2 de la Convention SOLAS de 1974 et du Recueil international sur le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, 2011 (Recueil ESP de 2011), tel que modifié, ou incapacité de le mettre à exécution.
- 16 Absence ou mauvais fonctionnement de l'enregistreur des données du voyage (VDR) dans les cas où son utilisation est obligatoire.

Domaines relevant du Recueil IBC

- 1 Transport d'une substance non indiquée dans le Certificat d'aptitude ou absence d'information concernant la cargaison.
- 2 Absence ou endommagement des dispositifs de sécurité à haute pression.
- 3 Installations électriques qui ne sont pas à sécurité intrinsèque ou qui ne correspondent pas aux prescriptions du Recueil.
- 4 Sources d'inflammation dans les zones dangereuses.
- 5 Infractions à des prescriptions particulières.
- 6 Dépassement de la quantité maximale admissible de cargaison par citerne.
- 7 Protection calorifique insuffisante pour les produits sensibles.
- 8 Non-fonctionnement des alarmes de pression des citernes à cargaison.
- 9 Transport de substances devant être inhibées sans certificat valable d'inhibition.

Domaines relevant du Recueil IGC

- 1 Transport d'une substance non indiquée dans le Certificat d'aptitude ou absence d'information concernant la cargaison.
- 2 Absence de dispositifs de fermeture pour les locaux d'habitation ou les locaux de service.
- 3 Cloisons non étanches aux gaz.
- 4 Sas défectueux.

- 5 Absence ou défectuosité des vannes à fermeture rapide.
- 6 Absence ou défectuosité des soupapes de sûreté.
- 7 Installations électriques qui ne sont pas à sécurité intrinsèque ou qui ne correspondent pas aux prescriptions du Recueil.
- 8 Non-fonctionnement des ventilateurs dans la tranche de la cargaison.
- 9 Non-fonctionnement des alarmes de pression des citernes à cargaison.
- 10 Défectuosité du matériel de détection des gaz et/ou de détection des gaz toxiques.
- 11 Transport de substances devant être inhibées sans certificat valable d'inhibition.

Domaines relevant de la Convention LL de 1966 et du Protocole LL de 1988

- 1 Présence d'importantes zones endommagées, rouillées ou piquées sur les tôles et sur les raidisseurs connexes des ponts et de la coque qui affectent la tenue à la mer ou l'aptitude à supporter des charges locales, à moins que le navire n'ait fait l'objet de réparations provisoires dûment autorisées lui permettant de se rendre dans un port où des réparations définitives seront effectuées.
- 2 Cas reconnu de stabilité insuffisante.
- 3 Absence d'informations suffisantes et fiables, présentées sous une forme approuvée, lesquelles, par des moyens rapides et simples, permettraient au capitaine d'organiser le chargement et le ballastage de son navire de manière à conserver une marge de sécurité en matière de stabilité à tous les stades et dans toutes les conditions du voyage et à éviter toute fatigue inacceptable de la structure du navire.
- 4 Absence, détérioration importante ou défectuosité des dispositifs de fermeture, des dispositifs de fermeture des écoutilles et des portes étanches à l'eau et aux intempéries.
- 5 Surcharge.
- 6 Absence d'échelle des tirants d'eau et/ou de marques de franc-bord ou impossibilité de les lire.
- 7 Les moyens d'évacuation de l'eau accumulée sur le pont ne sont pas dans un état satisfaisant ou en état de fonctionnement.

Domaines relevant de l'Annexe I de MARPOL

- 1 Absence, détérioration grave ou mauvais fonctionnement du matériel de filtrage des mélanges d'eau et d'hydrocarbures, du système de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures ou des alarmes à 15 ppm.
- 2 Insuffisance de la capacité restante des citernes de décantation et/ou à résidus d'hydrocarbures pour le voyage prévu.
- 3 Non-disponibilité du registre des hydrocarbures.

- 4 Installation d'une dérivation non autorisée pour les rejets.
- 5 Non-respect des prescriptions de la règle 20.4 ou des prescriptions équivalentes énoncées à la règle 20.7.
- 6 Accumulation d'eaux de cale polluées et/ou de résidus d'hydrocarbures dans les locaux de machines.

Domaines relevant de l'Annexe II de MARPOL

- 1 Absence de Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet.
- 2 Absence de classement de la cargaison par catégorie.
- 3 Non-disponibilité du registre de la cargaison.
- 4 Installation d'une dérivation non autorisée pour les rejets.

Domaines relevant de l'Annexe III de MARPOL et des prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses

- 1 Absence d'une attestation de conformité valable pour le transport de marchandises dangereuses (si elle est exigée).
- 2 Absence d'un manifeste de marchandises dangereuses ou d'un plan d'arrimage détaillé avant le départ du navire.
- 3 Non-respect des dispositions en matière d'arrimage et de séparation des chapitres 7.1, 7.2, 7.4, 7.5 et 7.6 du Code IMDG.
- 4 Le navire transporte des marchandises dangereuses différentes de celles mentionnées dans l'attestation de conformité pour le transport de marchandises dangereuses.
- 5 Le navire transporte des colis de marchandises dangereuses endommagés ou présentant des fuites.
- 6 Le personnel du navire chargé de tâches spécifiques relatives à la cargaison n'est pas familiarisé avec de telles tâches, avec les dangers que représentent la cargaison ou avec les mesures à prendre dans un tel contexte.

Domaines relevant de l'Annexe IV de MARPOL

- 1 Absence de Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées valable.
- 2 Installation de traitement des eaux usées non approuvée ni certifiée par l'Administration.
- 3 Défaillance de l'installation de traitement des eaux usées.
- 4 Personnel du navire ne connaissant pas les prescriptions relatives à l'évacuation et au rejet des eaux usées.

Domaines relevant de l'Annexe V de MARPOL

- 1 Absence de plan de gestion des ordures.
- 2 Non-disponibilité du registre des ordures.
- 3 Personnel du navire ne connaissant pas les prescriptions relatives à l'élimination et au rejet des ordures qui figurent dans le plan de gestion des ordures.

Domaines relevant de l'Annexe VI de MARPOL

- 1 Absence de Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP) valable, de Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère par les moteurs (Certificat EIAPP) valable ou de dossier technique, selon qu'il convient.
- 2 Absence de Certificat international relatif au rendement énergétique (Certificat IEE), de dossier technique sur l'EEDI ou de dossier technique sur l'EEXI, ou absence de Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP).
- 3 Pour ce qui est de l'absence de déclaration de conformité¹ valable concernant :
 1. la notification de la consommation de fuel-oil, que le navire doit avoir, à compter de 2019, puis chaque année ultérieure, le 1^{er} juin ou après cette date (règle 27); et/ou
 2. la notation de l'intensité carbone opérationnelle, que le navire doit avoir à compter de 2023, puis chaque année ultérieure (règle 28),

il faudrait adopter une approche pragmatique dans les cas où un navire a changé de pavillon et/ou de compagnie et où des preuves permettent d'établir que l'Administration initiale n'a pas agi conformément à la ou aux règles pertinentes ou que la compagnie précédente n'a pas communiqué les données requises au moment du transfert du navire.

- 4 Un moteur diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW installé à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date, ou un moteur diesel marin ayant subi une transformation importante le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date, qui n'est pas conforme à son dossier technique ou dont les registres prescrits n'ont pas été tenus comme il fallait ou qui n'a pas respecté les prescriptions applicables à une zone particulière de contrôle des émissions de NO_x du niveau III dans laquelle il est exploité.
- 5 Un moteur diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 5 000 kW et d'une cylindrée égale ou supérieure à 90 litres est installé à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 1990 ou après cette date mais avant le 1^{er} janvier 2000 et une méthode approuvée pour ce moteur a été certifiée par une Administration et était disponible dans le commerce mais n'a pas été installée après la première visite de renouvellement spécifiée à la règle VI/13.7.2.
- 6 À bord de navires qui ne sont pas équipés de moyens équivalents d'assurer le respect de la teneur limite en SO_x, compte tenu de la méthode d'analyse des échantillons

¹ Les navires neufs ne sont pas tenus de disposer d'une déclaration de conformité avant le mois de juin de l'année suivante.

décrite dans l'appendice VI¹ de l'Annexe VI de MARPOL, la teneur en soufre de tout fuel-oil qui est destiné à être utilisé à bord d'un navire ou qui est transporté en vue d'être utilisé à bord est supérieure à la limite applicable prescrite à la règle VI/14. Si le capitaine affirme qu'il n'était pas possible de mettre en soute du fuel-oil conforme, le PSCO devrait tenir compte des dispositions de la règle VI/18.2 (se reporter à l'appendice).

- 7 À bord de navires équipés de moyens équivalents d'assurer le respect de la teneur en SO_x :
- .1 absence d'une approbation appropriée du moyen équivalent qui s'applique aux appareils de combustion du combustible à bord;
 - .2 les dispositifs EGC installés à bord ne garantissent pas un degré d'efficacité équivalent aux prescriptions des règles 14 et 14.4 de l'Annexe VI de MARPOL; et
 - .3 s'agissant des appareils de combustion qui ne sont pas équipés d'un dispositif EGC, la teneur en soufre de tout fuel-oil utilisé par ces appareils dépasse les limites prescrites à la règle VI/14, compte tenu des dispositions de la règle VI/18.2 (se reporter à l'appendice 18).
- 8 Un incinérateur installé à bord du navire le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date ne satisfait pas aux prescriptions de l'appendice IV de l'Annexe ni aux spécifications normalisées des incinérateurs de bord élaborées par l'Organisation (résolution MEPC.76(40), telle que modifiée par la résolution MEPC.93(45), ou résolution MEPC.244(66), telle que modifiée par la résolution MEPC.368(79), selon qu'il convient).
- 9 Le capitaine ou l'équipage ne connaissent pas les procédures essentielles à appliquer à bord concernant le fonctionnement du matériel de prévention de la pollution de l'atmosphère ou les prescriptions en matière de notification qui sont décrites au paragraphe 2.6.14 de l'appendice 18.

Domaines relevant de la Convention STCW de 1978

- 1 Les gens de mer ne sont pas titulaires des certificats et brevets appropriés, ne possèdent pas de dispense valable ou ne fournissent pas de documents prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'Administration.
- 2 Non-respect des prescriptions de l'Administration applicables en matière d'effectifs de sécurité.
- 3 Fait que les dispositions en matière de quart à la passerelle ou au quart machine ne satisfont pas aux prescriptions prévues pour le navire par l'Administration.
- 4 Absence dans l'équipe de quart d'une personne qualifiée pour faire fonctionner le matériel essentiel pour la sécurité de la navigation, les radiocommunications de sécurité ou la prévention de la pollution des mers.

¹ Amendements à l'appendice VI de l'Annexe VI de MARPOL - Procédures de vérification applicables à un échantillon de fuel-oil prescrit par l'Annexe VI de MARPOL.

- 5 Incapacité de prévoir, pour assurer le premier quart au début d'un voyage et pour assurer les quarts ultérieurs, des personnes qui ont bénéficié d'un repos suffisant et qui sont par ailleurs aptes au service.

Domaines relevant de la Convention AFS de 2001

- 1 L'absence d'un Certificat international du système antisalissure ou d'une déclaration relative au système antisalissure.
- 2 L'échantillonnage montre que le navire n'est pas conforme dans les limites de la juridiction du port.

Défectuosités qui ne justifient pas nécessairement une immobilisation mais qui par exemple obligent à interrompre les opérations concernant la cargaison

Le mauvais fonctionnement (ou l'entretien insuffisant) des dispositifs à gaz inerte, des appareils de levage ou des machines de levage devrait être considéré comme une raison suffisante pour interrompre les opérations concernant la cargaison.

APPENDICE 3

DIRECTIVES SUR LES ENQUÊTES ET INSPECTIONS MENÉES EN APPLICATION DE L'ANNEXE I DE MARPOL

PARTIE 1

INSPECTION DU CERTIFICAT IOPP, DU NAVIRE ET DE SON ÉQUIPEMENT

1 Navires tenus d'avoir à bord un Certificat IOPP

1.1 Après être monté à bord et s'être présenté au capitaine ou à l'officier responsable, le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port (PSCO) devrait examiner le Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (Certificat IOPP), y compris son Supplément (Fiche de construction et d'équipement pour (navires autres que) les pétroliers ou Fiche de construction et d'équipement pour pétroliers), et le registre des hydrocarbures. Le registre des hydrocarbures peut être présenté sous forme électronique. Pour que ce registre électronique puisse être accepté, il faudrait qu'une déclaration de l'Administration soit produite. Si une telle déclaration ne peut pas être présentée, un registre sur support papier devrait être fourni pour être examiné.

1.2 Le Certificat contient les renseignements concernant le type de navire et les dates des visites et inspections. À titre préliminaire, il faudrait vérifier que les dates des visites et inspections ne sont pas dépassées. Par ailleurs, il faudrait déterminer si le navire transporte une cargaison d'hydrocarbures et si le transport d'une telle cargaison est conforme aux mentions du Certificat (se reporter également à l'alinéa 1.11 de la Fiche de construction et d'équipement pour pétroliers).

1.3 L'examen de la fiche de construction et d'équipement permet au PSCO de déterminer le matériel dont le navire est équipé aux fins de la prévention de la pollution des mers.

1.4 Si le Certificat est en cours de validité et si les impressions générales du PSCO et ses observations visuelles à bord confirment que le navire est bien entretenu, l'inspection devrait en général se limiter aux déficiences qui auront pu être signalées.

1.5 Toutefois, si le PSCO a de bonnes raisons de penser, en se fondant sur ses impressions générales ou les observations faites à bord, que l'état du navire ou de son équipement ne correspond pas pour l'essentiel aux indications du Certificat, il devrait effectuer une inspection plus détaillée.

1.6 L'inspection de la chambre des machines devrait commencer par une observation générale de l'état de la chambre des machines, de la présence de traces d'hydrocarbures dans les bouchains de la chambre des machines et de la méthode normalement utilisée à bord du navire pour évacuer les eaux polluées par les hydrocarbures des locaux de machines.

1.7 Un examen plus détaillé de l'équipement du navire tel qu'il est décrit sur le Certificat IOPP peut ensuite avoir lieu. Cet examen devrait également confirmer que le navire et son équipement n'ont pas subi de modifications non approuvées.

1.8 Si l'entretien ou l'état du navire ou de son équipement donnent lieu au moindre doute, le PSCO peut effectuer des examens et essais supplémentaires s'il le juge nécessaire. À cet égard, il y a lieu de se reporter à l'annexe 3 des Directives sur les visites en vertu du

système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (système HSSC), 2023 (résolution A.1186(33), telle qu'elle pourrait être modifiée).

1.9 Le PSCO devrait avoir présent à l'esprit le fait qu'un navire peut posséder un équipement plus complet que celui qui est prescrit à l'Annexe I de MARPOL. Si cet équipement supplémentaire est défectueux, il faudrait en informer l'État du pavillon. Toutefois, cette anomalie ne devrait pas à elle seule justifier l'immobilisation du navire, à moins qu'elle ne présente un danger excessif pour le milieu marin.

1.10 Dans le cas des pétroliers, il faudrait également inspecter la tranche des citernes à cargaison et des chambres des pompes, en commençant par se faire une idée générale de l'agencement des citernes, des cargaisons transportées et des méthodes ordinaires d'évacuation des résidus de cargaison.

2 Navires d'États qui ne sont pas Parties à l'Annexe I de MARPOL et autres navires qui ne sont pas tenus d'avoir à bord un Certificat IOPP

2.1 Les navires de cette catégorie n'ayant pas de Certificat IOPP, le PSCO devrait se fonder sur les prescriptions énoncées à l'Annexe I de MARPOL pour déterminer si le navire satisfait aux normes qui lui sont applicables en matière de construction et d'équipement.

2.2 À tous les autres égards, le PSCO devrait suivre les procédures applicables aux navires visés à la section 1 ci-dessus.

2.3 Si le navire possède un certificat autre que le Certificat IOPP, le PSCO peut tenir compte de la forme et du contenu de ce document lorsqu'il évalue le navire.

3 Contrôle

Dans l'exercice des fonctions de contrôle, le PSCO devrait faire preuve d'un discernement fondé sur ses connaissances techniques pour décider s'il doit immobiliser le navire jusqu'à ce qu'il ait été remédié aux déficiences ou s'il peut l'autoriser à appareiller malgré certaines déficiences qui ne présentent pas un danger excessif pour le milieu marin. Ce faisant, le fonctionnaire devrait tenir compte du principe selon lequel les prescriptions en matière de construction et d'équipement et d'exploitation des navires qui figurent à l'Annexe I de MARPOL sont essentielles pour garantir la protection du milieu marin et selon lequel tout écart par rapport à ces prescriptions pourrait constituer un danger excessif pour le milieu marin.

PARTIE 2

INFRACTIONS AUX DISPOSITIONS RELATIVES AUX REJETS

1 L'expérience a montré que les renseignements communiqués à l'État du pavillon comme prévu à l'appendice 5 des présentes Procédures sont souvent insuffisants pour lui permettre de faire engager des poursuites du chef de l'infraction présumée aux dispositions régissant les rejets. Le présent appendice a pour objet de préciser les renseignements qui sont souvent nécessaires à l'État du pavillon pour engager des poursuites en cas d'infraction.

2 Il est recommandé que, lorsqu'elles établissent un rapport sur les déficiences qui porte également sur des infractions aux prescriptions en matière de rejets, les autorités de

l'État côtier ou de l'État du port utilisent la liste détaillée de preuves possibles qui figure à la partie 3 du présent appendice. Il faudrait tenir compte à cet égard de ce qui suit :

- .1 le rapport vise à fournir la liste optimale des renseignements susceptibles d'être obtenus; s'il est impossible de donner tous les renseignements énumérés, il conviendrait toutefois d'en fournir le plus possible; et
- .2 il est important que tous les renseignements fournis dans le rapport soient étayés par des faits qui, pris ensemble, soient propres à convaincre l'État côtier ou l'État du port qu'une infraction a été commise.

3 En plus du rapport sur les déficiences présenté par l'État du port, il faudrait que l'État du port ou l'État côtier établisse un rapport sur la base de la liste détaillée des preuves possibles. Il est important que ces rapports soient accompagnés de documents tels que :

- .1 une déclaration de la personne qui a observé la pollution; outre les renseignements requis à la section 1 de la partie 3 du présent appendice, cette déclaration devrait faire état des considérations qui ont porté l'observateur à conclure que la pollution en cause ne provenait d'aucune autre source possible de pollution;
- .2 des déclarations concernant les méthodes d'échantillonnage de la nappe d'hydrocarbures et à bord. Ces déclarations devraient faire état de l'endroit, de la date et de l'heure du prélèvement des échantillons et de l'identité des personnes qui ont pris les échantillons et être accompagnées de reçus identifiant les personnes qui ont la garde des échantillons ou auxquelles ces échantillons ont été remis;
- .3 des rapports des analyses d'échantillons prélevés sur la nappe d'hydrocarbures et à bord. Ces rapports devraient faire état des résultats d'analyses, comporter une description de la méthode employée, citer ou reproduire les documents scientifiques attestant la précision et la validité de la méthode employée et nommer les personnes qui ont procédé aux analyses, en indiquant leurs compétences;
- .4 une déclaration du PSCO à bord, avec indication de son grade et de l'organisme dont il relève;
- .5 des déclarations des personnes interrogées;
- .6 des déclarations des témoins. Toutes les observations, photographies et documents devraient être accompagnés d'une attestation signée de leur authenticité. Toutes les certifications, authentications ou vérifications doivent être exécutées conformément à la législation de l'État qui les établit. Toutes les déclarations devraient être signées et datées par les personnes les ayant faites et, si possible, par un témoin de la signature. Les noms des signataires des déclarations devraient être inscrits lisiblement au-dessus ou au-dessous de leur signature;
- .7 des photographies de la nappe d'hydrocarbures; et
- .8 des copies ou impressions des pages pertinentes des registres des hydrocarbures, des journaux de bord, des registres des rejets, etc.

4 Les rapports visés aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus devraient être adressés à l'État du pavillon. Si l'État côtier qui a observé la pollution n'est pas l'État du port qui a mené l'enquête à bord, l'État qui a mené cette enquête devrait également envoyer une copie de ses constatations à l'État qui a observé la pollution et a demandé l'enquête.

PARTIE 3

LISTE DÉTAILLÉE DE PREUVES POSSIBLES D'INFRACTION AUX DISPOSITIONS DE L'ANNEXE I DE MARPOL RELATIVES AUX REJETS

1 Mesures à prendre lorsque l'on observe une pollution par les hydrocarbures

1.1 Caractéristiques du ou des navire(s) soupçonné(s) d'avoir commis l'infraction

- .1 Nom du navire
- .2 Raisons de soupçonner le navire
- .3 Date et heure (UTC) de l'observation ou de l'identification
- .4 Position du navire
- .5 Pavillon et port d'immatriculation
- .6 Type de navire (par exemple navire-citerne, navire de charge, navire à passagers, navire de pêche), dimensions (jauge estimative) et autres renseignements descriptifs (par exemple couleur de la superstructure et marques portées sur les cheminées)
- .7 Tirant d'eau (en charge ou sur lest)
- .8 Route et vitesse approximatives
- .9 Position de la nappe par rapport au navire (par exemple sur l'arrière, à bâbord, à tribord)
- .10 Section du navire d'où le rejet semblait provenir
- .11 Le rejet a-t-il cessé lorsque le navire a été observé ou contacté par radio ?

1.2 Caractéristiques de la nappe d'hydrocarbures

- .1 Date et heure (UTC) de l'observation si ces données sont différentes de celles indiquées au paragraphe 1.1.3
- .2 Position de la nappe d'hydrocarbures (longitude et latitude) si elle est différente de celle indiquée au paragraphe 1.1.4
- .3 Distance approximative de la terre la plus proche (en milles marins)
- .4 Dimensions générales approximatives de la nappe d'hydrocarbures (longueur, largeur et proportion de la surface ainsi définie qui est recouverte d'hydrocarbures)

- .5 Description physique de la nappe d'hydrocarbures (direction et forme, par exemple continue, en plaques ou en andains)
- .6 Apparence de la nappe d'hydrocarbures (indiquer la catégorie)
 - Catégorie A : à peine visible dans les meilleures conditions de luminosité
 - Catégorie B : aspect d'une nappe argentée à la surface de l'eau
 - Catégorie C : une première trace de couleur peut être observée
 - Catégorie D : ruban de couleur vive
 - Catégorie E : les couleurs commencent à passer
 - Catégorie F : les couleurs sont beaucoup plus foncées
- .7 État du ciel (soleil éclatant, ciel couvert, etc.), luminosité et visibilité (en kilomètres) au moment de l'observation
- .8 État de la mer
- .9 Direction et vitesse du vent de surface
- .10 Direction et vitesse du courant

1.3 Identification de l'observateur ou des observateurs

- .1 Nom de l'observateur
- .2 Organisme dont il relève (le cas échéant)
- .3 Son statut au sein de l'organisme
- .4 Observation faite depuis un aéronef/un navire/la côte/d'autres emplacements
- .5 Nom ou identité du navire ou de l'aéronef depuis lequel l'observation a été faite
- .6 Position précise du navire, de l'aéronef, du lieu de la côte ou de tout autre endroit d'où l'observation a été faite
- .7 Activité à laquelle se livrait l'observateur lorsque l'observation a été faite, par exemple patrouille, voyage, vol (de ... à ...)

1.4 Méthode d'observation et documents

- .1 Observation visuelle
- .2 Photographies de type classique
- .3 Téléobservation et/ou téléphotographies

- .4 Échantillons prélevés sur la nappe
- .5 Toute autre forme d'observation (préciser)

Note : toute photographie du rejet devrait de préférence être en couleurs. Les photographies peuvent permettre d'établir que les matières qui flottent à la surface de l'eau sont effectivement des hydrocarbures, que la quantité d'hydrocarbures rejetée constitue effectivement une infraction à la Convention et que les hydrocarbures en question sont ou ont été rejetés par un navire déterminé, et peuvent permettre d'identifier le navire.

L'expérience montre que ces renseignements peuvent être fournis par trois photographies illustrant respectivement ce qui suit :

- vue détaillée de la nappe, photographiée pratiquement à la verticale depuis une altitude inférieure à 300 mètres, le soleil étant derrière le photographe;
- vue d'ensemble du navire et de la nappe d'hydrocarbures montrant que les hydrocarbures proviennent d'un navire particulier; et
- vue détaillée du navire permettant de l'identifier.

1.5 Autres renseignements, si l'on a pu établir une liaison radio

- .1 Capitaine informé de la pollution
- .2 Explication donnée par le capitaine
- .3 Dernier port d'escale du navire
- .4 Prochain port d'escale du navire
- .5 Nom du capitaine et du propriétaire du navire
- .6 Indicatif d'appel du navire

2 Enquête à bord

2.1 Inspection du Certificat IOPP

- .1 Nom du navire
- .2 Numéro ou lettres distinctifs
- .3 Port d'immatriculation
- .4 Type de navire
- .5 Lieu et date de délivrance
- .6 Lieu et date du visa

Note : si le navire ne possède pas de Certificat IOPP, donner le plus grand nombre possible de renseignements demandés.

2.2 Inspection du Supplément au Certificat IOPP

- .1 Paragraphes pertinents des sections 2, 3, 4, 5 et 6 du Supplément (navires autres que des pétroliers)
- .2 Paragraphes pertinents des sections 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 du Supplément (pétroliers)

Note : si le navire ne possède pas de Certificat IOPP, il faudrait donner la description de l'équipement de bord destiné à prévenir la pollution des mers et des dispositions prises à cette fin.

2.3 Inspection du registre des hydrocarbures

- .1 Reproduire ou imprimer un nombre suffisant de pages de la première partie du registre des hydrocarbures pour couvrir une période de 30 jours précédant l'incident signalé.
- .2 Reproduire ou imprimer un nombre suffisant de pages de la deuxième partie du registre des hydrocarbures (si elle se trouve à bord) pour obtenir le dossier complet d'un cycle de chargement/déchargement/ballastage et nettoyage des citernes du navire. Reproduire aussi le plan des citernes.

2.4 Inspection du journal de bord

- .1 Dernier port, date de départ, tirant d'eau avant et arrière
- .2 Port où se trouve le navire, date d'arrivée, tirant d'eau avant et arrière
- .3 Position du navire au moment où l'incident a été signalé ou à peu près à ce moment-là
- .4 Vérifier par sondage que les positions inscrites dans le journal de bord correspondent bien à celles qui figurent dans le registre des hydrocarbures

2.5 Inspection d'autres documents se trouvant à bord

Autres documents utiles pour le rassemblement de preuves (en faire des copies, si nécessaire) :

- .1 fiches récentes de mesure du creux des citernes
- .2 enregistrements des dispositifs de surveillance continue et de contrôle

2.6 Inspection du navire

- .1 Vérifier que l'équipement du navire correspond bien aux indications du Supplément au Certificat IOPP
- .2 Prélever des échantillons (préciser le point d'échantillonnage à bord)

- .3 Présence de traces d'hydrocarbures à proximité des orifices de rejet à la mer
- .4 État de la chambre des machines et contenu des bouchains
- .5 État du séparateur d'eau et d'hydrocarbures, du matériel de filtrage, de l'alarme, des dispositifs d'arrêt et de surveillance continue
- .6 Contenu des citernes à résidus et/ou des citernes de stockage
- .7 Sources de fuites importantes à bord des pétroliers

Les renseignements supplémentaires suivants peuvent être pertinents :

- .8 Hydrocarbures sur la surface du ballast séparé ou du ballast propre des citernes spécialisées
- .9 État des bouchains de la chambre des pompes
- .10 État du système de lavage au pétrole brut
- .11 État du dispositif à gaz inerte
- .12 État du système de surveillance continue et de contrôle
- .13 Contenu des citernes de décantation (évaluer les quantités d'eau et d'hydrocarbures)

2.7 Déclarations des personnes intéressées

Si la première partie du registre des hydrocarbures n'a pas été tenue convenablement, les renseignements ci-après peuvent être pertinents :

- .1 Y a-t-il eu rejet (accidentel ou délibéré) à l'heure indiquée dans le rapport sur l'incident ?
- .2 Les rejets d'eaux de cale sont-ils commandés automatiquement ?
- .3 Dans l'affirmative, quand a eu lieu la dernière mise en fonctionnement du système de rejet et quand a eu lieu la dernière mise en mode manuel de ce système ?
- .4 Dans la négative, date et heure du dernier rejet d'eaux de cale
- .5 Date de la dernière évacuation de résidus et façon dont cette évacuation s'est faite
- .6 Le rejet des eaux de cale se fait-il normalement directement à la mer ou les eaux de cale sont-elles d'abord stockées dans une citerne ? Quelle est la citerne de stockage ?
- .7 Les citernes de combustible liquide ont-elles été récemment utilisées comme citernes à ballast ?

Si la deuxième partie du Registre des hydrocarbures n'a pas été tenue convenablement, les renseignements ci-après peuvent être pertinents :

- .8 Répartition de la cargaison et du ballast à bord du navire au départ du dernier port
- .9 Répartition de la cargaison et du ballast à bord du navire à l'arrivée au port où se trouve le navire
- .10 Date et lieu du dernier chargement
- .11 Date et lieu du dernier déchargement
- .12 Date et lieu du dernier déchargement de ballast pollué
- .13 Date et lieu du dernier lavage des citernes à cargaison
- .14 Date et lieu du dernier lavage au pétrole brut, avec indication des citernes lavées
- .15 Date et lieu de la dernière vidange des citernes de décantation
- .16 Creux des citernes de décantation et niveau correspondant de l'interface
- .17 Quelles citernes contenaient du ballast pollué pendant le voyage sur lest (si le navire est arrivé sur lest) ?
- .18 Quelles citernes contenaient du ballast propre pendant le voyage sur lest (si le navire est arrivé sur lest) ?

Les renseignements ci-après peuvent aussi être pertinents :

- .19 Renseignements sur le voyage qu'effectue le navire (ports précédents, ports suivants, type de voyage)
- .20 Contenu des citernes de combustible liquide et des citernes à ballast
- .21 Dernier et prochain soutages, type de combustible liquide
- .22 Disponibilité ou non-disponibilité d'installations de réception pour les déchets d'hydrocarbures pendant le voyage en question
- .23 Transfert interne de combustible liquide au cours du voyage en question

Dans le cas de pétroliers, les renseignements supplémentaires ci-après peuvent être pertinents :

- .24 Type de voyage qu'effectue le navire, par exemple voyage court, voyage long, transport de brut, transport de produits ou transport alterné de brut et de produits, allègement, hydrocarbures/vrac sec
- .25 Quelles sont les citernes propres ? Les citernes sales ?
- .26 Réparations exécutées ou prévues dans les citernes à cargaison

Renseignements divers :

- .27 Observations concernant l'état de l'équipement du navire
- .28 Observations concernant le rapport de pollution
- .29 Observations diverses

3 Enquête à terre

3.1 Analyses des échantillons d'hydrocarbures

Indiquer la méthode d'analyse des échantillons et les résultats obtenus.

3.2 Renseignements supplémentaires

Il peut être utile d'obtenir des renseignements supplémentaires sur le navire auprès du personnel du terminal pétrolier, des entreprises chargées du nettoyage des citernes ou du personnel des installations de réception à terre.

Note : tous les renseignements ainsi obtenus doivent, si possible, être étayés par des documents tels que des déclarations signées, factures, reçus.

4 Renseignements non répertoriés ci-dessus

5 Conclusion

- .1 Résumé des conclusions de l'enquêteur sur le plan technique
- .2 Indication des dispositions applicables de l'Annexe I de MARPOL que le navire est soupçonné d'avoir enfreintes
- .3 Les résultats de l'enquête justifient-ils l'établissement d'un rapport sur les déficiences ?

PARTIE 4

DIRECTIVES POUR L'INSPECTION AU PORT DES MÉTHODES DE LAVAGE AU PÉTROLE BRUT

1 Préambule

1.1 Les présentes Directives pour l'inspection au port des méthodes de lavage au pétrole brut, que la Conférence internationale de 1978 sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution avait recommandé d'élaborer par sa résolution 7, sont nécessaires pour permettre un contrôle uniforme et efficace des opérations de lavage au pétrole brut afin que les navires satisfassent à tout moment aux dispositions de MARPOL.

1.2 La conception de l'installation de lavage au pétrole brut doit être approuvée par l'Administration du pavillon. Bien que les opérations de lavage au pétrole brut doivent, elles aussi, être approuvées par cette même Administration, il se peut qu'une autorité de l'État du port ait à vérifier que les procédures et paramètres approuvés sont en permanence respectés.

1.3 Le Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut contient tous les renseignements nécessaires sur l'exécution du lavage au pétrole brut à bord d'un navire-citerne donné. Les inspections auraient donc pour objet de vérifier que les dispositions du Manuel concernant les mesures de sécurité et la prévention de la pollution sont rigoureusement respectées.

1.4 Le choix de la méthode d'inspection est laissé à la discrétion de l'autorité de l'État du port et l'inspection proprement dite peut porter sur l'ensemble des opérations ou sur les seules opérations effectuées pendant que le PSCO est à bord.

1.5 L'exécution de l'inspection est régie par les dispositions des articles 5 et 6 de MARPOL.

2 Inspections

2.1 Un État du port devrait prendre les mesures voulues pour s'assurer que les prescriptions qui régissent le lavage au pétrole brut à bord des pétroliers sont observées. Toutefois, il ne faut pas en déduire que les exploitants du terminal et le propriétaire du navire sont dégagés de leur obligation de s'assurer que le lavage est effectué conformément aux règles.

2.2 L'inspection peut porter sur l'ensemble de l'opération de lavage au pétrole brut ou seulement sur certains de ses aspects. Il est donc dans l'intérêt de toutes les personnes concernées que les registres du navire dans lesquels sont consignées les opérations de lavage au pétrole brut soient en permanence à jour afin qu'un PSCO puisse vérifier les opérations qui ont été effectuées avant de procéder à l'inspection.

3 Personnel du navire

3.1 La personne qui dirige les opérations de lavage au pétrole brut et les autres personnes auxquelles des responsabilités sont confiées à cet égard devraient être nommément désignées. Elles doivent, le cas échéant, pouvoir prouver que leurs qualifications satisfont aux prescriptions applicables des paragraphes 5.2 et 5.3 des Spécifications révisées pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut (résolution A.446(XI), telle que modifiée).

3.2 On peut vérifier les qualifications de ces personnes en consultant leurs certificats, les attestations délivrées par l'exploitant du navire ou les certificats délivrés par un centre de formation agréé par une Administration. Le nombre de ces personnes devrait être au moins égal à celui qui est indiqué dans le Manuel.

4 Documents

Il faudrait pouvoir consulter les documents ci-après :

- .1 le Certificat IOPP et la Fiche de construction et d'équipement, pour déterminer :
 - .1 si le navire est équipé d'un système de lavage au pétrole brut prescrit à la règle 33 de l'Annexe I de MARPOL;
 - .2 si ce système de lavage au pétrole brut est conforme et satisfait aux prescriptions des règles 33 et 35 de l'Annexe I de MARPOL;
 - .3 la validité et la date du Manuel sur l'équipement et l'exploitation; et

- .4 si le Certificat est en cours de validité;
- .2 le Manuel approuvé;
- .3 le Registre des hydrocarbures; et
- .4 le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, pour vérifier que le dispositif à gaz inerte est conforme aux règles du chapitre II-2 de la Convention SOLAS de 1974.

5 Dispositif à gaz inerte

5.1 Les règles relatives aux dispositifs à gaz inerte exigent d'installer des appareils qui indiquent de façon continue et enregistrent en permanence, lorsque du gaz inerte est fourni, la pression et la teneur en oxygène du gaz dans le collecteur de gaz inerte. L'appareil d'enregistrement permanent permet de savoir si le dispositif a fonctionné de manière satisfaisante avant et pendant le déchargement de la cargaison.

5.2 Si les conditions spécifiées dans le Manuel ne sont pas remplies, il faut arrêter le lavage jusqu'à ce que des conditions satisfaisantes soient rétablies.

5.3 À titre de précaution supplémentaire, la teneur en oxygène dans chaque citerne à laver doit être déterminée au niveau de la citerne. Il faudrait vérifier que les appareils de mesure utilisés sont étalonnés et fonctionnent correctement. Les mesures relevées dans les citernes déjà lavées au port avant l'inspection devraient être disponibles. On peut procéder à la vérification de ces mesures par sondage.

6 Formation d'électricité statique

Il faudrait vérifier soit en examinant le registre de la cargaison, soit en s'enquérant auprès de la personne qui dirige le lavage, que la quantité d'eau présente dans le pétrole brut est réduite au minimum, ainsi qu'il est prescrit au paragraphe 6.7 des Spécifications révisées pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut (résolution A.446(XI), telle que modifiée).

7 Communications

Il faudrait s'assurer qu'il existe des moyens de communication efficaces entre la personne qui dirige le lavage au pétrole brut et les autres personnes qui participent à l'opération.

8 Fuite sur le pont

Les PSCO devraient s'assurer que les tuyautages du système de lavage au pétrole brut ont fait l'objet d'un essai d'étanchéité en cours d'utilisation avant le déchargement de la cargaison et que la mention de cet essai a été portée dans le registre des hydrocarbures.

9 Méthode permettant d'éviter l'entrée d'hydrocarbures dans les chambres des machines

Il faudrait vérifier l'efficacité de la méthode destinée à éviter que des hydrocarbures de cargaison ne pénètrent dans les locaux de machines, en inspectant les dispositifs de sectionnement du dispositif de réchauffage utilisé pendant le lavage des citernes (s'il y en a un) ou de toute partie du système de lavage des citernes qui se trouve dans les locaux de machines.

10 Caractère adéquat du pétrole brut

Pour déterminer si les hydrocarbures conviennent pour le lavage au pétrole brut, il faudrait tenir compte des directives et des critères énoncés à la section 9 du Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut.

11 Liste des vérifications

Il faudrait s'assurer, en examinant les registres du navire, que les vérifications requises avant le lavage au pétrole brut ont été faites et que tous les instruments fonctionnaient correctement. On peut procéder à la vérification de certains éléments par sondage.

12 Programmes de lavage

12.1 Lorsque le navire-citerne effectue des déchargements dans plusieurs ports, le registre des hydrocarbures devrait indiquer si les citernes ont été lavées au pétrole brut aux ports de déchargement précédents ou en mer. Il faudrait s'assurer que toutes les citernes qui seront utilisées ou pourront être utilisées pour transporter du ballast pendant le voyage suivant seront lavées au pétrole brut avant que le navire ne quitte le port. Il n'est pas obligatoire de laver des citernes qui ne sont pas des citernes à ballast dans un port de déchargement; toutefois, chacune de ces autres citernes doit être lavée au moins conformément aux dispositions du paragraphe 6.1 des Spécifications révisées pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut (résolution A.446(XI), telle que modifiée). Il faudrait examiner le registre des hydrocarbures pour vérifier qu'il est satisfait à ces dispositions.

12.2 Toutes les opérations de lavage au pétrole brut doivent être terminées avant que le navire quitte son dernier port de déchargement.

12.3 Si les citernes ne sont pas lavées dans l'ordre préconisé dans le Manuel, le PSCO devrait s'assurer qu'il existe une raison valable et que l'ordre dans lequel il est envisagé de laver les citernes est acceptable.

12.4 Pour chaque citerne qui est en cours de lavage, il faudrait vérifier que les opérations sont effectuées conformément aux dispositions du Manuel, à savoir :

- .1 que les appareils installés sur le pont et les appareils immergés fonctionnent, en surveillant les indicateurs, le bruit caractéristique de ces appareils ou à l'aide d'autres méthodes approuvées;
- .2 que les appareils installés sur le pont, le cas échéant, sont programmés conformément aux dispositions du Manuel;
- .3 que la durée du lavage est conforme aux dispositions du Manuel; et
- .4 que le nombre d'appareils de lavage des citernes utilisés simultanément ne dépasse pas celui qui est spécifié dans le Manuel.

13 Assèchement des citernes

13.1 Les conditions d'assiette minimale et les paramètres des opérations d'assèchement doivent être conformes aux dispositions du Manuel.

13.2 Toutes les citernes qui ont été lavées au pétrole brut doivent être asséchées. Il faut vérifier que l'assèchement est satisfaisant en introduisant une sonde à main au moins dans la partie arrière de chaque citerne ou par d'autres moyens prévus et décrits dans le Manuel. Il faudrait s'assurer que l'on a vérifié ou que l'on vérifiera que l'assèchement est satisfaisant avant que le navire ne quitte son dernier port de déchargement.

14 Ballastage

14.1 Mention des citernes qui ont été lavées au pétrole brut en mer devrait être portée dans le registre des hydrocarbures. Ces citernes doivent rester vides entre les ports de déchargement pour être inspectées au port de déchargement suivant. Si ces citernes sont les citernes désignées pour recevoir le ballast de départ, il peut être nécessaire de les ballaster au tout début du déchargement et ce, non seulement pour des raisons d'exploitation, mais aussi parce qu'elles doivent être ballastées pendant le déchargement de la cargaison si l'on veut confiner les gaz d'hydrocarbures à bord du navire. Si ces citernes doivent être inspectées lorsqu'elles sont vides, cette inspection doit être faite peu après l'accostage du navire-citerne. Si un PSCO arrive après que le chargement du ballast dans les citernes a commencé, il ne pourra pas introduire de sondes dans le fond de la citerne. Toutefois, il est possible alors d'effectuer un examen de la surface de l'eau de ballast. L'épaisseur de la pellicule d'hydrocarbures ne devrait pas être supérieure à celle qui est spécifiée au paragraphe 4.2.10 b) des Spécifications révisées pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut (résolution A.446(XI), telle que modifiée).

14.2 Les citernes qui sont désignées comme citernes à ballast devraient être énumérées dans le Manuel. Il appartient toutefois au capitaine ou à l'officier responsable de décider quelles sont les citernes qui peuvent être utilisées pour le ballast lors du voyage suivant. Il faudrait vérifier, en examinant le registre des hydrocarbures, que toutes ces citernes ont été lavées avant que le navire-citerne ne quitte son dernier port de déchargement. Il y a lieu de noter que si un navire-citerne effectue un chargement en retour d'une cargaison de pétrole brut à un port intermédiaire dans des citernes désignées pour le ballast, il ne devrait pas être tenu de laver ces citernes à ce port particulier mais à un port suivant.

14.3 Il faudrait s'assurer, en examinant le registre des hydrocarbures, que les citernes qui n'avaient pas été lavées au pétrole brut lors des voyages précédents n'ont pas été remplies d'eau de ballast supplémentaire.

14.4 Il faudrait veiller à ce que l'assèchement des citernes devant être chargées de ballast de départ soit le plus complet possible. Lorsque ce ballast est chargé à l'aide de conduites et de pompes à cargaison, celles-ci doivent être asséchées et le produit du drainage doit être déchargé soit dans une autre citerne à cargaison, soit à terre au moyen de la conduite spéciale de faible diamètre prévue à cet effet.

14.5 Les méthodes permettant d'éviter l'émission de vapeurs aux emplacements où cela est nécessaire sont indiquées dans le Manuel et doivent être observées. Le PSCO devrait s'assurer que c'est le cas.

14.6 Les procédures types de ballastage énumérées dans le Manuel doivent être observées. Le PSCO devrait s'assurer qu'elles le sont.

14.7 Lorsque du ballast de départ doit être rejeté, le rejet à la mer doit être effectué conformément aux dispositions des règles 15 et 34 de l'Annexe I de MARPOL. Il faudrait examiner le registre des hydrocarbures afin de s'assurer que le navire satisfait à ces dispositions.

APPENDICE 4

DIRECTIVES SUR LES ENQUÊTES ET INSPECTIONS MENÉES EN APPLICATION DE L'ANNEXE II DE MARPOL

PARTIE 1

INSPECTION DU CERTIFICAT (CERTIFICAT D'APTITUDE OU CERTIFICAT NLS), DU NAVIRE ET DE SON ÉQUIPEMENT

1 Navires tenus d'avoir un Certificat

1.1 Après être monté à bord du navire et s'être présenté au capitaine ou à l'officier responsable, le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port (PSCO) devrait examiner le Certificat d'aptitude ou le Certificat NLS et le registre de la cargaison. Le registre de la cargaison peut être présenté sous forme électronique. Pour que ce registre électronique puisse être accepté, il faudrait qu'une déclaration de l'Administration soit produite. Si une telle déclaration ne peut pas être présentée, un registre sur support papier devrait être fourni pour être examiné.

1.2 Le Certificat contient les renseignements concernant le type du navire, les dates des visites et une liste des produits que le navire est certifié apte à transporter.

1.3 À titre préliminaire, il faudrait vérifier la validité du Certificat en s'assurant qu'il est correctement rempli et signé et que les visites prescrites ont été effectuées. Lors de l'examen du Certificat, il faudrait vérifier en particulier que seules les substances liquides nocives indiquées sur le Certificat sont transportées et que ces substances se trouvent dans des citernes agréées aux fins de leur transport.

1.4 Il faudrait examiner le registre de la cargaison pour vérifier que les mentions portées sont à jour. Le PSCO devrait vérifier que le navire a quitté le ou les ports précédents avec, à son bord, les résidus de substances liquides nocives qui ne pouvaient pas être rejetés à la mer. Le registre pourrait aussi porter d'autres mentions pertinentes consignées par les autorités compétentes des ports précédents. Si l'examen du registre de la cargaison révèle que le navire a été autorisé à quitter le dernier port de déchargement sous certaines conditions, le PSCO devrait s'assurer que ces conditions ont été respectées ou le seront. Si le PSCO découvre à cet égard qu'une infraction aux prescriptions relatives à l'exploitation a été commise, l'État du pavillon devrait en être informé au moyen d'un rapport sur les défauts.

1.5 Si le Certificat est en cours de validité et si les impressions générales du PSCO et ses observations visuelles à bord confirment que le navire est bien entretenu, l'inspection devrait, à condition que les mentions portées dans le registre de la cargaison n'indiquent aucune infraction en matière d'exploitation, se limiter aux défauts qui auront pu être signalés.

1.6 Toutefois, si le PSCO a de bonnes raisons de penser, en se fondant sur ses impressions générales ou sur les observations faites à bord, que l'état du navire et de son équipement ou les opérations de manutention de la cargaison et des résidus ne correspondent pas pour l'essentiel aux indications du Certificat, il devrait effectuer une inspection plus détaillée :

- .1 le fonctionnaire doit en premier lieu examiner le Manuel approuvé du navire sur les méthodes et dispositifs de rejet;

- .2 l'inspection plus détaillée devrait inclure l'examen de la tranche des citernes à cargaison et des chambres des pompes et commencer par une observation générale de l'agencement des citernes, des cargaisons transportées, de l'état du système de pompage et d'assèchement et de la cargaison;
- .3 un examen plus détaillé de l'équipement du navire tel qu'il est décrit dans le Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet peut ensuite avoir lieu. Cet examen devrait également confirmer que le navire et son équipement n'ont pas subi de modifications non approuvées; et
- .4 si l'entretien ou l'état du navire ou de son équipement donnent lieu au moindre doute, le PSCO peut effectuer les examens et essais supplémentaires qu'il juge nécessaires. À cet égard, il y a lieu de se reporter aux dispositions pertinentes des Directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (système HSSC), 2023 (résolution A.1186(33), telle qu'elle pourrait être modifiée).

1.7 Le PSCO devrait avoir présent à l'esprit le fait qu'un navire peut posséder un équipement plus complet que celui qui est prescrit à l'Annexe II de MARPOL. Si cet équipement supplémentaire est défectueux, il faudrait en informer l'État du pavillon. Toutefois, cette anomalie ne devrait pas à elle seule justifier l'immobilisation du navire, à moins qu'elle ne présente un danger excessif pour le milieu marin.

2 Navires d'États qui ne sont pas Parties à la Convention

2.1 Les navires de cette catégorie n'ayant ni un Certificat d'aptitude ni un Certificat NLS, tel que prescrit à l'Annexe II de MARPOL, le PSCO devrait se fonder sur les prescriptions énoncées à l'Annexe II de MARPOL et dans les Normes relatives aux méthodes et dispositifs de rejet pour déterminer si le navire satisfait aux normes qui lui sont applicables en matière de construction et d'équipement.

2.2 À tous les autres égards, le PSCO devrait suivre les procédures applicables aux navires visés à la section 1 ci-dessus (c'est-à-dire aux navires tenus d'avoir un Certificat).

2.3 Si le navire possède un certificat autre que le Certificat prescrit, le PSCO peut tenir compte de la forme et du contenu de ce document lorsqu'il évalue le navire. Ce document n'est toutefois considéré comme valable par le fonctionnaire que si le navire possède un Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet.

3 Contrôle

Dans l'exercice de ses fonctions de contrôle, le PSCO devrait faire preuve d'un discernement fondé sur ses connaissances techniques pour décider s'il faut immobiliser le navire jusqu'à ce qu'il ait été remédié aux déficiences ou s'il peut l'autoriser à appareiller malgré certaines déficiences qui ne présentent pas un danger excessif pour le milieu marin. Ce faisant, le PSCO devrait tenir compte du principe selon lequel les prescriptions en matière de construction et d'équipement et d'exploitation des navires qui figurent à l'Annexe II de MARPOL sont essentielles pour garantir la protection du milieu marin et selon lequel tout écart par rapport à ces prescriptions pourrait constituer un danger excessif pour le milieu marin.

PARTIE 2

INFRACTIONS AUX DISPOSITIONS RELATIVES AUX REJETS

1 Pour ce qui est des rejets effectués illégalement, l'expérience a montré que les renseignements communiqués à l'État du pavillon sont souvent insuffisants pour lui permettre de faire engager des poursuites du chef de l'infraction présumée aux dispositions régissant les rejets. Le présent appendice a pour objet de préciser les renseignements qui sont nécessaires à l'État du pavillon pour engager des poursuites en cas d'infraction aux dispositions en matière de rejet qui sont prévues aux termes de l'Annexe II de MARPOL.

2 Il est recommandé que, lorsqu'elles établissent un rapport sur les déficiences qui porte également sur des infractions aux prescriptions en matière de rejets, les autorités de l'État côtier ou de l'État du port utilisent la liste détaillée de preuves possibles qui figure à la partie 3 du présent appendice. Il faudrait tenir compte à cet égard de ce qui suit :

- .1 le rapport vise à fournir la liste optimale des renseignements susceptibles d'être obtenus; même s'il est impossible de donner tous les renseignements énumérés, il faudrait en fournir le plus possible;
- .2 il est important que tous les renseignements fournis dans le rapport soient étayés par des faits qui, pris ensemble, soient propres à convaincre l'État côtier ou l'État du port qu'une infraction a été commise; et
- .3 si les substances rejetées sont des hydrocarbures, les dispositions de la partie 2 de l'appendice 3 de la présente résolution sont applicables (Directives sur les enquêtes et inspections menées en application de l'Annexe I de MARPOL).

3 En plus du rapport sur les déficiences présenté par l'État du port, il faudrait que l'État du port ou l'État côtier établisse un rapport sur la base de la liste détaillée des preuves possibles. Il est important que ces rapports soient accompagnés de documents tels que :

- .1 une déclaration de la personne qui a observé la pollution. Outre les renseignements requis à la section 1 de la partie 3 du présent appendice, cette déclaration devrait faire état des considérations qui ont porté l'observateur à conclure que la pollution en cause ne provenait d'aucune autre source possible de pollution;
- .2 des déclarations concernant les méthodes d'échantillonnage de la nappe et à bord. Ces déclarations devraient faire état de l'endroit, de la date et de l'heure du prélèvement des échantillons et de l'identité des personnes qui ont pris les échantillons et être accompagnées de reçus identifiant les personnes qui ont la garde des échantillons ou auxquelles ces échantillons ont été remis;
- .3 des rapports des analyses des échantillons prélevés sur la nappe d'hydrocarbures et à bord. Ces rapports devraient faire état des résultats d'analyses, comporter une description de la méthode employée, citer ou reproduire les documents scientifiques attestant la précision et la validité de la méthode employée et nommer les personnes qui ont procédé aux analyses, en indiquant leurs compétences;

- .4 une déclaration du PSCO à bord, avec indication de son grade et de l'organisme dont il relève;
- .5 des déclarations des personnes interrogées;
- .6 des déclarations des témoins;
- .7 des photographies de la nappe; et
- .8 des copies ou impressions des pages pertinentes du registre de la cargaison, des journaux de bord, des registres des rejets, etc.

4 Toutes les observations, photographies et documents devraient être accompagnés d'une attestation signée de leur authenticité. Toutes les certifications, authentications ou vérifications doivent être exécutées conformément à la législation de l'État qui les établit. Toutes les déclarations devraient être signées et datées par les personnes les ayant faites et, si possible, par un témoin de la signature. Les noms des signataires des déclarations devraient être inscrits lisiblement au-dessus ou au-dessous de leur signature.

5 Les rapports visés en 2 et 3 ci-dessus devraient être adressés à l'État du pavillon. Si l'État côtier qui a observé la pollution n'est pas l'État du port qui a mené l'enquête à bord, l'État qui a mené cette enquête devrait également envoyer une copie de ses constatations à l'État qui a observé la pollution et a demandé l'enquête.

PARTIE 3

LISTE DÉTAILLÉE DES PREUVES POSSIBLES D'INFRACTION PRÉSUMÉE AUX DISPOSITIONS DE L'ANNEXE II DE MARPOL RELATIVES AUX REJETS

1 Mesures à prendre lorsque l'on observe une pollution

1.1 Caractéristiques du ou des navire(s) soupçonné(s) d'avoir commis l'infraction

- .1 Nom du navire et numéro OMI
- .2 Raisons de soupçonner le navire
- .3 Date et heure (UTC) de l'observation ou de l'identification
- .4 Position du navire
- .5 Pavillon et port d'immatriculation
- .6 Type de navire, dimensions (jauge estimative) et autres renseignements descriptifs (par exemple couleur de la superstructure et marque portées sur les cheminées)
- .7 Tirant d'eau (en charge ou sur lest)
- .8 Route et vitesse approximatives
- .9 Position de la nappe par rapport au navire (par exemple sur l'arrière, à bâbord, à tribord)

- .10 Section du navire d'où le rejet semblait provenir
- .11 Le rejet a-t-il cessé lorsque le navire a été observé ou contacté par radio ?

1.2 Caractéristiques de la nappe d'hydrocarbures

- .1 Date et heure (UTC) de l'observation si ces données sont différentes de celles indiquées au paragraphe 1.1.3
- .2 Position de la nappe d'hydrocarbures (longitude et latitude) si elle est différente de celle indiquée au paragraphe 1.1.4
- .3 Distance approximative de la terre la plus proche (en milles marins)
- .4 Profondeur de l'eau d'après la carte marine
- .5 Dimensions générales approximatives de la nappe (longueur, largeur et proportion de la surface ainsi définie qui est recouverte)
- .6 Description physique de la nappe (direction et forme, par exemple continue, en plaques ou en andains)
- .7 Couleur de la nappe
- .8 État du ciel (soleil éclatant, ciel couvert, etc.), luminosité et visibilité (en kilomètres) au moment de l'observation
- .9 État de la mer
- .10 Direction et vitesse du vent de surface
- .11 Direction et vitesse du courant

1.3 Identification de l'observateur ou des observateurs

- .1 Nom de l'observateur
- .2 Organisme dont il relève (le cas échéant)
- .3 Son statut au sein de l'organisme
- .4 Observation faite depuis un aéronef/un navire/la côte/d'autres emplacements
- .5 Nom ou identité du navire ou de l'aéronef depuis lequel l'observation a été faite
- .6 Position précise du navire, de l'aéronef, du lieu de la côte ou de tout autre endroit d'où l'observation a été faite
- .7 Activité à laquelle se livrait l'observateur lorsque l'observation a été faite, par exemple patrouille, voyage, vol (de ... à ...)

1.4 Méthode d'observation et documents

- .1 Observation visuelle
- .2 Photographies de type classique
- .3 Téléobservation et/ou téléphotographies
- .4 Échantillons prélevés sur la nappe
- .5 Toute autre forme d'observation (préciser)

Note : toute photographie du rejet devrait de préférence être en couleurs. Les meilleurs résultats peuvent être fournis par trois photographies illustrant respectivement ce qui suit :

- vue détaillée de la nappe, photographiée pratiquement à la verticale depuis une altitude inférieure à 300 mètres, le soleil étant derrière le photographe;
- vue d'ensemble du navire et de la nappe montrant que les substances proviennent du navire en question; et
- vue détaillée du navire permettant de l'identifier.

1.5 Autres renseignements, si l'on a pu établir une liaison radio

- .1 Capitaine informé de la pollution
- .2 Explication donnée par le capitaine
- .3 Dernier port d'escale du navire
- .4 Prochain port d'escale du navire
- .5 Nom du capitaine et du propriétaire du navire
- .6 Indicatif d'appel du navire

2 Enquête à bord

2.1 Inspection du Certificat (Certificat d'aptitude ou Certificat international de prévention de la pollution pour le transport de substances liquides nocives en vrac)

- .1 Nom du navire et numéro OMI
- .2 Numéro ou lettres distinctifs
- .3 Port d'immatriculation
- .4 Type de navire
- .5 Lieu et date de délivrance

- .6 Lieu et date du visa
- .7 Liste des substances de l'Annexe II que le navire est certifié apte à transporter
- .8 Restrictions concernant les citernes dans lesquelles ces substances peuvent être transportées

2.2 Inspection du Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet

- .1 Navire équipé d'un système d'assèchement efficace
- .2 Quantités de résidus constatées lors de la visite

2.3 Inspection du registre de la cargaison

Reproduire ou imprimer un nombre suffisant de pages du registre de la cargaison pour obtenir le dossier complet d'un cycle de chargement/déchargement/ballastage et nettoyage des citernes du navire. Reproduire aussi le plan des citernes.

2.4 Inspection du journal de bord

- .1 Dernier port, date de départ, tirant d'eau avant et arrière
- .2 Port où se trouve le navire, date d'arrivée, tirant d'eau avant et arrière
- .3 Position du navire au moment où l'incident a été signalé ou à peu près à ce moment-là
- .4 Vérifier par sondage que les heures indiquées dans le registre de la cargaison en ce qui concerne les rejets correspondent à une distance suffisante de la terre la plus proche, à la vitesse minimale du navire requise et à une profondeur d'eau suffisante

2.5 Inspection d'autres documents se trouvant à bord

Autres documents utiles pour le rassemblement de preuves (en faire des copies, si nécessaire) :

- documents concernant la cargaison transportée à ce moment-là ou récemment, ainsi que les renseignements pertinents sur la température de déchargement requise, la viscosité et/ou le point de fusion;
- enregistrements de la température des substances pendant le déchargement; et
- enregistrements du matériel de surveillance continue, s'il est installé.

2.6 Inspection du navire

- .1 Vérifier que l'équipement du navire correspond bien aux indications du Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet
- .2 Prélever des échantillons (préciser le point d'échantillonnage à bord)

- .3 Sources de fuites importantes
- .4 Résidus de cargaison sur la surface du ballast séparé ou du ballast propre des citernes spécialisées
- .5 État des bouchains de la chambre des pompes
- .6 État du système de surveillance continue
- .7 Contenu des citernes de décantation (évaluer les quantités d'eau et de résidus)

2.7 Déclarations des personnes intéressées si le registre de la cargaison n'a pas été tenu convenablement, les renseignements ci-après peuvent être pertinents :

- .1 Y a-t-il eu rejet (accidentel ou délibéré) à l'heure indiquée dans le rapport sur l'incident ?
- .2 Quelles sont les citernes qui seront chargées au port ?
- .3 Quelles sont les citernes à nettoyer en mer ? Avaient-elles été prélavées ?
- .4 Date et lieu du dernier nettoyage de ces citernes
- .5 De quelles substances provenaient les résidus ?
- .6 Qu'a-t-on fait des eaux de lavage des citernes ?
- .7 Le contenu de la citerne de décantation, ou de la citerne à cargaison utilisée comme citerne de décantation, a-t-il été rejeté à la mer ?
- .8 Date et lieu du rejet
- .9 De quelles substances se compose le contenu de la citerne de décantation ou de la citerne à cargaison utilisée comme citerne de décantation ?
- .10 Quelles citernes contenaient du ballast pollué pendant le voyage sur lest (si le navire est arrivé sur lest) ?
- .11 Quelles citernes contenaient du ballast propre pendant le voyage sur lest (si le navire est arrivé sur lest) ?
- .12 Renseignements sur le voyage qu'effectue le navire (ports précédents, ports suivants, type de voyage)
- .13 Difficultés rencontrées en ce qui concerne le rejet dans des installations de réception à terre
- .14 Difficultés rencontrées en ce qui concerne les opérations d'assèchement efficace

- .15 Quelles étaient les citernes propres et les citernes sales à l'arrivée du navire ?
- .16 Réparations exécutées ou prévues dans les citernes à cargaison

Renseignements divers

- .17 Observations concernant l'état de l'équipement du navire
- .18 Observations concernant le rapport de pollution
- .19 Observations diverses

3 Enquête à terre

3.1 Analyses des échantillons

Indiquer la méthode d'analyse des échantillons et les résultats obtenus

3.2 Renseignements supplémentaires

Il peut être utile d'obtenir des renseignements supplémentaires sur le navire auprès du personnel du terminal, des entreprises chargées du nettoyage des citernes ou du personnel des installations de réception à terre.

Note : tous les renseignements ainsi obtenus doivent, si possible, être étayés par des documents tels que déclarations signées, factures, reçus.

3.3 Renseignements fournis par le port ou le terminal de déchargement précédent

- .1 Confirmation que le navire a déchargé, asséché ou prélavé ses citernes conformément aux indications de son Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet
- .2 Type de difficultés rencontrées, le cas échéant
- .3 Conditions sous lesquelles les autorités ont autorisé le navire à appareiller
- .4 Restrictions concernant les installations de réception à terre

4 Renseignements non répertoriés ci-dessus

5 Conclusion

- .1 Résumé des conclusions de l'enquête
- .2 Indication des dispositions applicables de l'Annexe II de MARPOL que le navire est soupçonné d'avoir enfreintes
- .3 Les résultats de l'enquête justifient-ils l'établissement d'un rapport sur les déficiences ?

PARTIE 4

PROCÉDURES POUR L'INSPECTION DES OPÉRATIONS DE DÉCHARGEMENT, D'ASSÈCHEMENT ET DE PRÉLAVAGE (PRINCIPALEMENT DANS LES PORTS DE DÉCHARGEMENT)

1 Introduction

Le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port (PSCO) ou l'inspecteur habilité par l'Administration qui exerce le contrôle en application de la règle 16 de l'Annexe II de MARPOL devrait avoir une connaissance approfondie des dispositions de l'Annexe II de MARPOL et des pratiques du port en ce qui concerne la manutention des cargaisons, le lavage des citernes, les postes de nettoyage, l'interdiction faite aux allèges de venir le long du bord, etc.

2 Documents

Les documents requis pour l'inspection visée par le présent appendice sont :

- .1 le Certificat d'aptitude ou le Certificat NLS;
- .2 le plan d'arrimage et le document de transport;
- .3 le Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet; et
- .4 le registre de la cargaison.

3 Renseignements devant être fournis par l'équipage du navire

3.1 Il est utile que le PSCO ou l'inspecteur désigné ou habilité par l'Administration obtienne les renseignements ci-après :

- .1 le programme prévu de chargement et de déchargement du navire;
- .2 les opérations de déchargement et d'assèchement peuvent-elles se faire conformément au Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet et, sinon, pourquoi ?
- .3 les limitations éventuelles du fonctionnement du système d'assèchement efficace (par exemple pression de refoulement, température de l'air ambiant, mauvais fonctionnement); et
- .4 le navire demande-t-il à être exempté de l'obligation de procéder au pré-lavage et au rejet des résidus dans le port de déchargement ?

3.2 Lorsqu'il faut laver les citernes sans utiliser d'eau, le PSCO ou l'inspecteur désigné ou habilité par l'Administration doit être informé de la méthode de lavage des citernes et d'évacuation des résidus.

3.3 Lorsque le registre de la cargaison n'est pas à jour, tous les renseignements concernant les opérations de pré-lavage et d'évacuation des résidus qui n'y figurent pas devraient être fournis.

4 Renseignements devant être fournis par le personnel du terminal

Le personnel du terminal devrait fournir des renseignements sur les limitations imposées aux navires en ce qui concerne la pression de refoulement et/ou les installations de réception.

5 Contrôle

5.1 Après être monté à bord du navire et s'être présenté au capitaine ou à l'officier responsable, le PSCO ou l'inspecteur désigné ou habilité par l'Administration devrait examiner les documents nécessaires.

5.2 Les documents peuvent servir à déterminer :

- .1 les substances liquides nocives qui doivent être déchargées, leurs catégories et leur arrimage (plan d'arrimage, Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet);
- .2 les caractéristiques du système d'assèchement efficace, s'il est installé (Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet);
- .3 les citernes qui doivent obligatoirement être prélavées, les eaux de lavage étant rejetées dans des installations de réception (document de transport et température de la cargaison);
- .4 les citernes qui doivent obligatoirement être prélavées, les eaux de lavage étant rejetées soit dans des installations de réception, soit à la mer (Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet, document de transport et température de la cargaison);
- .5 les opérations de pré lavage et/ou d'évacuation des résidus qu'il reste à effectuer (registre de la cargaison); et
- .6 les citernes qui ne peuvent pas être lavées à l'eau en raison de la nature de la substance transportée (Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet).

5.3 En vue des opérations de pré lavage mentionnées au paragraphe 5.2, il faudrait disposer des renseignements suivants (Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet) :

- .1 pression requise pour les appareils de lavage des citernes;
- .2 durée d'un cycle de lavage des citernes et quantité d'eau utilisée;
- .3 programmes de lavage pour les substances concernées;
- .4 température requise de l'eau de lavage; et
- .5 méthodes spéciales.

5.4 Le PSCO ou l'inspecteur habilité par l'Administration conformément à la règle 16 de l'Annexe II de MARPOL devrait s'assurer que les opérations de déchargement, d'assèchement et/ou de pré lavage sont effectuées en conformité avec les renseignements obtenus au titre de la section 2 ci-dessus (Documents). Si cela n'est pas possible, d'autres mesures devraient être prises pour s'assurer que le navire n'appareille pas en ayant à son bord une quantité de résidus supérieure à celle qui est spécifiée à la règle 12 de l'Annexe II de MARPOL comme applicable.

Si ces mesures ne permettent pas de réduire la quantité de résidus, le PSCO ou l'inspecteur désigné ou habilité par l'Administration devrait en informer l'Administration de l'État du port.

5.5 Des précautions devraient être prises pour s'assurer que les manches à cargaison et les systèmes de pompage des terminaux ne refoulent pas les résidus vers le navire.

5.6 Si le navire est exempté de l'application de certaines des prescriptions de la règle 4.4 de l'Annexe II de MARPOL relatives à l'efficacité du pompage ou s'il demande à être exempté de l'application de certaines des dispositions concernant l'assèchement ou le prélavage prévues à la règle 13.4 de l'Annexe II de MARPOL, les conditions fixées pour l'octroi de telles exemptions dans lesdites règles devraient être observées. Ces conditions sont les suivantes :

- .1 règles 4.2 et 4.3 : le navire a été construit avant le 1^{er} juillet 1986 et il est exempté de l'application des prescriptions exigeant de réduire les quantités de résidus de façon à satisfaire aux limites spécifiées par la règle 12 (c'est-à-dire 300 litres pour les substances de la catégorie X ou Y et 900 litres pour les substances de la catégorie Z). Ceci est fonction des conditions de la règle 4.3, qui dispose que chaque fois que des citernes à cargaison doivent être lavées ou ballastées, il faut les prélever et rejeter les résidus du prélavage dans des installations de réception à terre. Le Certificat d'aptitude ou le Certificat NLS devrait porter un visa attestant que le navire effectue uniquement des voyages limités;
- .2 règle 4.4 : le navire n'est à aucun moment tenu de procéder au ballastage de ses citernes à cargaison et il ne doit procéder au lavage des citernes qu'en vue de réparations ou d'une mise en cale sèche. Le Certificat d'aptitude ou le Certificat NLS devrait comporter les détails de l'exemption accordée. Chaque citerne à cargaison devrait être certifiée apte à transporter une seule substance spécifiée;
- .3 règle 13.4.1 : les citernes à cargaison ne seront ni lavées ni ballastées avant le prochain chargement;
- .4 règle 13.4.2 : les citernes à cargaison seront lavées et les résidus du prélavage seront rejetés dans les installations de réception d'un autre port sous réserve de confirmation par écrit qu'une installation de réception dans ce port est disponible et appropriée à cette fin; et
- .5 règle 13.4.3 : les résidus de cargaison peuvent être éliminés par une méthode de ventilation.

5.7 Le PSCO ou l'inspecteur désigné ou habilité par l'Administration doit viser le registre de la cargaison, sous la section J, chaque fois qu'une exemption octroyée en vertu de la règle 13.4 mentionnée au paragraphe 5.6 ci-dessus a été accordée ou chaque fois qu'une citerne qui a contenu une substance de la catégorie X et a été déchargée a été prélavée conformément aux dispositions du Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet.

5.8 À titre de variante, pour les substances de la catégorie X, la concentration résiduelle mentionnée à la règle 13.6.1.1 de l'Annexe II de MARPOL devrait être mesurée à l'aide des méthodes autorisées par chaque État du port. Dans ce cas, le PSCO ou l'inspecteur agréé par l'Administration doit viser le registre de la cargaison sous la section K lorsque la concentration résiduelle prescrite a été atteinte.

5.9 Outre les dispositions du paragraphe 5.7 ci-dessus, le PSCO ou l'inspecteur habilité par l'Administration doit viser le registre de la cargaison chaque fois que des citernes qui ont contenu des substances des catégories Y et Z ont été déchargées, asséchées ou prélevées conformément aux dispositions du Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet et que des témoins ont assisté à ces opérations.

5.10 À propos des visas auxquels font référence les paragraphes 5.7, 5.8 et 5.9, si le navire a mis en place un registre électronique, son propriétaire peut solliciter ces visas à l'aide d'un formulaire indépendant ou demander qu'une copie du rapport de l'inspecteur soit jointe à la mention du registre électronique.

MODÈLE DE VISA DU REGISTRE DE LA CARGAISON

Visa du registre de la cargaison

(cachet officiel)

(État)

Délivré sous l'autorité du Gouvernement de

_____ (nom de l'État)

par _____
(organisme, compagnie, organisme public habilité)

Nom du navire :	Numéro ou lettres distinctifs :	Port d'immatriculation :
Jauge brute :	Numéro OMI : ¹	

Port :		
Citerne(s) :	Substance(s) :	Catégorie(s) :
	Oui	Non
Citerne(s), pompe(s) et circuit(s) de tuyautages vidangés ?		
Prélavage effectué conformément au Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet ?		
Les eaux de lavage résultant du prélavage ont-elles été rejetées à terre et la citerne est-elle vide ?		
Octroi d'une exemption à l'obligation de prélavage ?		

Motifs de l'exemption : _____

IL EST CERTIFIÉ QUE :

conformément à la règle 16 de l'Annexe II de MARPOL, les mentions ont été portées dans le registre de la cargaison conformément à la règle 13.6 de l'Annexe II de MARPOL et les opérations ont été effectuées conformément aux Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet.

_____ (date)

_____ (nom et signature de l'inspecteur autorisé)

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui appose le visa)

¹ Se reporter au Système de numéros OMI d'identification des navires (résolution A.1117(30)).

APPENDICE 5

DIRECTIVES CONCERNANT LES PRESCRIPTIONS APPLICABLES EN MATIÈRE DE REJETS EN VERTU DES ANNEXES I ET II DE MARPOL

1 Introduction

1.1 Les règles 15 et 34 de l'Annexe I de MARPOL interdisent le rejet d'hydrocarbures à la mer et la règle 13 de l'Annexe II interdit le rejet à la mer de substances liquides nocives sauf dans des conditions bien définies. Ces opérations doivent être consignées, lorsqu'il y a lieu, dans un registre des hydrocarbures ou un registre de la cargaison, selon le cas, lequel doit être conservé dans un endroit où il soit aisément accessible aux fins d'examen à tout moment raisonnable.

1.2 Les règles susmentionnées disposent que, chaque fois que des traces visibles d'hydrocarbures sont observées à la surface ou sous la surface de l'eau à proximité immédiate d'un navire ou de son sillage, les Parties devraient, dans la mesure où elles peuvent raisonnablement le faire, enquêter rapidement sur les faits qui permettraient de savoir s'il y a eu ou non infraction aux dispositions régissant les rejets.

1.3 Les restrictions applicables aux rejets à la mer de substances liquides nocives sont d'ordre quantitatif, qualitatif et géographique et dépendent de la catégorie de la substance et de la zone maritime.

1.4 Une enquête sur une infraction présumée devrait donc avoir pour objet d'établir si une substance liquide nocive a été rejetée et si les opérations ayant entraîné ce rejet ont été effectuées conformément aux dispositions du Manuel du navire sur les méthodes et dispositifs de rejet.

1.5 Reconnaissant que, selon toute vraisemblance, une proportion importante des infractions aux dispositions relatives aux rejets auront lieu en dehors du contrôle immédiat de l'État du pavillon et sans qu'il en ait connaissance, l'article 6 de MARPOL dispose que les Parties doivent coopérer à la recherche des infractions et à la mise en œuvre des dispositions en utilisant tous les moyens pratiques appropriés de recherche et de surveillance continue du milieu, ainsi que des méthodes satisfaisantes de transmission des renseignements et de rassemblement des preuves. MARPOL contient en outre diverses dispositions plus précises destinées à faciliter cette coopération.

1.6 Il existe plusieurs sources possibles de renseignements sur les éventuelles infractions aux dispositions en matière de rejets. Ce sont notamment :

- .1 *les rapports établis par les capitaines* : aux termes de l'article 8 et du Protocole I de MARPOL, un capitaine de navire doit, notamment, faire rapport sur certains événements entraînant le rejet ou le risque de rejet d'hydrocarbures ou d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures ou de substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances;
- .2 *les rapports établis par des organismes officiels* : aussi, aux termes de l'article 8 de MARPOL, toute Partie doit donner à ses navires et aéronefs chargés de l'inspection des mers et aux autres services compétents des instructions les invitant à signaler à ses autorités tout événement entraînant un rejet ou un risque de rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'eau et

d'hydrocarbures, ou de substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances;

- .3 *les rapports établis par d'autres Parties* : aux termes de l'article 6 de MARPOL, toute Partie peut demander à une autre Partie d'inspecter un navire. La Partie qui fait cette demande doit fournir des preuves suffisantes que le navire a rejeté des hydrocarbures ou des mélanges d'eau et d'hydrocarbures, ou des substances liquides nocives ou des mélanges de telles substances, ou que le navire a quitté le port de déchargement avec une quantité de résidus de substances liquides nocives dépassant la quantité qui peut être rejetée à la mer; et
- .4 *autres rapports* : il n'est pas possible de donner la liste complète de toutes les sources de renseignements concernant les infractions présumées aux dispositions régissant les rejets. Les Parties devraient tenir compte de toutes les circonstances lorsqu'elles décident s'il convient d'enquêter sur la base de tels rapports.

1.7 Mesures que peuvent prendre les États autres que l'État du pavillon ou l'État du port lorsqu'ils reçoivent des renseignements sur une infraction aux prescriptions régissant les rejets (ci-après dénommés "États côtiers") :

- .1 un État côtier qui est Partie à MARPOL, lorsqu'il reçoit un rapport sur un événement de pollution par des hydrocarbures ou des substances liquides nocives qui serait imputable à un navire, peut enquêter sur les faits signalés et réunir toutes les preuves possibles. On trouvera aux appendices 3 et 4 le détail des preuves souhaitées;
- .2 si l'enquête mentionnée à l'alinéa .1 ci-dessus fait apparaître que le prochain port dans lequel le navire en cause doit faire escale relève de la juridiction dudit État côtier, celui-ci devrait également prendre les mesures du ressort de l'État du port, telles que mentionnées aux paragraphes 2.1 à 2.6 ci-après;
- .3 si l'enquête mentionnée à l'alinéa .1 ci-dessus révèle que le prochain port d'escale du navire en cause relève de la juridiction d'une autre Partie, l'État côtier devrait, le cas échéant, fournir à cette autre Partie les preuves qu'il a pu réunir et demander à cette Partie de prendre les mesures du ressort de l'État du port, telles qu'indiquées aux paragraphes 2.1 à 2.6 ci-après; et
- .4 dans les cas visés aux alinéas .2 et .3 ci-dessus et s'il n'est pas possible de déterminer le prochain port d'escale du navire en cause, l'État côtier informe l'État du pavillon de l'événement et lui communique les preuves qu'il a pu réunir.

2 Mesures que doit prendre l'État du port

2.1 Les Parties doivent désigner ou habiliter des fonctionnaires qui mèneront des enquêtes en vue de déterminer si un navire a rejeté des hydrocarbures ou des substances liquides nocives en violation des dispositions de MARPOL.

2.2 Les Parties peuvent entreprendre de telles enquêtes sur la base de rapports émanant des sources mentionnées au paragraphe 1.6 ci-dessus.

2.3 L'objet de ces enquêtes devrait être de réunir des preuves suffisantes pour déterminer si le navire a enfreint les prescriptions régissant les rejets. On trouvera aux appendices 3 et 4 des directives pour le rassemblement optimal de preuves.

2.4 Si, à la suite d'une enquête, il est prouvé qu'une infraction aux prescriptions régissant les rejets a été commise dans des eaux relevant de la juridiction de l'État du port, ce dernier doit soit faire engager les poursuites prévues par sa législation, soit fournir à l'État du pavillon tous les renseignements et preuves d'infraction présumée dont il dispose. Lorsque l'État du port fait engager les poursuites susmentionnées, il doit en informer l'État du pavillon.

2.5 On trouvera à l'appendice 16 des précisions sur le rapport qui doit être communiqué à l'État du pavillon.

2.6 Il se peut qu'une enquête fasse ressortir qu'un événement de pollution a été causé par une avarie du navire ou de son équipement. Dans ce cas, le navire peut ne pas être coupable d'une infraction aux prescriptions de l'Annexe I ou de l'Annexe II de MARPOL régissant les rejets, à condition que :

- .1 ce navire ait pris toutes les précautions raisonnables, après que l'avarie s'est produite ou que le rejet a été découvert, pour empêcher le rejet ou en réduire l'importance; et
- .2 le propriétaire du navire ou le capitaine n'ait agi ni avec l'intention de provoquer un dommage ni témérement et en sachant qu'un tel dommage en résulterait probablement.

2.7 Toutefois, l'État du port peut avoir à prendre les mesures indiquées au chapitre 3 des présentes Procédures.

3 Inspection des opérations de lavage au pétrole brut

3.1 Les règles 18, 33 et 35 de l'Annexe I de MARPOL disposent notamment que certaines catégories de transporteurs de pétrole brut doivent laver au pétrole brut leurs citernes à cargaison. Un nombre suffisant de citernes doivent être lavées afin que l'eau de ballast ne soit chargée que dans des citernes à cargaison qui ont été lavées au pétrole brut. Les autres citernes à cargaison doivent être lavées à tour de rôle pour en éliminer les boues.

3.2 Les autorités de l'État du port peuvent effectuer des inspections afin de s'assurer que tous les transporteurs de pétrole brut procèdent au lavage au pétrole brut, aussi bien dans le cas où ils sont tenus d'être équipés d'un système de lavage au pétrole brut ou dans le cas où le propriétaire ou l'exploitant a choisi d'installer un tel système pour satisfaire à la règle 18 de l'Annexe I de MARPOL. De plus, il faudrait vérifier que ces navires observent les prescriptions en matière d'exploitation qui figurent dans les Spécifications révisées pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut (résolution A.446(XI), telle que modifiée). La meilleure façon de procéder est d'inspecter les navires dans les ports où ils déchargent leur cargaison.

3.3 Les Parties devraient savoir que les inspections visées au paragraphe 3.2 peuvent également amener à identifier un risque de pollution qui oblige l'État du port à prendre les mesures supplémentaires indiquées au chapitre 3 des présentes Procédures.

3.4 L'OMI a approuvé et publié des directives détaillées concernant l'inspection au port des méthodes de lavage au pétrole brut (*Systèmes de lavage au pétrole brut*, édition révisée, 2000). Ces directives figurent dans la partie 4 de l'appendice 3.

4 Inspection des opérations de déchargement, d'assèchement et de prélavage

4.1 La règle 16 de l'Annexe II de MARPOL prescrit que les Parties à MARPOL doivent désigner ou habiliter des inspecteurs aux fins de l'application de cette règle.

4.2 Les dispositions de la règle 16 visent à garantir en principe qu'un navire, après avoir déchargé la plus grande quantité possible de substances liquides nocives de la catégorie X, Y ou Z, n'appareille que si la quantité de résidus de telles substances correspond à la quantité qui peut être rejetée à la mer.

4.3 Pour que ces dispositions soient respectées, il faut en principe, dans le cas des substances des catégories X, Y et Z, effectuer un prélavage dans le port de déchargement et rejeter les mélanges de résidus et d'eau du prélavage dans des installations de réception; toutefois, s'il s'agit de substances des catégories Y et Z qui ne se solidifient pas et qui ont une faible viscosité, les citernes, au lieu d'être prélavées, doivent être asséchées de manière efficace afin que les quantités de résidus soient négligeables. Pour un certain nombre de substances, il est également possible d'utiliser des méthodes de ventilation pour éliminer les résidus de cargaison des citernes.

4.4 En vertu de la règle 16.6, le gouvernement de la Partie réceptionnaire peut exempter un navire effectuant un voyage à destination d'un port ou d'un terminal relevant de la juridiction d'une autre Partie de l'obligation de prélever ses citernes à cargaison et de rejeter les mélanges d'eau et de résidus dans une installation de réception.

4.5 Les navires-citernes pour produits chimiques existants qui effectuent des voyages limités peuvent, en vertu de la règle 4.3 de l'Annexe II de MARPOL, être exemptés de l'application des prescriptions relatives aux quantités limites énoncées aux règles 12.1 à 12.3. Si une citerne à cargaison doit être ballastée ou lavée, on doit la prélever après avoir déchargé les substances de la catégorie Y ou de la catégorie Z et on doit rejeter les mélanges d'eau et de résidus du prélavage dans des installations de réception à terre. Cette exemption devrait être mentionnée sur le certificat.

4.6 Un navire dont les caractéristiques de construction et d'exploitation sont telles que le ballastage des citernes à cargaison n'est pas nécessaire et que le lavage n'est requis qu'en vue de réparations ou d'une mise en cale sèche peut, en vertu de la règle 4.4, être exempté de l'application des dispositions de la règle 12 de l'Annexe II de MARPOL, sous réserve que toutes les conditions énoncées à la règle 4.4 soient réunies. En conséquence, le certificat du navire devrait comporter une mention indiquant que chaque citerne ne doit être utilisée que pour transporter une seule substance spécifiée. Il devrait également donner les détails de l'exemption accordée par l'Administration en ce qui concerne les installations de pompage, de tuyautages et de déchargement.

4.7 Le Manuel du navire sur les méthodes et dispositifs de rejet contient des instructions détaillées sur les méthodes d'assèchement et de prélavage efficaces. Ce Manuel indique également les autres mesures à prendre en cas de défaillance du matériel.

4.8 Les Parties devraient savoir que l'inspection visée aux paragraphes 1.3 et 1.4 peut amener à identifier un risque de pollution ou d'infraction aux dispositions régissant les rejets qui oblige l'État du port à prendre les mesures indiquées au chapitre 3 des présentes Procédures.

4.9 L'appendice 4 contient des détails sur les inspections à effectuer en application de la présente section.

APPENDICE 6

DIRECTIVES RELATIVES AUX INSPECTIONS PLUS DÉTAILLÉES EU ÉGARD AUX PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA STRUCTURE ET À L'ÉQUIPEMENT DU NAVIRE

1 Introduction

S'il a de bonnes raisons de penser, en se fondant sur ses impressions générales ou les observations faites à bord, que le navire pourrait ne pas répondre aux normes requises, le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port (PSCO) devrait procéder à une inspection plus détaillée, en tenant compte des éléments ci-après.

2 Structure

2.1 En fonction du jugement qu'il porte sur l'entretien de la coque et l'état général du pont, sur l'état d'éléments tels que les panneaux de descente, les rambardes, les revêtements des tuyautages et sur l'importance des zones de corrosion et des parties piquées, le PSCO devrait décider s'il est nécessaire de procéder à un examen aussi complet que possible de la structure du navire alors qu'il est à flot. La présence d'importantes zones endommagées, rouillées ou piquées sur les tôles et les raidisseurs connexes des ponts et de la coque qui affectent la tenue à la mer ou l'aptitude à supporter des charges locales peut justifier que l'on immobilise le navire. Il peut s'avérer nécessaire de vérifier l'état de la partie immergée du navire. En prenant sa décision, le PSCO devrait tenir compte de l'aptitude du navire à tenir la mer et non de l'âge du navire, en prévoyant une tolérance par rapport à l'échantillonnage minimal acceptable pour tenir compte de l'usure normale. Les dommages qui n'affectent pas la tenue à la mer ne constituent pas une raison suffisante pour décider qu'un navire doit être immobilisé, pas plus que les dommages qui ont fait l'objet de réparations temporaires mais efficaces visant à permettre au navire de se rendre au port où seront effectuées les réparations définitives. Toutefois, pour déterminer l'importance des dommages, le PSCO devrait tenir compte de l'emplacement des locaux d'habitation de l'équipage, ainsi que des incidences de ces dommages sur leur habitabilité.

2.2 Le PSCO devrait accorder une attention particulière à l'intégrité de la structure et à la navigabilité des vraquiers et des pétroliers et noter que ces navires doivent être soumis au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites, en vertu des dispositions de la règle XI-1/2 de la Convention SOLAS de 1974.

2.3 Le PSCO devrait se fonder sur le dossier de rapports de visites qui se trouve à bord pour évaluer la sécurité de la structure de ces navires. Ce dossier devrait contenir les rapports des visites de la structure, les rapports d'évaluation de l'état du navire (traduits en anglais et approuvés par l'Administration ou en son nom), les rapports sur les mesures d'épaisseur et un document indiquant la planification des visites. Le PSCO devrait noter qu'il peut y avoir un certain délai entre la visite et la mise à jour du dossier de rapports de visites. S'il n'est pas certain que la visite prescrite a eu lieu, le PSCO devrait en demander confirmation à l'organisme reconnu.

2.4 S'il découle du dossier de rapports de visites qu'il est nécessaire de procéder à une inspection plus détaillée de la structure du navire ou si aucun rapport ne se trouve à bord, le PSCO devrait prêter une attention spéciale, selon le cas, à la structure de la coque, aux circuits de tuyautages situés au droit des citernes à cargaison ou cales de chargement, aux chambres des pompes, aux cofferdams, aux tunnels de tuyautages, aux espaces vides situés dans la tranche de la cargaison et aux citernes à ballast.

2.5 Dans le cas des vraquiers, le PSCO devrait procéder à une inspection des principaux éléments de structure des cales afin de voir si des réparations manifestement non autorisées ont été effectuées. Il devrait vérifier qu'un visa a été apposé sur le manuel pour vraquier, que les cales de chargement sont équipées d'alarmes de niveau d'eau et, s'il y a lieu, que toute restriction imposée au transport de cargaisons solides en vrac a été consignée dans le manuel et que le triangle de chargement a été apposé en tant que marque permanente sur le vraquier.

3 Locaux de machines

3.1 Le PSCO devrait évaluer l'état des machines et des installations électriques pour vérifier qu'elles sont capables de fournir d'une manière continue de l'énergie en quantité suffisante pour la propulsion et les services auxiliaires.

3.2 Lors de la visite des locaux de machines, le PSCO devrait se faire une idée de la qualité de l'entretien. Usure, défaut de continuité ou non-fonctionnement des câbles de soupapes à fermeture rapide, défaut de continuité ou non-fonctionnement des tiges de commande ou des mécanismes de déclenchement des machines, volants de soupapes manquants, traces d'émission permanente de vapeur, fuites d'eau et d'hydrocarbures, plafonds de ballast et bouchains sales ou forte corrosion de l'assise des machines sont autant de signes que l'organisation de l'entretien laisse à désirer. La présence d'un grand nombre de réparations provisoires, telles que des colliers de raccord de tuyau ou des caisses de ciment, traduit le manque d'empressement à faire des réparations définitives.

3.3 Il est impossible de déterminer l'état des machines sans procéder à des essais de fonctionnement. Toutefois, lorsque l'on constate des déficiences générales telles que des presse-étoupe de pompes qui présentent une fuite, des tubes indicateurs de niveau hydraulique sales, des manomètres hors service, des soupapes de sécurité rouillées, des dispositifs de sécurité et de contrôle hors d'état de fonctionner ou hors circuit, des collecteurs de balayage et des soupapes de sécurité du carter de moteur diesel qui fonctionnent manifestement de manière répétée, du matériel automatique et des dispositifs d'alarme hors d'état de fonctionner ou ayant un fonctionnement défectueux ou des encaissements ou des conduits de fumée des chaudières qui présentent une fuite, on a de bonnes raisons d'examiner le journal de la machine et de passer au crible le registre des défaillances des machines et des accidents et de demander que les machines soient mises à l'essai.

3.4 Lorsqu'une génératrice électrique est hors service, le PSCO devrait vérifier que l'énergie destinée à alimenter les services essentiels et les services de secours est disponible et il devrait procéder à des essais.

3.5 S'il est manifeste qu'il y a négligence, le PSCO devrait élargir la portée de son investigation en effectuant, par exemple, des essais portant sur les appareils à gouverner principal et auxiliaire, les déclencheurs de survitesse, les disjoncteurs.

3.6 Il faut souligner que, si la détection d'une ou de plusieurs des déficiences susmentionnées peut amener à penser qu'un navire ne répond pas aux normes requises, le PSCO devrait faire preuve de discernement dans chaque cas pour ce qui est de la combinaison de ces déficiences.

4 Conditions d'assignation des lignes de charge

Le PSCO peut parvenir à la conclusion qu'il n'est pas nécessaire de procéder à une inspection de la coque, mais s'il n'est pas satisfait des observations qu'il a effectuées sur le pont, ayant remarqué notamment des dispositifs de fermeture des écoutes défectueux, des conduites d'aération et des fûts de manche à air rouillés, il devrait examiner avec soin les conditions

d'assignation des lignes de charge en accordant une attention particulière aux dispositifs de fermeture, aux moyens d'évacuation de l'eau accumulée sur le pont et aux dispositifs concernant la protection de l'équipage.

5 Engins de sauvetage

5.1 L'efficacité des engins de sauvetage dépend en grande partie de la qualité de l'entretien assuré par l'équipage et de leur utilisation à l'occasion d'exercices réguliers. La période qui s'est écoulée depuis la dernière visite effectuée pour la délivrance du Certificat de sécurité du matériel d'armement peut être un facteur déterminant du degré de détérioration du matériel d'armement, si l'équipage ne l'a pas inspecté régulièrement. À part l'absence du matériel prescrit par une convention ou la présence évidente de défauts, telles que des trous dans les embarcations de sauvetage, le PSCO devrait chercher les signes indiquant que le matériel de mise à l'eau et de récupération des embarcations et radeaux de sauvetage n'a pas été utilisé, ne peut pas fonctionner en raison d'obstacles ou présente des défauts, par exemple l'accumulation de peinture, le blocage des points giratoires, l'absence de graissage, l'état des poulies et des garants et l'état de l'attache du croc de levage à la coque de l'embarcation de sauvetage, et que les dispositifs de saisissage et d'arrimage de la cargaison en pontée sont inadéquats.

5.2 De tels signes, s'ils sont évidents, justifieraient que le PSCO procède à une inspection détaillée de tous les engins de sauvetage. Dans le cadre de cette inspection, il pourrait notamment faire amener les embarcations et radeaux de sauvetage, vérifier l'entretien des radeaux de sauvetage, le nombre et l'état des brassières de sauvetage et des bouées de sauvetage et s'assurer que la date limite d'utilisation des engins pyrotechniques n'est pas dépassée. Cette inspection ne serait normalement pas aussi détaillée que celle qui est prévue pour le renouvellement du Certificat de sécurité du matériel d'armement et porterait uniquement sur les éléments qui sont indispensables pour que l'abandon du navire se fasse en toute sécurité, mais elle pourrait, dans des cas exceptionnels, être aussi complète qu'une inspection effectuée en vue de la délivrance d'un Certificat de sécurité du matériel d'armement. Le PSCO devrait vérifier tout particulièrement qu'il existe des dispositifs efficaces d'éclairage du bordé et des moyens permettant d'alerter l'équipage et les passagers et que ceux-ci fonctionnent bien et que les échappées menant aux postes de rassemblement et d'embarquement sont bien éclairées.

6 Protection contre l'incendie

6.1 Navires en général : lorsque l'état des tuyaux d'incendie, des tuyaux d'eau de lavage et des bouches d'incendie situés sur le pont laisse à désirer et lorsqu'il manque des manches d'incendie et des extincteurs dans les locaux d'habitation, le PSCO pourrait en déduire qu'il y a lieu d'inspecter de près tout le matériel de protection contre l'incendie. Outre le respect des prescriptions de la Convention, il devrait chercher à voir s'il existe un risque d'incendie plus élevé que le risque normal; ainsi, un manque de propreté dans les locaux de machines, auquel s'ajouteraient des défauts notables dans le matériel fixe ou portatif d'extinction de l'incendie, pourrait amener le PSCO à considérer que le navire ne répond pas aux normes requises. Les demandes de renseignements sur la méthode de protection de la structure devraient être adressées à l'Administration du pavillon et le PSCO devrait généralement se limiter à vérifier l'efficacité des dispositions prises.

6.2 Navires à passagers : le PSCO devrait se faire une première idée de la nécessité d'inspecter les dispositifs pour la protection contre l'incendie d'après l'examen du navire qu'il a effectué au titre des sections précédentes et notamment de celle qui traite du matériel de protection contre l'incendie. S'il estime qu'une inspection plus détaillée des dispositifs pour la protection contre l'incendie est nécessaire, il devrait examiner le plan concernant la lutte contre

l'incendie à bord afin d'avoir une idée générale des mesures de protection contre l'incendie dont le navire bénéficie et de vérifier si elles sont conformes aux prescriptions des conventions applicables au navire pour l'année de construction. Les demandes de renseignements sur la méthode de protection de la structure devraient être adressées à l'Administration du pavillon et le PSCO devrait généralement se borner à vérifier l'efficacité des dispositions prises.

6.3 L'incendie risque de se propager rapidement si les portes d'incendie ne sont pas faciles à manœuvrer. Le PSCO devrait vérifier le fonctionnement et les dispositifs d'assujettissement des portes ménagées dans les cloisons des zones principales et les entourages d'escalier et dans les cloisonnements des locaux présentant un risque élevé d'incendie, tels que les chambres des machines principales et les cuisines, en prêtant une attention particulière aux portes qui sont maintenues ouvertes. Il devrait également inspecter les tranches verticales principales dont l'intégrité a pu être réduite à la suite de nouveaux aménagements. La propagation de la fumée par les dispositifs de ventilation constitue un risque supplémentaire en cas d'incendie. Le PSCO pourrait procéder à des vérifications ponctuelles des volets et des pare-fumée pour se faire une idée de l'état de fonctionnement général. Il devrait aussi s'assurer que les ventilateurs peuvent être arrêtés depuis le poste de commande principal et que des moyens sont prévus pour fermer les arrivées et les sorties principales des dispositifs de ventilation.

6.4 Il devrait veiller à ce que les échappées soient efficaces en s'assurant que les portes essentielles ne sont pas verrouillées et que les coursives et les escaliers sont dégagés de tout obstacle. S'agissant de la largeur minimale des échappées extérieures, les dispositions approuvées par les Administrations du pavillon devraient être acceptées.

6.5 Les dispositions approuvées par les Administrations du pavillon en ce qui concerne l'emplacement des avertisseurs d'incendie à commande manuelle devraient être acceptées.

7 Règlement pour prévenir les abordages en mer

Une des conditions essentielles de la sauvegarde de la vie humaine en mer est le plein respect du Règlement pour prévenir les abordages en mer. D'après les observations faites sur le pont, le PSCO devrait déterminer s'il est nécessaire d'inspecter de près les fanaux et leurs écrans, ainsi que les moyens d'émettre les signaux sonores et les signaux de détresse.

8 Certificat de sécurité de construction pour navire de charge

L'état général du navire peut amener le PSCO à examiner des aspects qui n'intéressent pas le matériel de sécurité et l'assignation des lignes de charge mais qui ont néanmoins un rapport avec la sécurité du navire, tels que l'efficacité des éléments visés par le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, comme les circuits d'assèchement, les moyens permettant d'arrêter la ventilation et l'approvisionnement en combustible en cas d'incendie, les systèmes d'alarme et les alimentations en énergie de secours.

9 Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge

Le fait que le Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge et la fiche d'équipement correspondante (modèle R) sont en cours de validité peut être accepté comme preuve de la présence et de l'efficacité du matériel mentionné dans ces certificats. Toutefois, le PSCO devrait s'assurer que le navire possède à bord le personnel breveté nécessaire pour faire fonctionner ce matériel et maintenir l'écoute aux heures prévues. Des prescriptions relatives à l'entretien du matériel radioélectrique figurent dans la règle IV/15 de la Convention SOLAS de 1974. Il faudrait examiner le journal de bord ou le registre de bord

radioélectrique. Lorsque cela est jugé nécessaire, des contrôles peuvent être effectués pour vérifier que le matériel fonctionne.

10 Moyens d'accès au navire

10.1 Avant de monter à bord du navire, le PSCO devrait évaluer les moyens d'embarquement et de débarquement du navire. Il devrait se fonder pour cela sur les dispositions de la règle II-1/3-9 de la Convention SOLAS de 1974, en notant qu'elle s'applique aux navires construits le 1^{er} janvier 2010 ou après cette date, mais aussi que le paragraphe 3 de cette règle s'applique à tous les navires et exige que :

- .1 les moyens d'embarquement et de débarquement soient inspectés et maintenus dans un état satisfaisant pour l'usage auquel ils sont destinés, compte tenu des éventuelles restrictions liées à la sécurité du chargement; et
- .2 tous les câbles servant à soutenir les moyens d'embarquement et de débarquement soient entretenus de la manière prescrite à la règle III/20.4 de la Convention SOLAS de 1974.

10.2 En ce qui concerne l'entretien des moyens d'embarquement et de débarquement, le PSCO devrait se reporter aux Directives relatives à la construction, à l'installation, à l'entretien et à l'inspection/la visite des moyens d'embarquement et de débarquement (MSC.1/Circ.1331).

10.3 Lors de l'inspection, le PSCO devrait également s'assurer que les dispositifs de transfert du pilote satisfont à la règle V/23 de la Convention SOLAS de 1974 et à l'Interprétation uniforme de la règle V/23 de la Convention SOLAS de 1974 (MSC.1/Circ.1375/Rev.1 et MSC.1/Circ.1495/Rev.1).

11 Matériel installé en plus de celui qui est prescrit par les conventions ou par l'État du pavillon

Le matériel installé à bord sur lequel on devrait pouvoir compter dans des situations où la sécurité ou la prévention de la pollution est compromise doit être en état de fonctionner. Lorsque ce matériel est hors service et qu'il est installé en plus du matériel prescrit par une convention pertinente et/ou par l'État du pavillon, on devrait soit le réparer, soit l'enlever, ou, s'il n'est pas possible de l'enlever, indiquer clairement qu'il est inutilisable et l'assujettir.

APPENDICE 7

DIRECTIVES CONCERNANT LE CONTRÔLE DES NORMES D'EXPLOITATION

PARTIE 1

PROCÉDURES D'INSPECTION

1 Introduction

1.1 Lorsque, au cours d'une inspection effectuée dans le cadre du contrôle par l'État du port, le fonctionnaire chargé de ce contrôle (PSCO) a de bonnes raisons, telles qu'indiquées à la section 2.2 des présentes Procédures, de penser qu'une inspection plus détaillée est nécessaire, il peut vérifier les procédures d'exploitation à bord ci-après conformément à la présente résolution.

1.2 Toutefois, lorsqu'il effectue les contrôles recommandés dans les présentes Directives, le PSCO ne devrait pas exiger des essais en cours d'exploitation, ni imposer des demandes matérielles qui, de l'avis du capitaine, pourraient compromettre la sécurité du navire, de l'équipage, des passagers et des fonctionnaires chargés du contrôle ou de la cargaison. Avant d'exiger tout contrôle pratique des normes d'exploitation, le PSCO devrait vérifier les registres de la formation et des exercices et devrait inspecter, selon qu'il convient, le matériel de sécurité connexe et les registres correspondants des opérations d'entretien. Par exemple, il est possible de dûment vérifier un exercice d'accès aux espaces clos sans entrer réellement dans un espace clos par la vérification des registres des exercices et des registres d'entretien, ainsi que l'inspection matérielle et les démonstrations physiques, par l'équipage, des appareils respiratoires, des harnais de sécurité et des instruments permettant de vérifier l'atmosphère.

1.3 Lors du contrôle des normes d'exploitation, le PSCO devrait veiller, dans toute la mesure du possible, à ne pas gêner les opérations normales qui sont effectuées à bord sous la responsabilité du capitaine, telles que le chargement et le déchargement de la cargaison et le ballastage; il ne devrait pas non plus exiger une démonstration de certains aspects opérationnels si cela risque de retarder indûment le navire.

1.4 Après avoir évalué la mesure dans laquelle les normes d'exploitation sont respectées, le PSCO doit faire usage de son jugement professionnel pour déterminer si l'équipage dans son ensemble possède un niveau de compétence en matière d'exploitation suffisant pour que le navire puisse prendre la mer sans danger pour lui-même ou pour les personnes à bord et sans présenter un danger excessif pour le milieu marin.

1.5 Lors de l'évaluation de la capacité de l'équipage à exécuter un exercice lié à l'exploitation, il faut utiliser comme référence les prescriptions minimales obligatoires de la Convention STCW de 1978, telle que modifiée, pour la familiarisation et la formation et l'enseignement de base en matière de sécurité pour les gens de mer.

1.6 Définitions et abréviations

Les définitions et abréviations utilisées dans le présent appendice sont celles qui sont données à la section 1.7 des Procédures, auxquelles sont ajoutées les définitions suivantes :

Contrôle des normes d'exploitation : inspection effectuée dans le cadre du contrôle afin de s'assurer que le capitaine et l'équipage sont au fait des procédures essentielles à appliquer à bord en ce qui concerne la sécurité du navire et de l'équipage et

la protection de l'environnement et qu'ils peuvent les appliquer. Cette inspection inclut la vérification de l'efficacité de la communication ainsi que de l'interaction et du degré de familiarisation de l'équipage, y compris l'interface humaine.

Essai de fonctionnement :

mise à l'essai d'un élément d'équipement afin de prouver que le matériel est exploité correctement et fonctionne bien. Ces essais de fonctionnement peuvent être effectués à l'occasion d'une inspection initiale ou d'une inspection plus détaillée.

2 Bonnes raisons

2.1 Les bonnes raisons sont définies dans la section 1.7.2 des Procédures.

2.2 Outre les exemples généraux de bonnes raisons que mentionne la section 2.4 des Procédures, les bonnes raisons relatives aux normes d'exploitation sont énoncées dans la section 6.3.2 de l'appendice 11.

3 Inspection plus détaillée relative aux normes d'exploitation

3.1 Il faudrait procéder à une inspection plus détaillée pour déterminer l'aptitude des membres d'équipage à exploiter le matériel de bord essentiel qu'ils sont appelés à utiliser dans le cadre de leurs fonctions. Le membre d'équipage responsable doit être capable d'exploiter ce matériel sans l'aide des autres membres et il faut veiller à ce qu'il ne reçoive pas d'aide lorsqu'il lui est demandé d'apporter la preuve de sa connaissance de cet équipement.

3.2 Une inspection plus détaillée devrait permettre d'évaluer dans quelle mesure les membres de l'équipage concernés sont familiarisés avec les procédures essentielles à appliquer à bord se rapportant à leur rôle, la sécurité du navire et la protection de l'environnement.

3.3 Le PSCO devrait procéder à une évaluation générale de l'efficacité de la communication et de l'interaction entre les membres d'équipage et de leur degré de familiarisation, y compris de l'interface humaine.

3.4 Le PSCO peut utiliser comme guide les éléments mentionnés dans la section 5 ci-dessous pour évaluer l'aptitude du capitaine ou du membre de l'équipage à exploiter le navire. Le résultat souhaité est une évaluation efficace de la conformité avec les normes d'exploitation, de sorte que la ou les mesures correctives puissent être apportées lorsqu'il y a lieu.

3.5 Exercices

Une inspection plus détaillée peut comprendre des exercices. Lorsque des exercices doivent être effectués, ils devraient être exécutés à un rythme prudent. Les PSCO ne devraient pas s'attendre à ce que les activités liées à l'exploitation, y compris les exercices, soient effectués en temps réel. Il faudrait veiller à ce que tous les membres d'équipage se familiarisent avec les tâches qui leur incombent et avec le matériel. Si nécessaire, les exercices devraient être abandonnés ou suspendus quand le PSCO estime que les pratiques de l'équipage ne sont

pas sûres ou quand une vraie situation d'urgence survient. En outre, il faudrait tenir compte de ce qui suit :

- .1 les PSCO devraient mettre au point le scénario d'urgence sur lequel l'exercice sera fondé en collaboration avec le capitaine. L'expérience a montré que c'est lorsque ce scénario est conçu et supervisé par le PSCO (en collaboration avec le capitaine) que l'évaluation est la plus efficace; en effet, il existe alors un élément d'incertitude, les officiers du navire ne sachant pas exactement comment l'exercice se déroulera, ce qui correspond mieux aux conditions réelles à bord auxquelles doivent faire face les membres d'équipage dans une situation critique; et
- .2 il est essentiel que des réunions aient lieu entre les PSCO et les membres du personnel du navire chargés de fonctions clés avant et après toute activité opérationnelle faisant entrer en jeu plusieurs membres de l'équipage. La réunion d'information initiale devrait être l'occasion d'expliquer en termes généraux comment l'activité sera menée et devrait également permettre au personnel du navire d'identifier les PSCO qui assistent à l'activité; il est recommandé que tous les PSCO présents pendant l'exercice portent des vêtements de haute visibilité reconnaissables afin de pouvoir les distinguer des membres de l'équipage.

3.6 Réunion sur les résultats de l'inspection et constatations faites à l'égard des normes d'exploitation

À la fin de l'inspection, une réunion devrait être organisée avec le capitaine afin de s'assurer que les résultats et les éventuelles constatations de l'inspection détaillée sont interprétés de la même manière par tous, afin de mettre en lumière les éventuelles lacunes et, s'il y a lieu, les cas où l'activité opérationnelle n'a pas satisfait à la norme requise.

4 Communication

4.1 Le PSCO peut vérifier si les membres de l'équipage chargés de fonctions clés sont capables de communiquer entre eux, et avec les passagers le cas échéant, pour que la sécurité de l'exploitation du navire ne soit pas compromise, surtout dans les situations d'urgence.

4.2 Le PSCO peut demander au capitaine de lui indiquer les langues de travail et vérifier si ces langues ont été consignées dans le journal de bord.

4.3 Le PSCO peut vérifier que les membres de l'équipage chargés de fonctions clés sont en mesure de se comprendre durant l'inspection ou les exercices. Le personnel chargé d'aider les passagers devrait pouvoir donner les renseignements nécessaires aux passagers en cas de situation d'urgence.

4.4 À cause d'un problème de langue, les PSCO peuvent avoir du mal à communiquer avec les membres d'équipage qui ne parlent pas anglais et à leur expliquer les objectifs de l'inspection et de tout exercice associé. Lorsqu'il s'avère que le résultat d'une inspection n'est pas satisfaisant, il faut prendre soin de déterminer si cela est dû à un problème de communication entre le PSCO et l'équipage ou à une défaillance des normes d'exploitation.

4.5 Les navires à passagers construits le 1^{er} juillet 2010 ou après cette date doivent avoir à bord un centre de sécurité, qui doit faire partie de la passerelle de navigation ou être

situé dans un local séparé adjacent à la passerelle de navigation, à laquelle il donne directement accès.

4.6 Le PSCO devrait vérifier qu'il existe un moyen de communication efficace entre le centre de sécurité, le poste central de sécurité, la passerelle de navigation, le local de commande des machines, le local ou les locaux d'entreposage des dispositifs d'extinction de l'incendie et le local contenant le matériel de lutte contre l'incendie.

5 Évaluation des normes d'exploitation du navire

5.1 Si l'un des cas suivants est observé au cours d'une inspection plus détaillée, il peut être envisagé d'immobiliser le navire :

- .1 l'équipage et les officiers de pont ne surveillent pas les opérations de chargement de la cargaison et ne prennent pas les précautions appropriées pour cette cargaison;
- .2 le fonctionnement et les limitations du matériel de navigation ou la manière de le mettre à l'essai (y compris les feux de navigation) sont mal connus;
- .3 les officiers de pont sont incapables de faire la démonstration du fonctionnement du matériel de navigation essentiel comme les ECDIS et les systèmes de navigation intégrés, notamment des alarmes de surveillance et d'interrogation installées sur ces systèmes;
- .4 il y a des signes que le navire n'a pas navigué en toute sécurité, notamment, mais pas seulement :
 - .1 la position du navire n'a pas été contrôlée conformément aux procédures à appliquer à bord;
 - .2 l'exactitude de la détermination de la position n'a pas été vérifiée à l'aide des divers moyens permettant de faire le point;
 - .3 le voyage n'a pas été planifié et évalué convenablement; et
 - .4 conduite du navire vers un danger ou des zones réglementées;
- .5 les officiers de pont connaissent mal le fonctionnement et la mise à l'essai du matériel de radiocommunication et/ou le procédé par lequel les renseignements sur la sécurité maritime sont transmis au navire;
- .6 les officiers et membres de l'équipage concernés connaissent mal les postes de commande ou le démarrage du matériel de lutte contre l'incendie, tels que la pompe d'incendie de secours ou le mécanisme de déclenchement du dispositif fixe de lutte contre l'incendie;
- .7 les officiers et membres de l'équipage concernés ne connaissent pas l'emplacement, les caractéristiques d'utilisation et la zone de couverture des moyens d'arrêt de la ventilation dans les locaux d'habitation, la chambre des machines et les autres zones protégées;
- .8 les officiers et l'équipage ignorent l'emplacement des indicateurs d'alarme d'incendie dans les locaux d'habitation et la chambre des machines;

- .9 les officiers et membres de l'équipage concernés ne sont pas au courant de l'emplacement ni des caractéristiques d'utilisation des soupapes à fermeture rapide de l'injecteur du moteur principal et des moteurs auxiliaires;
- .10 les officiers et membres de l'équipage concernés ignorent les caractéristiques d'utilisation du matériel de sauvetage et la manière de le mettre à l'essai efficacement;
- .11 les officiers et membres de l'équipage concernés connaissent mal le fonctionnement du matériel ou les procédures censés prévenir la pollution des mers; ou
- .12 il apparaît que des opérations dangereuses présentant un risque pour la vie humaine et l'environnement sont menées.

5.2 Ces observations doivent être directement liées au respect des prescriptions de la Convention. Lorsqu'une lacune est constatée, il est primordial de noter que le fait que le matériel nécessaire est installé et en état de marche ne constitue pas une capacité au sens de la Convention si le capitaine et l'équipage ne connaissent pas bien le mode de fonctionnement du matériel et les procédures connexes, comme l'exige la section A-1/4.4 du Code STCW. Des exemples de lacunes, avec référence à la Convention pertinente, sont indiqués ci-dessous :

- .1 officier mécanicien incapable de faire la démonstration du maniement des vannes de combustible liquide prévues par la règle II-2/4.2.2.3.4 de la Convention SOLAS depuis l'extérieur des locaux de machines;

Note 1 : ce cas relèverait de la règle XI-1/4 de la Convention SOLAS.

- .2 officier mécanicien incapable de faire la démonstration du mode de fonctionnement de l'installation de traitement des eaux usées prescrite par la règle 2 de l'Annexe IV de MARPOL;

Note 1 : ce cas relèverait de la règle 14 de l'Annexe IV de MARPOL.

Note 2 : lorsqu'il est constaté que l'installation de traitement des eaux usées est inutilisable ou que les eaux usées ont été rejetées à la mer, cette situation devrait aussi être signalée comme preuve de non-respect des normes d'exploitation.

et

- .3 (à bord d'un navire soumis à la règle V/19.2.10 de la Convention SOLAS) officier de pont incapable de faire la démonstration de la procédure à suivre pour planifier et effectuer une traversée et de montrer comment déterminer la position du navire à l'aide d'un ECDIS

Note 1 : ce cas pourrait relever de la règle XI-1/4 de la Convention SOLAS ou de la section A-1/4.4 du Code STCW, l'une ou l'autre pouvant être utilisée selon la nature et la portée des lacunes, sachant que le champ d'application de la Convention SOLAS est plus large.

6 Directives détaillées sur l'évaluation du respect des normes d'exploitation

6.1 Des directives détaillées sur les domaines à vérifier figurent dans la partie 2 du présent appendice. Ces directives portent sur les moyens d'évaluer le respect des normes dans le cadre des activités courantes d'une part et dans le cadre de la préparation aux situations d'urgence d'autre part. Lorsque les circonstances le justifient, il faudrait évaluer le respect des normes dans ces deux domaines.

6.2 Le PSCO devrait envisager de demander qu'un exercice soit effectué lorsque les registres du navire indiquent que l'exercice en question n'a pas été réalisé conformément aux prescriptions de la Convention.

7 Assister aux exercices et les évaluer

7.1 Si les passagers vont participer à un exercice, il est prudent de prévoir le plus de temps possible au préalable pour permettre au capitaine d'en informer les passagers. Ces renseignements devraient être diffusés par des annonces au public dans toutes les langues pertinentes pour la route suivie. Ces annonces devraient être répétées durant l'exercice à des intervalles appropriés. Lorsque l'exercice est terminé, les passagers devraient en être avertis.

7.2 Pendant l'exercice, le PSCO devrait envisager d'interroger les membres de l'équipage, en particulier ceux qui sont chargés d'aider les passagers, afin de se faire une idée de leur vigilance en matière de sécurité à bord du navire.

7.3 Lorsqu'il observe un exercice, le PSCO devrait s'attacher à confirmer que :

- .1 l'équipage suit les instructions qui lui sont données dans le rôle d'appel;
- .2 chaque équipe est composée d'un nombre suffisant de membres du personnel pour pouvoir s'acquitter des tâches qui lui sont assignées;
- .3 il existe un moyen de communication efficace entre l'équipe, le responsable de l'équipe et la passerelle, et les renseignements pertinents sont échangés;
- .4 les membres de l'équipage sont capables de faire preuve d'efficacité lorsqu'ils travaillent en équipe. Pour s'en assurer, il faudrait interroger les membres du personnel et observer leurs actions. Le temps mis par les différentes équipes pour se rassembler à leur poste devrait être noté ainsi que leur réaction en cas d'événement imprévu;
- .5 les membres de l'équipage chargés de fonctions clés peuvent se comprendre;
- .6 le matériel utilisé est efficace et, par exemple :
 - .1 que les alarmes d'incendie peuvent être entendues et qu'elles sont efficaces;
 - .2 que les portes d'incendie et les portes étanches à l'eau se ferment conformément aux prescriptions applicables; et
 - .3 que les éléments de l'équipement individuel de lutte contre l'incendie semblent bien entretenus; et

- .7 le temps de réponse est suffisamment rapide (compte tenu de la sécurité de l'exercice indiquée au paragraphe 2.5.4 du présent appendice) par rapport aux dimensions du navire et à l'emplacement de l'incendie, du personnel et du matériel de lutte contre l'incendie.

7.4 Dans le cas des exercices d'évacuation ou d'abandon du navire, le PSCO devrait s'attacher à confirmer que :

- .1 les dispositifs d'évacuation des passagers et de l'équipage à partir des ponts inférieurs sont adéquats, les postes de rassemblement sont indiqués clairement, l'équipage connaît bien l'agencement du navire et peut réagir en cas de changement de circonstances, par exemple en dirigeant les passagers de manière à éviter les zones enfumées; et
- .2 l'équipe chargée d'amener les embarcations est compétente et les embarcations sont amenées et parées pour embarquement, après déploiement du matériel auxiliaire.

7.5 S'il détermine que les membres de l'équipage ne connaissent pas bien les tâches qui leur incombent ou qu'ils ne sont pas capables de faire fonctionner en toute sécurité le matériel de sauvetage et de lutte contre l'incendie, le PSCO devrait interrompre l'exercice, informer le capitaine que l'exercice a échoué et faire appel à son jugement professionnel pour décider de la marche à suivre, en notant qu'il est probable que les raisons de l'interruption de l'exercice constituent de "bonnes raisons" de procéder à une inspection plus détaillée.

7.6 Après avoir évalué la mesure dans laquelle les normes d'exploitation sont respectées, le PSCO devrait faire appel à son jugement professionnel pour déterminer si le degré de familiarisation avec les procédures d'exploitation de l'équipage dans son ensemble est suffisant pour que le navire puisse prendre la mer sans danger pour lui-même ou pour les personnes à bord et sans présenter un danger excessif pour le milieu marin.

8 Immobilisation du navire au titre des normes d'exploitation

8.1 Il est indiqué au paragraphe 3.1.1 et à son alinéa .4 des procédures qu'un navire est considéré inférieur aux normes si la sécurité de son exploitation est nettement inférieure aux normes requises par la convention pertinente et, plus précisément, dans le cas des normes d'exploitation, si :

"les membres de l'équipage n'ont pas le niveau de compétence nécessaire aux fins de l'exploitation ou ne connaissent pas bien les procédures d'exploitation essentielles".

8.2 En pareil cas, les dispositions des conventions se rapportant aux normes d'exploitation exigent que l'État du port prenne les mesures nécessaires pour mettre les navires en conformité lorsqu'il est constaté que le capitaine et/ou l'équipage ne sont pas au fait des procédures essentielles à appliquer à bord. Les dispositions suivantes s'appliquent :

- .1 règle XI-1/4 de la Convention SOLAS;
- .2 règle 11 de l'Annexe I de MARPOL;
- .3 règle 16.9 de l'Annexe II de MARPOL;
- .4 règle 9 de l'Annexe III de MARPOL;

- .5 règle 14 de l'Annexe IV de MARPOL;
- .6 règle 9 de l'Annexe V de MARPOL;
- .7 règle 10 de l'Annexe VI de MARPOL; et
- .8 article X, règle I/4 et section A-I/4 de la Convention et du Code STCW.

PARTIE 2

RECOMMANDATIONS CONCERNANT DES ACTIVITÉS D'INSPECTION PARTICULIÈRES

1 Introduction

La présente partie énonce des recommandations détaillées sur les activités d'inspection particulières décrites dans la partie 1 en ce qui concerne l'évaluation du respect des normes d'exploitation relatives aux activités courantes.

1.1 Exploitation de la passerelle

1.1.1 Le PSCO peut déterminer si les officiers chargés du quart à la passerelle connaissent bien les commandes et le matériel de navigation de la passerelle, s'ils savent passer du pilote automatique à la commande manuelle, et inversement, et s'ils ont une bonne connaissance des caractéristiques de manœuvre du navire.

1.1.2 Tous les officiers chargés du quart à la passerelle devraient connaître l'emplacement et le fonctionnement de tout le matériel de sécurité et de navigation. En outre, ces officiers devraient être au fait des procédures à appliquer pour naviguer en toutes circonstances et connaître toutes les informations qui sont à leur disposition.

1.1.3 Le PSCO peut aussi s'assurer que les officiers maîtrisent tous les renseignements dont ils disposent en ce qui concerne, par exemple les caractéristiques de manœuvre du navire, les signaux de sauvetage, les publications nautiques à jour, les listes de contrôle sur les procédures à appliquer à la passerelle, les instructions et les manuels.

1.1.4 Le permis d'exploiter un engin à grande vitesse fixe les limites de hauteur de houle significative (et de force du vent pour les aérogliisseurs) dans lesquelles l'engin peut être exploité. Lorsqu'ils inspectent des engins à grande vitesse, les PSCO peuvent vérifier grâce au journal de bord et aux comptes rendus des conditions météorologiques que ces limites ont été respectées. Ils peuvent constater qu'un voyage avait dû être effectué dans des conditions météorologiques pires que celles qui sont autorisées et qui ne correspondaient pas aux prévisions météorologiques, mais il ne faudrait pas entamer un nouveau voyage dans ces conditions.

1.1.5 Le PSCO peut s'assurer que les officiers connaissent bien certaines procédures concernant les essais et vérifications périodiques du matériel, les préparatifs d'arrivée et de départ, le passage d'un mode de gouverne à l'autre, la signalisation, les communications, le système d'alarme, les manœuvres, les situations d'urgence et les mentions à porter dans le journal de bord.

1.2 Manutention de la cargaison

1.2.1 Le PSCO peut déterminer si le personnel du navire auquel incombent des responsabilités particulières en ce qui concerne la cargaison et le matériel connexe connaît ses responsabilités, les risques présentés par la cargaison et les mesures de précaution à prendre. Il faudra pour cela que tous les renseignements pertinents sur la cargaison prescrits par la règle VI/2 de la Convention SOLAS de 1974 soient disponibles.

1.2.2 En ce qui concerne le transport de cargaisons solides en vrac, le PSCO devrait vérifier, le cas échéant, que le chargement et le déchargement de la cargaison s'effectuent conformément au plan de chargement et au plan de déchargement, respectivement, lesquels ont été approuvés par le navire et le terminal, compte tenu des renseignements fournis par le calculateur de chargement, s'il y en a un.

1.2.3 Lorsqu'il y a lieu, le PSCO peut déterminer si les membres de l'équipage responsables connaissent bien les dispositions pertinentes du Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC), notamment celles qui concernent les teneurs limites en humidité et le nivellement de la cargaison. En outre, il est attendu des membres de l'équipage responsables qu'ils aient une connaissance appropriée du Recueil de règles pratiques pour la sécurité des navires transportant des cargaisons de bois en pontée (Recueil TDC de 2011), instrument de l'OMI ayant valeur de recommandation, et du Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons (Recueil CSS) (non obligatoire à l'exception de la section 1.9), tel que modifié.

1.2.4 Certaines matières solides transportées en vrac peuvent présenter un risque en cours de transport en raison de leurs propriétés chimiques ou physiques. La section 2 du Code IMSBC indique les précautions d'ordre général à prendre. La section 4 de ce Code oblige l'expéditeur à fournir tous les renseignements nécessaires pour que le transport de la cargaison se fasse en toute sécurité. Le PSCO peut déterminer si l'expéditeur a fourni au capitaine tous les détails pertinents, y compris tous les certificats d'essai pertinents.

1.2.5 Pour certaines cargaisons, comme les cargaisons qui peuvent se liquéfier, des précautions particulières sont indiquées (se reporter à la section 7 du Code IMSBC). Le PSCO peut déterminer si toutes les précautions ont été prises pour garantir en particulier la stabilité des navires qui transportent des cargaisons qui peuvent se liquéfier et des déchets solides en vrac potentiellement dangereux.

1.2.6 Les officiers responsables de la manutention de la cargaison et des opérations concernant la cargaison et les membres de l'équipage chargés de fonctions clés à bord des pétroliers, des navires-citernes pour produits chimiques et des transporteurs de gaz liquéfiés devraient bien connaître la cargaison et le matériel de manutention connexe ainsi que les mesures de sécurité qui sont énoncées dans les sections pertinentes des Recueils IBC et IGC.

1.2.7 Pour le transport de grains en vrac, il faut se reporter à la partie C du chapitre VI de la Convention SOLAS de 1974 et au Recueil international de règles de sécurité pour le transport de grains en vrac (Recueil sur les grains), qui a caractère obligatoire.

1.2.8 Le PSCO peut déterminer si les manuels sur le chargement et les opérations contiennent toutes les informations pertinentes nécessaires pour garantir la sécurité des opérations de chargement et de déchargement dans les ports et en transit.

1.3 Exploitation des machines

1.3.1 Le PSCO peut déterminer si le personnel responsable du navire est au fait des tâches qui lui incombent pour assurer le fonctionnement des installations essentielles telles que :

- .1 les sources d'énergie électrique de secours et de réserve;
- .2 l'appareil à gouverner auxiliaire;
- .3 les pompes d'assèchement des cales et les pompes d'incendie; et
- .4 tout autre matériel essentiel en cas d'urgence.

1.3.2 Le PSCO peut vérifier si le personnel responsable du navire connaît bien, notamment :

- .1 générateur de secours :
 - .1 les gestes indispensables avant la mise en marche du moteur;
 - .2 les différents moyens de mettre en marche le moteur compte tenu de la source d'énergie de démarrage; et
 - .3 les procédures à suivre lorsque les premières tentatives de mise en marche du moteur ont échoué; et
- .2 moteur du générateur de réserve :
 - .1 les moyens de mettre en marche le moteur de réserve, automatiquement ou manuellement;
 - .2 les procédures à suivre en cas de panne totale d'énergie; et
 - .3 le système de répartition de la charge.

1.3.3 Le PSCO peut vérifier si le personnel responsable du navire connaît bien, notamment :

- .1 le type d'appareil à gouverner auxiliaire qui s'applique au navire;
- .2 le signal indiquant quel groupe de l'appareil à gouverner est en marche; et
- .3 les gestes à effectuer pour mettre en marche l'appareil à gouverner auxiliaire.

1.3.4 Le PSCO peut vérifier si le personnel responsable du navire connaît bien, notamment :

- .1 pompes d'assèchement des cales :
 - .1 le nombre et l'emplacement des pompes d'assèchement des cales installées à bord du navire (y compris les pompes de secours);
 - .2 les procédures de mise en marche de toutes ces pompes;
 - .3 les vannes à manœuvrer; et

- .4 les causes les plus probables de défaillance dans le fonctionnement des pompes d'assèchement et les moyens qui pourraient permettre d'y remédier; et
 - .2 pompes d'incendie :
 - .1 le nombre et l'emplacement des pompes d'incendie installées à bord du navire (y compris la pompe d'incendie de secours);
 - .2 les procédures de mise en marche de toutes ces pompes; et
 - .3 les vannes à manœuvrer.
- 1.3.5 Le PSCO peut vérifier si le personnel responsable du navire connaît bien, notamment :
- .1 le démarrage et l'entretien du moteur de l'embarcation de sauvetage et/ou du canot de secours;
 - .2 les méthodes de commande locale des systèmes normalement commandés depuis la passerelle;
 - .3 l'utilisation des sources d'énergie électrique de secours et entièrement indépendantes des installations radioélectriques;
 - .4 les procédures d'entretien des batteries d'accumulateurs;
 - .5 l'arrêt d'urgence, le système de détection de l'incendie et le fonctionnement du système d'alarme des portes étanches à l'eau et des portes d'incendie (systèmes d'énergie accumulée); et
 - .6 le passage de la commande automatique à la commande manuelle des dispositifs d'eau de refroidissement et d'huile de graissage des machines principales et auxiliaires.

1.4 Manuels, consignes, etc.

1.4.1 Le PSCO peut déterminer si les membres de l'équipage concernés sont capables de comprendre les renseignements fournis dans les manuels, les consignes etc., qui sont importants pour garantir le bon état et le bon fonctionnement du navire et de son équipement et s'ils connaissent les prescriptions applicables à l'entretien, aux essais périodiques, à la formation et aux exercices ainsi que les mentions à porter dans le journal de bord.

1.4.2 Les renseignements suivants devraient notamment être disponibles à bord et les PSCO peuvent déterminer s'ils sont écrits dans une ou plusieurs langues que l'équipage est à même de comprendre et si les membres de l'équipage concernés en connaissent la teneur et sont capables de réagir en conséquence :

- .1 les consignes concernant l'entretien et le fonctionnement de tout le matériel et de toutes les installations se trouvant à bord pour lutter contre l'incendie et le circonscrire devraient être regroupées dans un seul volume, aisément disponible dans un endroit accessible;
- .2 des consignes claires à suivre en cas d'urgence devraient être données à chaque personne à bord;

- .3 des illustrations et des consignes rédigées dans les langues appropriées devraient être affichées dans les cabines des passagers et bien en évidence aux postes de rassemblement et dans les autres locaux réservés aux passagers pour leur indiquer leur poste de rassemblement, les gestes essentiels à effectuer en cas d'urgence et la méthode à suivre pour endosser les brassières de sauvetage;
- .4 des affiches et notices devraient être placées sur les embarcations ou radeaux de sauvetage et les dispositifs de mise à l'eau ou à proximité afin d'expliquer l'emploi des commandes et les méthodes de fonctionnement de l'engin et de donner toute consigne ou mise en garde pertinente;
- .5 des consignes pour l'entretien des engins de sauvetage à bord;
- .6 des manuels de formation devraient être disponibles dans les salles à manger et salles de loisirs des membres de l'équipage et dans chacune de leurs cabines. Ce manuel, qui peut comporter plusieurs volumes, devrait contenir des instructions et des renseignements, rédigés en des termes simples et illustrés dans toute la mesure du possible, au sujet des engins de sauvetage se trouvant à bord du navire et des meilleures techniques de survie;
- .7 un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures (SOPEP) conforme aux dispositions de la règle 37 de l'Annexe I de MARPOL ou un plan d'urgence de bord contre la pollution des mers (SMPEP) par les substances liquides nocives conforme aux dispositions de la règle 17 de l'Annexe II de MARPOL, selon le cas; et
- .8 un manuel de stabilité, les plans de stabilité connexes, les renseignements sur la stabilité et le calculateur de stabilité approuvé pour les navires-citernes.

1.5 Hydrocarbures et mélanges d'hydrocarbures provenant des locaux de machines

1.5.1 Le PSCO peut établir si toutes les prescriptions en matière d'exploitation de l'Annexe I de MARPOL ont été respectées, en tenant compte de :

- .1 la quantité de résidus d'hydrocarbures produite;
- .2 la capacité des citernes de stockage des boues et des eaux de cale; et
- .3 la capacité du séparateur d'eau et d'hydrocarbures.

1.5.2 Il faudrait inspecter le registre des hydrocarbures. Le PSCO peut déterminer si des installations de réception ont été utilisées et noter toute insuffisance présumée de ces installations.

1.5.3 Le PSCO peut déterminer si l'officier responsable connaît bien les techniques de manutention des boues et des eaux de cale. Les rubriques pertinentes des directives relatives aux systèmes de manutention des déchets d'hydrocarbures dans les locaux de machines des navires peuvent servir d'indication. Compte tenu de ce qui précède, le PSCO peut déterminer si la marge de remplissage des citernes de stockage des boues est suffisante pour contenir la quantité de boues susceptible d'être produite lors du prochain voyage prévu. Le PSCO peut vérifier, pour ce qui est des navires exemptés par l'Administration de l'application des prescriptions des paragraphes 1 et 2 de la règle 14 de l'Annexe I de MARPOL, que toutes les

eaux de cale polluées sont conservées à bord pour être rejetées ultérieurement dans une installation de réception.

1.5.4 Lorsque les installations de réception d'autres ports n'ont pas été utilisées parce qu'elles étaient insuffisantes, le PSCO devrait conseiller au capitaine de signaler l'insuffisance de ces installations à l'État dont le navire bat le pavillon, conformément au Formulaire de notification de l'inadéquation présumée des installations de réception portuaires (MEPC.1/Circ.834/Rev.1, appendice 1 de l'annexe (tel qu'il pourrait être modifié)).

1.6 Méthodes de chargement, de déchargement et de nettoyage des espaces à cargaison des navires-citernes

1.6.1 Le PSCO peut déterminer si toutes les normes d'exploitation des Annexes I ou II de MARPOL ont été respectées, en tenant compte du type de navire-citerne et du type de cargaison transportée, y compris en inspectant le registre des hydrocarbures et/ou le registre de la cargaison. Il peut déterminer si les installations de réception ont été utilisées et noter toute insuffisance présumée de ces installations.

1.6.2 Pour le contrôle des méthodes de chargement, de déchargement et de nettoyage des pétroliers, il faut se reporter aux indications données aux paragraphes 3.1 à 3.4 de l'appendice 5 au sujet de l'inspection des opérations de lavage au pétrole brut. À l'appendice 3, le PSCO trouvera des directives détaillées pour l'inspection au port des méthodes de lavage au pétrole brut.

1.6.3 Pour le contrôle des méthodes de chargement, de déchargement et de nettoyage des navires-citernes transportant des substances liquides dangereuses, il faut se reporter aux indications données aux paragraphes 4.1 à 4.9 de l'appendice 5 au sujet de l'inspection des opérations de déchargement, d'assèchement et de prélavage. L'appendice 4 contient des directives plus détaillées au sujet de ces inspections.

1.6.4 Lorsque les installations de réception d'autres ports n'ont pas été utilisées parce qu'elles étaient insuffisantes, le PSCO devrait conseiller au capitaine de signaler l'insuffisance de ces installations à l'État dont le navire bat le pavillon, conformément à la circulaire MEPC.1/Circ.834/Rev.1, telle qu'elle pourrait être modifiée.

1.6.5 Le registre des ordures peut être présenté sous forme électronique. Pour que ce registre électronique puisse être accepté, il faudrait qu'une déclaration de l'Administration soit produite. Si une telle déclaration ne peut pas être présentée, un registre sur support papier devrait être fourni pour être examiné.

1.6.6 Lorsqu'un navire est autorisé à se rendre au prochain port d'escale avec à son bord une quantité de résidus de substances liquides nocives dépassant celle qui peut être rejetée à la mer au cours de la traversée, il faudrait s'assurer que les résidus peuvent être reçus par ce port. Ce port devrait également être informé, lorsque cela est possible dans la pratique.

1.7 Marchandises dangereuses et substances nuisibles transportées en colis

1.7.1 Le PSCO peut déterminer si les documents d'expédition exigés pour le transport de marchandises dangereuses et de substances nuisibles en colis se trouvent à bord, si les marchandises dangereuses et les substances nuisibles sont correctement arrimées et séparées et si l'équipage connaît les mesures qu'il doit absolument prendre en cas d'accident mettant en cause de telles cargaisons en colis (se reporter à la règle VII/3 de la Convention SOLAS de 1974).

1.7.2 Les types de navires et les espaces à cargaison des navires d'une jauge brute supérieure à 500 construits le 1^{er} septembre 1984 ou après cette date et les types de navires et les espaces à cargaison des navires d'une jauge brute inférieure à 500 construits le 1^{er} février 1992 ou après cette date doivent satisfaire pleinement aux prescriptions du chapitre II-2 de la Convention SOLAS de 1974. Les Administrations peuvent réduire ces exigences pour les navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500 mais de telles réductions doivent être consignées dans le document de conformité. Un document de conformité n'est pas exigé pour les navires transportant uniquement des marchandises des classes 6.2 ou 7 ou des marchandises dangereuses en quantités limitées et en quantités exceptées.

1.7.3 L'Annexe III de MARPOL contient des prescriptions relatives au transport des substances nuisibles en colis qui sont identifiées comme étant des polluants marins dans le Code IMDG. Les cargaisons identifiées comme étant des polluants marins devraient être étiquetées et arrimées conformément à l'Annexe III de MARPOL.

1.7.4 Le PSCO peut déterminer si le document de conformité se trouve à bord et si le personnel du navire connaît ce document, qui est délivré par l'Administration comme preuve que la construction et l'équipement du navire sont conformes aux prescriptions applicables. Le PSCO peut également vérifier :

- .1 que les marchandises dangereuses ont été arrimées à bord conformément au document de conformité, à l'aide du manifeste de marchandises dangereuses ou du plan d'arrimage requis au chapitre VII de la Convention SOLAS de 1974; ce manifeste ou plan d'arrimage peut être combiné avec celui qui est exigé aux termes de l'Annexe III de MARPOL;
- .2 qu'il est impossible de pomper par inadvertance des liquides inflammables ou toxiques qui fuient alors qu'ils sont transportés dans des espaces à cargaison sous pont; ou
- .3 que le personnel du navire connaît les dispositions pertinentes du Guide de soins médicaux d'urgence et les Consignes d'urgence pour les navires transportant des marchandises dangereuses.

1.8 Ordures

1.8.1 Le PSCO peut déterminer si toutes les normes d'exploitation énoncées à l'Annexe V de MARPOL ont été respectées. Il peut déterminer si les installations de réception ont été utilisées et noter toute insuffisance présumée de ces installations.

1.8.2 Les Directives de 2017 pour la mise en œuvre de l'Annexe V de MARPOL (résolution MEPC.295(71)), telles qu'elles pourront être modifiées, ont pour objectif d'aider les exploitants de navires à respecter les prescriptions énoncées dans l'Annexe V et les lois nationales.

1.8.3 Le PSCO peut déterminer si :

- .1 le personnel du navire connaît ces Directives et, en particulier, la section 2 intitulée "Gestion des ordures"; et
- .2 le personnel du navire connaît les prescriptions de l'Annexe V de MARPOL sur l'évacuation et le rejet des ordures à l'intérieur et à l'extérieur des zones spéciales et s'il connaît les zones désignées zones spéciales en vertu de l'Annexe V.

1.8.4 Lorsque les installations de réception d'autres ports n'ont pas été utilisées parce qu'elles étaient insuffisantes, le PSCO devrait conseiller au capitaine de signaler l'insuffisance de ces installations à l'État dont le navire bat le pavillon, conformément à la circulaire MEPC.1/Circ.834/Rev.1, telle qu'elle pourrait être modifiée.

1.9 Eaux usées

1.9.1 Le PSCO peut déterminer si :

- .1 toutes les normes d'exploitation de l'Annexe IV de MARPOL ont été respectées; il peut déterminer si le système de traitement des eaux usées, le dispositif de broyage et de désinfection ou la citerne de stockage ont été utilisés et relever toute inadéquation présumée du système ou de la citerne de stockage; et
- .2 le personnel du navire connaît le fonctionnement du système de traitement des eaux usées, du dispositif de broyage et de désinfection ou de la citerne de stockage.

1.9.2 Le PSCO peut déterminer si le personnel du navire connaît les prescriptions relatives au rejet des eaux usées énoncées à la règle 11 de l'Annexe IV de MARPOL.

1.9.3 Lorsque les installations de réception d'autres ports n'ont pas été utilisées parce qu'elles étaient inadéquates, le PSCO devrait recommander au capitaine de signaler l'insuffisance de ces installations à l'État dont le navire bat le pavillon, conformément aux Prescriptions relatives à la soumission de rapports sur les installations portuaires de réception des déchets (MEPC.1/Circ.834/Rev.1, telle qu'elle pourrait être modifiée).

1.10 Prévention de la pollution de l'atmosphère

Le PSCO peut déterminer si :

- .1 le capitaine ou l'équipage connaît les procédures visant à prévenir les émissions de substances qui appauvrissent la couche d'ozone et de soufre lorsque des dispositions équivalentes existent;
- .2 le capitaine ou l'équipage sait faire fonctionner et entretenir correctement les moteurs diesel, conformément à leurs dossiers techniques;
- .3 le capitaine ou l'équipage a appliqué les procédures de changement de combustible nécessaires ou leur équivalent, afin de respecter les zones de contrôle des émissions de SO_x;
- .4 le capitaine ou l'équipage connaît la procédure de tri des ordures à utiliser pour que les ordures interdites ne soient pas incinérées;
- .5 le capitaine ou l'équipage sait faire fonctionner l'incinérateur de bord, dans le respect des prescriptions de la règle 16.2 de l'Annexe VI de MARPOL et dans les limites prévues à l'appendice IV de l'Annexe, conformément au manuel d'exploitation;
- .6 le capitaine ou l'équipage tient compte de la réglementation des émissions de composés organiques volatils (COV), lorsque le navire se trouve dans

des ports ou des terminaux relevant de la juridiction d'une Partie au Protocole de 1997 modifiant MARPOL, dans lesquels les émissions de COV doivent être réglementées, et sait faire fonctionner correctement un système collecteur de vapeurs approuvé par l'Administration (dans le cas où le navire est un navire-citerne au sens de la règle 2.2.29 de l'Annexe VI de MARPOL); et

- .7 le capitaine ou l'équipage connaît les procédures de livraison de soutes concernant les notes de livraison de soutes et a conservé des échantillons comme l'exige la règle 18 de l'Annexe VI de MARPOL.

2 Introduction

La présente section énonce des recommandations détaillées sur les activités d'inspection particulières décrites dans la partie 1 en ce qui concerne l'évaluation de la préparation aux situations d'urgence et aux exercices.

2.1 Rôle d'appel

2.1.1 Le PSCO peut déterminer si les membres de l'équipage ont pris connaissance des tâches qui leur sont assignées dans le rôle d'appel et vérifier s'ils connaissent bien les fonctions qui leur sont assignées et savent où ils devraient se rendre pour s'en acquitter. Pour ce faire, il doit leur poser des questions pertinentes, ce qui pourrait avoir lieu avant ou pendant l'exercice; par exemple, il peut leur poser des questions sur les rampes des escaliers à bord d'un navire à passagers.

2.1.2 Pour vérifier si le rôle d'appel est à jour, le PSCO peut demander à consulter la liste de l'équipage à jour.

2.1.3 Le PSCO peut s'assurer que le rôle d'appel est affiché bien en évidence à bord du navire, y compris à la passerelle de navigation, dans la chambre des machines et dans les locaux d'habitation de l'équipage. Pour vérifier si le rôle d'appel est conforme aux règles, le PSCO peut examiner si :

- .1 le rôle d'appel indique les fonctions assignées aux différents membres de l'équipage;
- .2 le rôle d'appel indique quels sont les officiers auxquels incombe la responsabilité de s'assurer que les engins de sauvetage et les dispositifs de lutte contre l'incendie sont maintenus en bon état et sont prêts à être utilisés immédiatement;
- .3 le rôle d'appel prévoit des remplaçants pour les personnes chargées de fonctions clés qui peuvent être frappées d'incapacité, étant entendu que des situations différentes peuvent exiger des mesures différentes;
- .4 le rôle d'appel indique les tâches assignées aux membres de l'équipage à l'égard des passagers en cas de situation critique; et
- .5 le rôle d'appel utilisé à bord des navires à passagers se présente sous une forme approuvée et est rédigé dans la ou les langues prescrites par l'État du pavillon du navire et en anglais.

2.1.4 Le PSCO peut vérifier si les tâches confiées aux membres de l'équipage affectés aux embarcations ou radeaux de sauvetage sont conformes aux règles et s'assurer qu'un officier de pont ou une personne brevetée est désigné responsable pour chaque embarcation ou radeau de sauvetage qui doit être utilisé. Toutefois, l'Administration (de l'État du pavillon) peut, compte dûment tenu de la nature du voyage, du nombre de personnes à bord et des caractéristiques du navire, accepter que des personnes entraînées au maniement et au fonctionnement des radeaux de sauvetage soient désignées responsables de radeaux de sauvetage au lieu des personnes ayant les qualifications susmentionnées. Il faut également désigner un adjoint dans le cas des embarcations de sauvetage.

2.1.5 Une personne qui sache faire fonctionner le moteur et procéder à des réglages mineurs doit être affectée à chaque embarcation ou radeau de sauvetage à moteur.

2.2 Communication lors des exercices

2.2.1 Le PSCO peut vérifier si les membres de l'équipage chargés de fonctions clés sont capables de communiquer entre eux, et avec les passagers le cas échéant, pour que la sécurité de l'exploitation du navire ne soit pas compromise, surtout dans les situations d'urgence.

2.2.2 Pour effectuer les exercices, les membres de l'équipage chargés de fonctions clés pourraient être, notamment :

- .1 l'équipe à la passerelle, y compris les opérateurs SMDSM qui doivent aussi pouvoir communiquer avec la terre et avec d'autres navires;
- .2 les équipes d'incendie;
- .3 les équipes de maîtrise des avaries;
- .4 les équipes de préparation des embarcations; ou
- .5 le personnel chargé du rassemblement des passagers à bord des navires à passagers.

2.2.3 Le PSCO devrait vérifier la langue de travail du navire. Le personnel chargé d'aider les passagers devrait pouvoir donner les renseignements nécessaires aux passagers en cas de situation d'urgence.

2.2.4 Le PSCO devrait déterminer si des radios portatives UHF ou VHF sont utilisées pour les exercices et s'assurer que l'équipage est familiarisé avec le matériel et qu'il a connaissance des zones dans lesquelles il n'y a pas de réception et des autres moyens de communication disponibles.

2.2.5 Pendant la conduite des exercices, le PSCO devrait s'assurer qu'il y a un nombre suffisant de membres du personnel qui puissent prendre des décisions, gouverner le navire, selon que de besoin, et traiter le volume considérable de communications qu'il pourrait y avoir.

2.2.6 Il est probable qu'en cas de difficulté, le navire doive faire appel à des organisations à terre, comme l'exploitant du navire et des centres régionaux de coordination de sauvetage. Le PSCO devrait s'assurer que le capitaine et l'équipage connaissent les procédures à suivre lorsque les communications à terre sont nécessaires, ainsi que le moyen d'établir ces communications.

2.3 Plan de recherche et de sauvetage

Dans le cas des navires à passagers, le PSCO peut vérifier la présence à bord d'un plan approuvé de coopération avec les services de recherche et de sauvetage appropriés en cas de situation d'urgence.

2.4 Exercices d'incendie ou d'abandon du navire

2.4.1 Le PSCO qui assiste à un exercice d'incendie et d'abandon du navire devrait s'assurer que les membres de l'équipage sont au fait des tâches qui leur incombent et savent utiliser correctement les installations et l'équipement du navire.

2.4.2 Il est important de souligner que lorsqu'il met en place un scénario d'exercice, y assiste et en évalue la qualité, le PSCO ne doit pas chercher à obtenir des résultats exceptionnels, en particulier à bord des navires de charge. Il doit principalement répondre aux questions suivantes :

- .1 En cas de situation d'urgence à bord, l'équipage est-il capable de former une équipe efficace pour y faire face ?
- .2 L'équipage est-il en mesure de communiquer avec efficacité ?
- .3 Le capitaine assure-t-il la direction des opérations et les informations circulent-elles entre le centre de commandement et le navire ?
- .4 Si la situation devenait incontrôlable, l'équipage serait-il en mesure d'abandonner le navire en toute sécurité ?

2.4.3 Il est important que lors de la mise en place du scénario, le PSCO explique clairement au capitaine ce qui est requis et ce qui est attendu pendant l'exercice, en tenant compte d'éventuelles difficultés de compréhension liées à la langue. Le fonctionnaire ne devrait pas être intimidant et ne devrait ni intervenir ni donner de conseils pendant l'exercice. Il devrait se tenir à l'écart et se contenter d'observer et de prendre des notes appropriées. Il est important de souligner que le rôle du PSCO n'est pas d'enseigner ni de former, mais d'observer.

2.4.4 Les exercices devraient être exécutés à la vitesse de sécurité. Le PSCO ne devrait pas s'attendre à observer des exercices liés à l'exploitation en temps réel. Au cours des exercices, il faudrait veiller à ce que toutes les parties se familiarisent avec les tâches qui leur incombent et avec le matériel. En cas de besoin, si le PSCO estime que les pratiques de l'équipage ne sont pas sûres ou si une vraie situation d'urgence survient, les exercices devraient être interrompus.

2.5 Exercices d'incendie

2.5.1 Le PSCO peut assister à un exercice d'incendie effectué par les membres de l'équipage désignés à cette fin dans le rôle d'appel. Après avoir consulté le capitaine du navire, il peut choisir un ou plusieurs emplacements précis à bord pour un incendie simulé. Un membre de l'équipage peut être dépêché sur les lieux pour déclencher un système d'alarme d'incendie ou donner l'alarme par un autre moyen.

2.5.2 Sur les lieux, le PSCO peut donner au membre de l'équipage des indications sur l'incendie et observer la manière dont la nouvelle est transmise à la passerelle ou au centre de maîtrise des avaries. À ce stade, la plupart des navires font retentir l'avertisseur de l'équipage pour appeler les équipes de lutte contre l'incendie à leurs postes. Le PSCO devrait

observer l'arrivée sur les lieux de l'équipe de lutte contre l'incendie et la façon dont elle déploie son matériel et lutte contre l'incendie simulé. Les chefs d'équipe devraient donner les consignes voulues à leurs équipes et informer la passerelle ou le centre de maîtrise des avaries de l'évolution de la situation. Il faudrait observer si les membres des équipes portent les vêtements adéquats et savent manier leur matériel. Le PSCO devrait s'assurer que le matériel est au complet. Il ne faut pas se borner à rassembler les membres de l'équipage avec leur matériel. Il est possible de vérifier la façon dont ils réagissent en cas de blessures en demandant à l'un d'entre eux d'être une victime simulée. Le PSCO devrait observer la façon dont l'information circule et la manière dont les brancardiers et les secouristes réagissent. Il est difficile de porter correctement une civière quand on emprunte des coursives, des portes et des escaliers étroits et il faut de l'entraînement.

2.5.3 L'exercice devrait, dans la mesure du possible, se dérouler comme s'il s'agissait réellement d'une situation d'urgence.

2.5.4 Les membres de l'équipage auxquels sont confiées d'autres fonctions qui entrent dans le cadre d'un exercice d'incendie, par exemple surveiller les générateurs de secours, le local de CO₂, les diffuseurs et les pompes d'incendie de secours, devraient également participer à l'exercice. Le PSCO peut leur demander de lui expliquer leurs fonctions et, si possible, de montrer qu'ils les connaissent bien.

2.5.5 À bord des navires à passagers, il faudrait accorder une attention particulière aux fonctions dont sont chargés les membres de l'équipage affectés à la fermeture des portes et des volets d'incendie à commande manuelle. Les dispositifs de fermeture en question devraient être actionnés par les personnes responsables dans les zones de l'incendie ou des incendies simulés pendant l'exercice. Les membres de l'équipage qui ne font pas partie des équipes de lutte contre l'incendie sont en général postés à divers endroits dans les locaux d'habitation des passagers afin de faciliter leur évacuation. Il faudrait demander à ces membres de l'équipage d'expliquer les fonctions dont ils sont chargés et la signification des divers signaux d'alarme et d'indiquer deux moyens de quitter les lieux ainsi que l'endroit où les passagers sont censés se rendre. Les membres de l'équipage chargés d'aider les passagers devraient au moins pouvoir donner suffisamment de renseignements pour orienter un passager vers les postes de rassemblement et d'embarquement appropriés.

2.6 Exercices d'abandon du navire

2.6.1 Après avoir consulté le capitaine, le PSCO peut exiger que l'on effectue un exercice d'abandon du navire avec un ou plusieurs radeaux ou embarcations de sauvetage. Il faut essentiellement que les embarcations ou radeaux de sauvetage soient surveillés et manœuvrés par les membres de l'équipage que le rôle d'appel charge de cette tâche. Si possible, le PSCO devrait aussi utiliser le ou les canots de secours lors de cet exercice. Le chapitre III de la Convention SOLAS de 1974 contient des prescriptions spécifiques sur l'entraînement à l'abandon du navire et les exercices s'y rapportant, les principes décrits dans les paragraphes ci-après étant particulièrement pertinents.

2.6.2 L'exercice devrait, dans la mesure du possible, se dérouler comme s'il s'agissait réellement d'une situation d'urgence.

2.6.3 Lors de l'exercice d'abandon du navire, il faudrait :

- .1 appeler les membres d'équipage, et les passagers, le cas échéant, au(x) poste(s) de rassemblement, au moyen du signal d'alarme prescrit, et s'assurer qu'ils ont pris connaissance de l'ordre d'abandonner le navire comme l'exige le rôle d'appel;

- .2 rallier les postes de rassemblement et faire les préparatifs en vue de l'accomplissement des tâches spécifiées sur le rôle d'appel;
- .3 s'assurer que les membres d'équipage, et les passagers le cas échéant, portent des vêtements appropriés;
- .4 s'assurer que les brassières de sauvetage sont correctement endossées;
- .5 amener au moins une embarcation de sauvetage après avoir fait tous les préparatifs nécessaires en vue de la mise à l'eau;
- .6 démarrer le moteur de l'embarcation de sauvetage et le faire marcher;
- .7 faire fonctionner les bossoirs utilisés pour la mise à l'eau des radeaux de sauvetage;
- .8 effectuer une simulation de recherche et de sauvetage de passagers coincés dans leurs cabines (s'il y a lieu);
- .9 donner des instructions sur l'utilisation des engins de sauvetage radioélectriques;
- .10 mettre à l'essai l'éclairage de secours et l'éclairage à faible hauteur, le cas échéant, aux fins du rassemblement et de l'abandon du navire; et
- .11 si le navire est équipé de dispositifs d'évacuation en mer, appliquer les procédures nécessaires au déploiement de ces dispositifs jusqu'à l'étape précédant immédiatement le déploiement réel.

2.6.4 Si l'embarcation de sauvetage amenée au cours de l'exercice n'est pas le canot de secours, il faudrait aussi amener ce canot de secours en s'assurant que son embarquement et sa mise à l'eau se font le plus rapidement possible. Le PSCO devrait s'assurer que les membres de l'équipage connaissent bien les fonctions qui leur incombent en cas d'abandon du navire et que le membre de l'équipage responsable des embarcations et radeaux de sauvetage connaît parfaitement leur maniement et leur matériel d'armement. Il faut être prudent lorsque l'on exige la mise à l'eau d'embarcations de sauvetage du navire. C'est au capitaine qu'il appartient, aux fins de l'exercice, de décider du nombre de personnes devant se trouver à bord de l'embarcation de sauvetage pendant sa mise à l'eau, compte tenu du fait que la Convention SOLAS de 1974 n'exige pas que des personnes se trouvent à bord de l'embarcation durant les opérations d'aménagement et de récupération, et ce, dans l'objectif de réduire le risque d'accident pendant la mise à l'eau et la récupération. Il faut toutefois comparer ce risque à celui qu'entraîne l'embarquement/débarquement lorsque l'embarcation est encore à l'eau, si cette dernière doit être éloignée et son moteur mis en marche.

2.6.5 Chaque embarcation ou radeau de sauvetage devrait être arrimé de manière à être continuellement prêt à être utilisé, de sorte que deux membres de l'équipage puissent mener à bien les préparatifs d'embarquement et de mise à l'eau en moins de 5 minutes.

2.7 Exercices concernant l'entrée dans les espaces clos et le sauvetage

2.7.1 Après avoir consulté le capitaine, le PSCO peut exiger qu'un exercice d'accès aux espaces clos et de sauvetage soit effectué. Il s'agit essentiellement de confirmer que les membres de l'équipage connaissent la procédure à suivre pour entrer dans les espaces clos

et y secourir du personnel en toute sécurité, peuvent le démontrer par un exercice d'accès aux espaces clos et de sauvetage et sont capables de communiquer efficacement lorsqu'ils entrent dans un espace clos, qu'il s'agisse d'un accès planifié ou d'une situation d'urgence.

2.7.2 L'exercice peut être effectué dans un espace clos hypothétique; il n'est pas nécessaire de choisir un espace clos réel.

2.7.3 Le PSCO devrait contrôler la structure de l'espace clos et les scénarios des exercices et vérifier que les officiers responsables sont indiqués sur le rôle d'appel, le cas échéant.

2.7.4 L'exercice concernant l'entrée dans les espaces clos et le sauvetage devrait inclure :

- .1 la vérification et l'utilisation de l'équipement de protection individuelle prescrit pour l'entrée;
- .2 la vérification et l'utilisation du matériel et des procédures de communication;
- .3 la vérification et l'utilisation des instruments permettant de mesurer l'atmosphère dans les espaces clos;
- .4 la vérification et l'utilisation du matériel et des procédures de sauvetage; et
- .5 les consignes relatives aux secours d'urgence et aux techniques de réanimation.

2.8 Exercices portant sur les manœuvres à effectuer en cas d'urgence

2.8.1 Après avoir consulté le capitaine, le PSCO peut exiger qu'un exercice utilisant les moyens d'urgence pour gouverner le navire soit effectué. Il s'agit essentiellement de confirmer que les membres de l'équipage connaissent la procédure à suivre pour gouverner le navire en cas d'urgence.

2.8.2 Le PSCO peut vérifier la procédure et les moyens de communication à la fois à la passerelle de navigation et dans le local de l'appareil à gouverner.

2.8.3 L'exercice de manœuvre en cas d'urgence devrait inclure :

- .1 la commande directe depuis le local de l'appareil à gouverner;
- .2 la procédure de communication avec la passerelle de navigation; et
- .3 le fonctionnement des autres sources d'énergie, le cas échéant.

2.9 Plan de maîtrise des avaries et Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures ou Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers

2.9.1 Le PSCO peut déterminer s'il y a à bord d'un navire à passagers un plan de maîtrise des avaries et si l'équipage est au fait des tâches qui lui incombent et sait utiliser correctement les installations et l'équipement du navire aux fins de la maîtrise des avaries. Ces dispositions s'appliquent également au Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures (SOPEP) pour tous les types de navires et au Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers (SMPEP), le cas échéant.

2.9.2 Le PSCO peut déterminer si les officiers du navire connaissent la teneur du manuel de maîtrise des avaries, qui devrait leur être fourni, ou celle du plan de maîtrise des avaries.

2.9.3 Le PSCO peut demander aux officiers d'expliquer les mesures à prendre dans divers cas d'avarie.

2.9.4 Il peut également demander aux officiers de donner des explications au sujet des limites des compartiments étanches à l'eau, des ouvertures qui y sont pratiquées, y compris leurs dispositifs de fermeture et l'emplacement des commandes, et des dispositions à prendre pour corriger toute gîte causée par un envahissement.

2.9.5 Les officiers devraient bien connaître l'effet qu'une avarie et l'envahissement consécutif d'un compartiment ont sur l'assiette et la stabilité de leur navire, ainsi que les mesures correctives à prendre.

2.10 Plan concernant la lutte contre l'incendie

2.10.1 Le PSCO peut déterminer s'il y a à bord un plan ou un manuel concernant la lutte contre l'incendie, si l'équipage est au fait des renseignements fournis dans ce plan ou manuel et si, dans le cas des navires-citernes, les membres d'équipage sont familiarisés avec le calculateur de stabilité approuvé.

2.10.2 Le PSCO peut vérifier que les plans concernant la lutte contre l'incendie sont affichés en permanence à l'usage des officiers du navire. Une autre possibilité consiste à remettre à chaque officier un manuel contenant les renseignements du plan concernant la lutte contre l'incendie et à veiller à ce qu'un exemplaire soit à tout moment disponible à bord en un endroit accessible. Les plans et manuels devraient être tenus à jour, toute modification devant y être portée dans les plus brefs délais.

2.10.3 Le PSCO peut déterminer si les officiers responsables et surtout ceux qui sont chargés de fonctions à cet égard dans le rôle d'appel connaissent bien les données consignées dans le plan ou le manuel de lutte contre l'incendie et savent comment réagir en cas d'incendie.

2.10.4 Le PSCO peut s'assurer que les officiers responsables du navire connaissent bien les principaux éléments de structure qui font partie des différentes zones d'incendie et les moyens d'accès aux différents compartiments.

APPENDICE 8

DIRECTIVES SUR L'APPLICATION DU CODE ISM À L'INTENTION DES FONCTIONNAIRES CHARGÉS DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 Le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) a été adopté par l'Assemblée à sa dix-huitième session par la résolution A.741(18) et a ensuite été modifié par les résolutions MSC.104(73), MSC.179(79), MSC.195(80), MSC.273(85) et MSC.353(92). Il est devenu obligatoire en vertu de la règle IX/3 de la Convention SOLAS de 1974.

1.2 L'Administration a la responsabilité de vérifier qu'il a été satisfait aux prescriptions du Code ISM et de délivrer des documents de conformité aux compagnies et des Certificats de gestion de la sécurité aux navires. Cette vérification est effectuée par l'Administration ou par un organisme reconnu.

1.3 Les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port (PSCO) n'effectuent pas d'audits de gestion de la sécurité. Ces audits relèvent de la responsabilité de l'État du pavillon et de la compagnie et ne relèvent pas du contrôle par l'État du port. Les PSCO effectuent les inspections des navires, lesquelles consistent en un processus d'échantillonnage qui donne un aperçu du navire à un moment donné.

1.4 Les documents relatifs au système de gestion de la sécurité du navire peuvent être disponibles dans la langue de travail du navire que le PSCO ne comprend pas. Ce n'est pas une procédure harmonisée si le PSCO se rend uniquement à bord de navires où les documents relatifs au système de gestion de la sécurité du navire sont dans une langue qu'il comprend.

2 OBJET

2.1 Les présentes Directives visent à fournir des orientations aux PSCO afin qu'ils appliquent d'une manière uniforme les dispositions du Code ISM concernant les déficiences techniques ou liées à l'exploitation constatées lors d'une inspection effectuée dans le cadre du contrôle par l'État du port.

3 APPLICATION

3.1 Le Code ISM s'applique aux types de navires ci-après qui effectuent des voyages internationaux :

- .1 tous les navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers;
- .2 les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques, les transporteurs de gaz, les vraquiers et les engins à grande vitesse à cargaisons d'une jauge brute égale ou supérieure à 500; et
- .3 les autres navires de charge et les unités mobiles de forage au large automotrices d'une jauge brute égale ou supérieure à 500.

3.2 Aux fins d'établir l'applicabilité du chapitre IX de la Convention SOLAS de 1974 et du Code ISM, l'expression "jauge brute" désigne la jauge brute du navire calculée

conformément aux dispositions de la Convention de 1969 sur le jaugeage et telle qu'indiquée dans le Certificat international de jaugeage du navire.

3.3 Le Code ISM ne s'applique pas aux navires d'État utilisés à des fins non commerciales.

4 DOCUMENTATION PERTINENTE

4.1 La documentation pertinente aux fins des présentes Directives comprend les instruments et documents suivants :

- .1 Convention SOLAS de 1974;
- .2 Code ISM;
- .3 copie du document de conformité provisoire ou copie du document de conformité;
- .4 Certificat de gestion de la sécurité provisoire ou Certificat de gestion de la sécurité; et
- .5 circulaire MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401, telle qu'elle pourrait être modifiée.

5 DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS

Convention SOLAS de 1974	Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée
Code ISM	Code international de gestion de la sécurité : Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adopté par la résolution A.741(18), tel que modifié
Procédures de contrôle par l'État du port	Procédures de contrôle par l'État du port, 2023, adoptées par la résolution A.1185(33), telles qu'elles pourraient être modifiées
Compagnie	Le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur-gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées par le Code
Administration	Le gouvernement de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon
Document de conformité	Un document délivré à une compagnie qui satisfait aux prescriptions du Code ISM
Certificat de gestion de la sécurité	Un document délivré à un navire pour attester que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé

Système de gestion de la sécurité	Un système structuré et documenté qui permet au personnel de la compagnie d'appliquer efficacement la politique de la compagnie en matière de sécurité et de protection de l'environnement
Preuve objective	Renseignement, document ou exposé des faits quantitatif ou qualitatif ayant trait à la sécurité ou à l'existence et à l'application d'un élément du système de gestion de la sécurité, qui se fonde sur des constatations, des mesures ou des essais et qui peut être vérifié
Certificat valable	Un certificat qui a été délivré, sous forme électronique ou sur papier, directement par une Partie à une convention applicable ou pour son compte par un organisme reconnu et qui indique la date exacte à laquelle il prend effet, qui satisfait aux dispositions de la convention applicable et qui porte des indications correspondant aux caractéristiques du navire, de son équipement et de son équipage
PSC	Contrôle par l'État du port
PSCO	Fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port
RO	Organisme reconnu : un organisme reconnu par l'Administration
MODU	Unité mobile de forage au large
Relatif au Code ISM	Une défectuosité technique ou liée à l'exploitation, qui, de l'avis du PSCO, fournit la preuve objective d'une défaillance ou d'un manque d'efficacité dans l'application du Code ISM et qui est classée comme "relative au Code ISM" dans le rapport d'inspection
Défectuosité liée au Code ISM	Une défectuosité qui est liée au Code ISM

6 INSPECTION DU NAVIRE

6.1 Inspection initiale

6.1.1 L'inspection initiale devrait être effectuée conformément aux Procédures de contrôle par l'État du port.

6.1.2 Durant l'inspection PSC initiale, le PSCO devrait vérifier que le navire a à bord les certificats ISM prévus aux termes du chapitre IX de la Convention SOLAS de 1974 et du Code ISM en examinant l'exemplaire du document de conformité et le Certificat de gestion de la sécurité, compte tenu des différents points suivants :

- .1 il devrait y avoir à bord un exemplaire du document de conformité. Toutefois, conformément aux dispositions de la Convention SOLAS de 1974, il n'est pas exigé que l'exemplaire du document de conformité soit authentifié ou certifié. L'exemplaire du document de conformité devrait être pourvu des visas requis;
- .2 le certificat de gestion de la sécurité n'est valable que si la compagnie exploitant le navire détient un document de conformité valable pour ce type

- de navire. Le type de navire indiqué dans le certificat de gestion de la sécurité devrait figurer dans le document de conformité et les caractéristiques de la compagnie devraient être identiques dans le document de conformité et dans le certificat de gestion de la sécurité. Le certificat de gestion de la sécurité devrait être pourvu des visas requis;
- .3 la validité d'un document de conformité provisoire ne devrait pas excéder une durée de 12 mois. La validité d'un certificat de gestion de la sécurité provisoire ne devrait pas excéder une durée de six mois. Dans des cas particuliers, l'Administration ou, à la demande de l'Administration, un autre gouvernement, peut proroger la validité du certificat de gestion de la sécurité provisoire pour une durée supplémentaire qui ne devrait pas dépasser six mois à compter de la date d'expiration de ce certificat;
- .4 les organismes reconnus peuvent délivrer, conformément à leurs procédures internes, un document de conformité ou un certificat de gestion de la sécurité dont la validité ne dépasse pas cinq mois, pendant que le certificat valable pour toute la durée prévue est en cours de préparation. Si une vérification aux fins de renouvellement est achevée et qu'un nouveau certificat de gestion de la sécurité ne peut pas être délivré ou placé à bord du navire avant la date d'expiration du certificat existant, l'Administration ou l'organisme reconnu peut viser le certificat existant. Un tel certificat devrait être accepté comme valable pour une période supplémentaire ne dépassant pas cinq mois à compter de la date d'expiration;
- .5 si à la date d'expiration d'un certificat de gestion de la sécurité, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel la vérification de ce certificat peut être effectuée, l'Administration peut proroger la validité du certificat de gestion de la sécurité; toutefois, une telle prorogation ne devrait être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel la vérification du certificat peut être effectuée, et ce, uniquement dans les cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable;
- .6 aucun certificat de gestion de la sécurité ne devrait être prorogé pour une durée supérieure à trois mois et les navires auxquels est accordée une telle prorogation ne devraient pas, à leur arrivée au port dans lequel ce certificat doit être vérifié, être autorisés en vertu d'une telle prorogation à quitter le port sans être en possession d'un nouveau certificat de gestion de la sécurité. Lorsque la vérification aux fins d'un renouvellement est achevée, le nouveau certificat de gestion de la sécurité devrait être valable jusqu'à une date qui ne soit pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat de gestion de la sécurité existant avant que la prorogation n'ait été accordée; et
- .7 si aucune déféctuosité technique ou liée à l'exploitation n'est détectée durant une inspection initiale effectuée conformément aux Procédures de contrôle par l'État du port et aux directives, il n'est pas nécessaire d'examiner cet aspect sous l'angle du Code ISM.

6.2 Bonnes raisons

6.2.1 Étant donné que le PSCO n'effectue pas d'audit de gestion de la sécurité du système de gestion de la sécurité pendant une inspection PSC, le terme "bonnes raisons" ne s'applique pas dans ce contexte.

6.2.2 Les bonnes raisons et l'inspection plus détaillée qui en résulte n'existent que pour les défauts techniques ou liés à l'exploitation.

6.3 Inspection plus détaillée

6.3.1 S'il est procédé à une inspection plus détaillée en raison de défauts techniques ou liés à l'exploitation, cela doit être fait conformément aux Procédures de contrôle par l'État du port. Toute défaut technique et/ou liée à l'exploitation constatée pendant cette inspection devrait être examinée à titre individuel ou collectif par le PSCO, qui fera appel à son jugement professionnel pour indiquer si :

- .1 il ne s'agit pas d'une défaut, ou d'un manque d'efficacité, dans l'application du Code ISM; ou
- .2 il s'agit d'une défaut, ou d'un manque d'efficacité, dans l'application du Code ISM.

6.3.2 S'il existe encore une défaut liée au Code ISM constatée lors d'une précédente inspection PSC et que l'inspection PSC actuelle intervient plus de trois mois plus tard, lors de l'inspection PSC en cours, le PSCO doit vérifier l'efficacité de toute mesure corrective prise par la compagnie, en examinant de quel domaine relèvent les défauts techniques et/ou liés à l'exploitation du précédent rapport d'inspection PSC qui a conduit à la délivrance d'une défaut liée au Code ISM.

7 MESURES DE SUIVI

7.1 Défauts techniques et liés à l'exploitation et au Code ISM

7.1.1 Les principes indiqués dans les Procédures de contrôle par l'État du port concernant la notification et la rectification des défauts techniques et liés à l'exploitation, l'immobilisation et la mainlevée de la saisie du navire sont applicables.

7.1.2 En cas de notification de défauts techniques ou liés à l'exploitation :

- .1 qui, susceptibles ou non de donner lieu à l'immobilisation, ne montrent pas de défaillance ou de manque d'efficacité dans l'application du Code ISM : aucune défaut relative au Code ISM ne devrait être signalée dans le rapport d'inspection PSC;
- .2 parmi lesquelles au moins une défaut, qui n'est pas susceptible de donner lieu à l'immobilisation, montre une défaillance ou un manque d'efficacité dans l'application du Code ISM, une défaut liée au Code ISM qui ne donne pas lieu à l'immobilisation sera consignée dans le rapport d'inspection PSC en exigeant que les mesures correctives soient prises dans les trois mois;
- .3 qui, individuellement ne donnent pas lieu à l'immobilisation mais collectivement justifient l'immobilisation du navire et font apparaître une défaillance grave ou un manque d'efficacité dans l'application du Code ISM : consigner une défaut liée au Code ISM dans le rapport d'inspection PSC en exigeant un audit de la gestion de la sécurité effectué par l'Administration ou l'organisme reconnu avant la mainlevée de l'immobilisation du navire; et

- .4 parmi lesquelles au moins une d'entre elles qui est susceptible de donner lieu à l'immobilisation montre une défaillance grave ou un manque d'efficacité dans l'application du Code ISM : consigner une défectuosité relative au Code ISM donnant lieu à l'immobilisation dans le rapport d'inspection PSC en exigeant un audit de la gestion de la sécurité effectué par l'Administration ou l'organisme reconnu avant la mainlevée de l'immobilisation du navire.

Note : lorsque le PSCO estime qu'une ou plusieurs défectuosités techniques et/ou relatives à l'exploitation sont liées au Code ISM, il ne devrait être consigné qu'une seule défectuosité liée au Code ISM.

7.1.3 Le PSCO devra vérifier l'efficacité de toute mesure corrective décrite à la section 6.3.2. Si, après examen des domaines en relation avec la défectuosité liée au Code ISM, il s'avère que la mesure corrective n'a pas été prise dans les trois mois comme cela était prescrit, une nouvelle défectuosité liée au Code ISM susceptible de donner lieu à l'immobilisation sera consignée, en exigeant un audit de la gestion de la sécurité effectué par l'Administration ou un organisme reconnu. Dans ce cas, le PSCO devrait appliquer les procédures suivantes :

- .1 consigner une ou plusieurs défectuosités techniques ou liées à l'exploitation, susceptibles ou non de donner lieu à l'immobilisation, qui relèvent du (des) même(s) domaine(s) qui ont conduit à la délivrance de la précédente défectuosité liée au Code ISM;
- .2 signaler la ou les défectuosités comme étant "liées au Code ISM" et ajouter le texte suivant dans les observations additionnelles : "Cette défectuosité démontre une application inefficace du Code ISM dans les domaines où la ou les défectuosités ont été découvertes lors de l'inspection PSC, le ..."; et
- .3 signaler une nouvelle défectuosité liée au Code ISM susceptible de donner lieu à l'immobilisation en exigeant qu'un audit de la gestion de la sécurité soit effectué par l'Administration ou un organisme reconnu, avant la mainlevée de l'immobilisation du navire.

7.2 Défectuosités ne justifiant pas l'immobilisation du navire

Les petites fautes de frappe dans le document de conformité, le document de conformité provisoire, le certificat de gestion de la sécurité ou le certificat de gestion de la sécurité provisoire devraient être consignées dans le rapport d'inspection PSC dans la catégorie des défectuosités techniques concernant les certificats et non comme une défectuosité liée au Code ISM.

7.3 Défectuosités justifiant l'immobilisation du navire

Les défectuosités ci-après peuvent donner lieu à l'immobilisation du navire :

- .1 défectuosités de nature technique et/ou relatives à l'exploitation qui, individuellement ou collectivement, apportent la preuve objective d'une défaillance grave ou d'un manque d'efficacité dans l'application du Code ISM;
- .2 il n'existe aucun certificat de gestion de la sécurité, certificat de la gestion de la sécurité provisoire et/ou exemplaire du document de conformité ou document de conformité provisoire à bord du navire;

- .3 il n'existe aucun certificat de gestion de la sécurité, ni certificat de gestion de la sécurité provisoire en cours de validité à bord du navire;
- .4 la date de vérification intermédiaire du certificat de gestion de la sécurité est dépassée;
- .5 le certificat de gestion de la sécurité a expiré et il n'existe aucune preuve objective de prolongation délivrée par l'Administration ou bien le certificat de gestion de la sécurité a été retiré par l'Administration;
- .6 le document de conformité ou le document de conformité provisoire a expiré ou a été retiré;
- .7 le type de navire indiqué sur le certificat de gestion de la sécurité ou le certificat de gestion de la sécurité provisoire ne figure pas sur le document de conformité ou sur le document de conformité provisoire;
- .8 il n'existe pas de preuve à bord de la vérification annuelle du document de conformité;
- .9 le numéro de certificat sur l'exemplaire du document de conformité et les pages contenant les visas ne correspondent pas; et
- .10 le nom de la compagnie, l'adresse de la compagnie ou l'autorité du gouvernement qui délivre le certificat ou le document indiqués sur le document de conformité ou le document de conformité provisoire ne correspondent pas à ceux qui sont indiqués dans le certificat de gestion de la sécurité ou le certificat de gestion de la sécurité provisoire.

8 NOTIFICATION

8.1 Défectuosités techniques et défectuosités liées à l'exploitation

8.1.1 Toutes les défectuosités techniques et/ou liées à l'exploitation devraient être consignées par l'État du port dans le rapport d'inspection PSC comme une seule défectuosité conformément aux Procédures de contrôle par l'État du port.

8.1.2 Une défectuosité technique tenant à un élément défectueux dans le document de conformité/certificat de gestion de la sécurité ou document de conformité/certificat de gestion de la sécurité provisoire devrait être consignée dans le rapport d'inspection PSC sous le code de défectuosité relevant du document de conformité ou du certificat de gestion de la sécurité respectivement.

8.2 Défectuosité liée au Code ISM

Lorsque le PSCO a examiné les défectuosités techniques et/ou liées à l'exploitation et déterminé qu'elles fournissent la preuve objective d'une défaillance, d'une défaillance grave ou d'un manque d'efficacité dans l'application du Code ISM, il faudrait consigner dans le rapport d'inspection PSC une défectuosité liée au Code ISM.

APPENDICE 9

DIRECTIVES POUR LE CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT CONCERNANT LE LRIT

1 OBJET

Les présentes Directives visent à fournir des indications de base aux fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port (PSCO) pour qu'ils puissent vérifier la conformité avec les prescriptions de la Convention SOLAS de 1974 relatives à l'identification et au suivi des navires à grande distance (LRIT).

2 APPLICATION

2.1 Les prescriptions applicables au matériel LRIT sont énoncées dans la règle V/19-1 de la Convention SOLAS de 1974 et, aux termes des Normes de performance et prescriptions fonctionnelles révisées applicables à l'identification et au suivi des navires à grande distance (résolution MSC.263(84)/Rev.1), telles que modifiées, tous les navires à passagers et navires de charge (y compris les engins à grande vitesse) d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 et toutes les unités mobiles de forage au large sont tenus d'envoyer des renseignements LRIT sur leur position au moins toutes les six heures. Les navires équipés d'un système d'identification automatique (AIS) et exploités exclusivement dans la zone océanique A1 ne sont pas tenus de satisfaire aux dispositions relatives au LRIT. La zone océanique A1 est définie à la règle IV/2.1.15 de la Convention SOLAS de 1974 comme étant "une zone située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes métriques et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence, telle qu'elle peut être définie par un Gouvernement contractant".

2.2 Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS de 1974 sont censés établir un centre de données LRIT, soit national, soit régional, soit commun avec d'autres États du pavillon et communiquer les renseignements pertinents sur le centre à l'OMI. Les centres de données LRIT des gouvernements transmettent, sur demande, les renseignements LRIT provenant des navires autorisés à battre leur pavillon à d'autres Gouvernements contractants à la Convention SOLAS de 1974 par l'intermédiaire du Central international de données LRIT. Les États du port sont autorisés à demander des renseignements LRIT aux navires étrangers qui ont fait part de leur intention d'entrer dans un port, une installation portuaire ou un lieu soumis à leur juridiction.

2.3 Dans la plupart des cas, un terminal Inmarsat C ou Inmarsat Mini-C autonome utilisé pour le SMDSM ou le système d'alerte de sûreté du navire servira de terminal LRIT, mais d'autres systèmes peuvent être employés pour assurer la fonction LRIT (par exemple Inmarsat D+ ou Iridium).

3 INSPECTION DES NAVIRES TENUS D'AVOIR À BORD DU MATÉRIEL LRIT

3.1 Inspection initiale

3.1.1 Le PSCO devrait d'abord établir la zone océanique dans laquelle le navire est autorisé à naviguer, telle qu'indiquée sur son certificat. Cette vérification devrait lui permettre de

s'assurer que le navire est soumis aux règles relatives au LRIT, en fonction de son type et sa jauge. Après avoir examiné le certificat, le PSCO devrait vérifier :

- .1 que la fiche d'équipement (modèle E, P ou C) comporte une mention du système LRIT prescrit, s'il y a lieu¹; et
- .2 que le matériel dont le représentant du navire a indiqué qu'il était le terminal LRIT désigné est mis en circuit².

3.1.2 En cas de changement récent de pavillon, le PSCO peut s'assurer également :

- .1 qu'un rapport d'essai de conformité a de nouveau été délivré, si le nouvel État du pavillon ne reconnaît pas l'organisme qui a délivré le rapport d'essai de conformité existant; ou
- .2 qu'un nouvel essai de conformité a été effectué par le fournisseur de services d'applications (ASP) au nom de l'Administration avant la délivrance d'un nouveau rapport d'essai et d'un certificat.

3.2 Bonnes raisons

Les conditions pouvant justifier une inspection plus détaillée du matériel utilisé pour le LRIT peuvent être notamment les suivantes :

- .1 source d'énergie principale ou de secours défectueuse;
- .2 renseignements ou indication selon lesquels le matériel LRIT ne fonctionne pas correctement;
- .3 absence d'un rapport d'essai de conformité à bord du navire; et
- .4 le "registre des activités liées à la navigation" montre que le matériel LRIT a été débranché et que cela n'a pas été signalé à l'Administration du pavillon comme le prescrit la règle V/19-1.7.2 de la Convention SOLAS de 1974.

3.3 Inspection plus détaillée

3.3.1 En cas de doute ou de notification d'un défaut de fonctionnement du système LRIT, le fonctionnaire peut se mettre en rapport avec l'Administration du pavillon pour lui demander si les renseignements LRIT du navire ont été transmis de façon fiable au centre de données LRIT.

3.3.2 Si des problèmes sont mis en évidence lors de l'inspection initiale, une inspection plus détaillée du matériel utilisé pour le LRIT peut consister en ce qui suit :

- .1 vérification de la source d'énergie, qui devrait être raccordée à la source d'énergie principale et à la source d'énergie de secours (une alimentation sans interruption n'est pas exigée). Si le LRIT fait partie de l'installation

¹ Sachant qu'une fiche d'équipement est exigée pour les navires de charge d'une jauge brute supérieure à 500 et les navires à passagers.

² Dans des circonstances exceptionnelles et pendant la période la plus courte possible, les systèmes LRIT peuvent être débranchés ou peuvent transmettre les renseignements LRIT moins fréquemment (règle V/19-1.7.2 de la Convention SOLAS de 1974 et résolution MSC.263(84)/Rev.1, paragraphe 4.4.1).

radioélectrique du SMDSM, l'alimentation en énergie devrait être conforme aux règles applicables au SMDSM;

- .2 inspection du "registre des activités liées à la navigation", pour établir si et quand l'installation a été mise hors circuit et si cela a été signalé à l'Administration du pavillon (règle V/19-1.7.2 de la Convention SOLAS de 1974 et résolution MSC.263(84)/Rev.1, paragraphe 4.4.1); et
- .3 vérification que le rapport d'essai de conformité dont dispose un navire pourvu d'un système LRIT a été délivré au nom de l'État du pavillon, que ce soit par lui-même ou par un fournisseur de services d'applications autorisé (se reporter à la circulaire MSC.1/Circ.1377/Rev.11 et les versions actualisées figurant dans le GISIS).

4 Défauts justifiant l'immobilisation du navire

4.1 Un PSCO devrait utiliser son jugement professionnel pour déterminer s'il doit immobiliser le navire jusqu'à ce qu'il soit remédié aux défauts qui ont pu être constatés ou s'il peut l'autoriser à appareiller avec ces défauts¹.

4.2 Afin d'aider les PSCO à appliquer les présentes Directives, les défauts qu'il faudrait considérer comme pouvant justifier l'immobilisation d'un navire sont indiqués ci-après :

- .1 absence d'un rapport d'essai de conformité LRIT valable; et
- .2 le capitaine ou l'officier responsable ne connaissent pas les procédures opérationnelles de bord essentielles concernant le LRIT.

4.3 Compte tenu des indications fournies dans les Recommandations concernant la mise en service du système LRIT (MSC.1/Circ.1298), il est également recommandé aux PSCO de ne pas immobiliser les navires si le système LRIT de bord fonctionne mais que l'installation ou l'organisme à terre n'est pas en mesure de recevoir, retransmettre ou traiter les renseignements.

4.4 Les PSCO sont avertis qu'un État du pavillon peut délivrer un certificat provisoire. Cela peut être le cas si, à la suite d'une inspection concluante en vue de la délivrance d'un rapport d'essai de conformité, le fournisseur de services d'applications n'a pas encore été en mesure de délivrer un document ou bien s'il n'est pas en mesure d'effectuer en temps voulu l'essai de conformité demandé par le propriétaire du navire.

¹ Se reporter à la règle V/16.2 de la Convention SOLAS de 1974 : "[...] bien que toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour maintenir en bon état de fonctionnement le matériel prescrit par le présent chapitre, les défauts de fonctionnement de ce matériel ne doivent pas être considérés comme rendant le navire inapte à prendre la mer ou comme une raison suffisante pour le retenir dans un port où il n'est guère facile de procéder à la réparation, à condition que le capitaine prenne les dispositions appropriées pour tenir compte du fait que le matériel est hors de fonctionnement ou que les renseignements requis ne peuvent pas être obtenus, lors de la planification et de l'exécution d'un voyage sûr à destination d'un port où des réparations peuvent être effectuées".

APPENDICE 10

DIRECTIVES POUR LE CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT EN VERTU DE LA CONVENTION DE 1969 SUR LE JAUGEAGE DES NAVIRES

1 La Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Convention de 1969 sur le jaugeage), qui est entrée en vigueur le 18 juillet 1982, s'applique aux :

- .1 navires neufs, c'est-à-dire aux navires dont la quille a été posée le 18 juillet 1982 ou après cette date; et
- .2 navires existants, c'est-à-dire aux navires dont la quille a été posée avant le 18 juillet 1982, à compter du 18 juillet 1994,

sauf que, aux fins de l'application des Conventions SOLAS de 1974, MARPOL et STCW de 1978, les dispositions transitoires indiquées au paragraphe 2 peuvent s'appliquer.

2 Conformément aux dispositions transitoires adoptées par l'Organisation¹, l'Administration peut, à la demande du propriétaire du navire, utiliser la jauge brute calculée conformément aux règles nationales appliquées avant l'entrée en vigueur de la Convention de 1969 sur le jaugeage, pour les navires suivants :

- .1 aux fins de la Convention SOLAS de 1974 :
 - .1 les navires dont la quille a été posée avant le 1^{er} janvier 1986;
 - .2 en ce qui concerne la règle IV/3 de la Convention SOLAS de 1974, les navires dont la quille a été posée le 1^{er} janvier 1986 ou après cette date, mais avant le 18 juillet 1994; et
 - .3 les navires de charge d'une jauge brute inférieure à 1 600 (telle que calculée en vertu des règles nationales sur le jaugeage) dont la quille a été posée le 1^{er} janvier 1986 ou après cette date, mais avant le 18 juillet 1994; et
- .2 aux fins de MARPOL, les navires d'une jauge brute inférieure à 400 (telle que calculée en vertu des règles nationales sur le jaugeage) dont la quille a été posée avant le 18 juillet 1994.

3 En ce qui concerne les navires auxquels les dispositions transitoires ci-dessus s'appliquent, une mention indiquant que la jauge brute a été calculée conformément aux règles nationales sur le jaugeage devrait être incluse dans la colonne intitulée "OBSERVATIONS" du Certificat international de jaugeage et dans la note de bas de page correspondant au chiffre indiqué pour la jauge brute dans les certificats de la Convention SOLAS de 1974 et MARPOL pertinents.

¹ Se reporter aux résolutions A.494(XII) en ce qui concerne la Convention SOLAS de 1974, A.540(13) en ce qui concerne la Convention STCW de 1978 et A.541(13) pour ce qui est de MARPOL.

4 Le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port (PSCO) devrait prendre les mesures indiquées ci-après lorsqu'il constate des déficiences en rapport avec la Convention de 1969 sur le jaugeage :

- .1 si un navire ne possède pas un Certificat international de jaugeage en cours de validité, il perd tous les bénéfices de l'application de la Convention de 1969 sur le jaugeage et l'État du pavillon devrait en être immédiatement informé;
- .2 si les observations et la note de bas de page exigées ne sont pas incluses dans les certificats pertinents des navires auxquels les dispositions transitoires s'appliquent, cette lacune devrait être notifiée au capitaine; et
- .3 si les caractéristiques principales du navire diffèrent de celles qui sont portées sur le Certificat international de jaugeage, la jauge brute ou la jauge nette s'en trouvant ainsi augmentée, l'État du pavillon devrait être informé sans tarder.

5 Les dispositions en matière de contrôle énoncées à l'article 12 de la Convention de 1969 sur le jaugeage ne prévoient pas l'immobilisation d'un navire possédant un Certificat international de jaugeage (1969) en cours de validité.

APPENDICE 11

DIRECTIVES À L'INTENTION DES FONCTIONNAIRES CHARGÉS DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT SUR LA DÉLIVRANCE DES BREVETS AUX GENS DE MER, LES EFFECTIFS ET LES HEURES DE REPOS

1 GÉNÉRALITÉS

La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS de 1974) a été adoptée en 1974 et est entrée en vigueur en 1980. De même, la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW de 1978) a été adoptée en 1978 et est entrée en vigueur en 1984. Ces deux conventions ont été modifiées à plusieurs reprises depuis leur entrée en vigueur.

2 OBJET

Les présentes Directives sont censées fournir des orientations en vue de l'adoption d'une approche harmonisée des inspections effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port conformément à la règle V/14 (effectifs) de la Convention SOLAS de 1974 et à la règle I/2 (délivrance des brevets des gens de mer) et au chapitre VIII (heures de repos) de la Convention STCW de 1978.

3 APPLICATION

3.1 La règle V/14.2 de la Convention SOLAS de 1974 ne s'applique qu'aux navires visés par le chapitre I de ladite convention. La Convention STCW de 1978, telle que modifiée, s'applique aux gens de mer qui servent à bord des navires océaniques. Le Code STCW est divisé en deux parties, une partie A obligatoire et une partie B non obligatoire. La partie B dudit code ne s'applique pas au cours de l'inspection.

3.2 Tous les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les autres navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 devraient avoir à bord un document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité ou un document équivalent délivré par l'État du pavillon.

3.3 Il faudrait de préférence consigner toute défectuosité nouvelle ou unique liée à la Convention SOLAS de 1974, à la Convention STCW de 1978 ou à d'autres conventions de l'OMI en les accompagnant d'une référence à ces conventions.

4 DOCUMENTATION PERTINENTE

On trouvera ci-dessous la liste des documents exigés dans le cadre de l'inspection dont il est question dans les présentes Directives :

Délivrance des titres aux gens de mer

- .1 brevet d'aptitude;
- .2 certificat d'aptitude;
- .3 visa attestant la reconnaissance d'un titre (visa délivré par l'État du pavillon);

.4 attestation (navires à passagers uniquement);

.5 certificat médical;

Effectifs

.6 document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité;

.7 rôle d'appel;

Heures de repos

.8 tableau indiquant l'organisation du travail à bord du navire et/ou horaires de quart; et

.9 registres des heures quotidiennes de repos.

5 DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS

5.1 Brevet d'aptitude désigne un titre délivré et visé à l'intention des capitaines, officiers ou opérateurs des radiocommunications dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) conformément aux dispositions des chapitres II, III, IV et VII de la Convention STCW de 1978, qui autorise son titulaire à servir dans la capacité indiquée dans ce document et à exécuter les fonctions correspondantes au niveau de responsabilité qui y est spécifié.

5.2 Certificat d'aptitude désigne un titre autre qu'un brevet d'aptitude délivré à un marin attestant qu'il satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention STCW de 1978 relatives à la formation, aux compétences et au service en mer.

5.3 Attestation désigne un document, autre qu'un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude, utilisé pour attester qu'il a été satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention STCW de 1978, telle que modifiée. La seule attestation prescrite aux termes de la Convention STCW de 1978, telle que modifiée, est délivrée au personnel qui satisfait aux prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et autre personnel des navires à passagers (règle V/2).

5.4 Dans la version anglaise, les abréviations suivantes ont été utilisées :

.1 CoC (Brevet d'aptitude);

.2 CoP (Certificat d'aptitude); et

.3 MSMD (Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité).

6 INSPECTION DU NAVIRE

6.1 Préparation préalable à l'embarquement

6.1.1 Le PSCO devrait connaître les prescriptions pertinentes de la règle V/14 de la Convention SOLAS de 1974 et de la Convention STCW de 1978 qui s'appliquent compte tenu du type, des dimensions, de la puissance du moteur et d'autres caractéristiques du navire.

6.1.2 Le PSCO devrait savoir que les résolutions sont des documents non obligatoires et ne s'appliquent pas dans le cadre d'une inspection de contrôle par l'État du port.

6.1.3 Le PSCO devrait également déterminer si l'État du pavillon est Partie à la Convention STCW de 1978, telle que modifiée. Si un État du pavillon n'est pas Partie à la Convention ou est Partie à la Convention mais ne figure pas dans la circulaire MSC.1/Circ.1163/Rev.13, telle qu'elle pourrait être modifiée, une inspection plus détaillée devrait être effectuée.

6.2 Inspection initiale

Titres et documents des gens de mer

6.2.1 Le PSCO devrait examiner les documents applicables énumérés à la section 4.

6.2.2 L'inspection devrait consister uniquement à vérifier que tous les gens de mer servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un titre possèdent les brevets d'aptitude, certificats d'aptitude et attestations applicables délivrés conformément aux chapitres II, III, IV, V, VI et VII de la Convention STCW de 1978, telle que modifiée, ainsi que le visa de l'État du pavillon correspondant, une dispense valable ou un justificatif attestant qu'une demande de visa a été soumise à l'Administration de l'État du pavillon, le cas échéant. Ces documents attestent que toutes les formations requises ont été suivies avec succès et qu'il est satisfait à la norme de compétence requise.

6.2.3 Lorsqu'il vérifie les titres et documents des gens de mer, le PSCO devrait confirmer qu'ils sont conformes aux caractéristiques du navire, à son exploitation et au poste que les gens de mer occupent à bord.

6.2.4 Conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article VI de la Convention STCW de 1978, les brevets de capitaine et d'officier devraient être visés par l'Administration qui les délivre, de la manière prescrite à la règle I/2 de l'Annexe de la Convention.

6.2.5 Les titres peuvent être délivrés sous la forme d'un seul titre incorporant le visa requis. Dans ce cas, il faudrait utiliser le modèle figurant au paragraphe 1 de la section A-I/2 du Code STCW.

6.2.6 Le visa peut également être diffusé en tant que document distinct. Dans ce cas, il faudrait utiliser le modèle figurant au paragraphe 2 de la section A-I/2 du Code STCW.

6.2.7 Néanmoins, les Administrations peuvent utiliser des modèles de titres et de visas qui sont différents de ceux qui figurent dans la section A-I/2 du Code STCW; toutefois, le modèle utilisé devrait fournir, au minimum, les renseignements requis en caractères romains et en chiffres arabes. Les variations par rapport à ces modèles qui sont autorisées sont indiquées au paragraphe 4 de la section A-I/2 du Code STCW.

6.2.8 Un numéro unique devrait être attribué à chaque titre et visa délivré en tant que document distinct; néanmoins, les visas attestant de la délivrance d'un titre peuvent avoir le même numéro que le titre en question, à condition que ce numéro soit unique.

6.2.9 Les titres et visas délivrés en tant que documents distincts devraient mentionner une date d'expiration. La date d'expiration d'un visa délivré en tant que document distinct ne devrait pas dépasser cinq ans après la date de délivrance et ne peut en aucun cas dépasser la date d'expiration du titre visé.

6.2.10 Les certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et aux officiers conformément à la règle V/1-1 ou à la règle V/1-2, ainsi que les brevets d'aptitude délivrés par un État autre que l'État du pavillon du navire à bord duquel le marin est engagé, doivent être reconnus par l'État du pavillon du navire. Si le PSCO constate que l'État du pavillon a reconnu des brevets ou des certificats d'aptitude délivrés par une Partie qui ne figure pas sur la liste de la circulaire MSC.1/Circ.1163, telle que modifiée, il devrait demander des précisions à l'Administration du pavillon. Aux termes du paragraphe 4 de la règle I/10 de la Convention STCW de 1978, les brevets délivrés par un État non Partie ou sous son autorité ne doivent pas être reconnus par l'Administration du pavillon.

6.2.11 Une Administration qui reconnaît en vertu de la règle I/10 un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude délivré aux capitaines ou aux officiers devrait viser ce titre en vue d'en attester la reconnaissance. Il faudrait utiliser le modèle de visa qui figure au paragraphe 3 de la section A-I/2 du Code STCW.

6.2.12 Un libellé incorrect ou l'absence de certains renseignements peut être un motif raisonnable de soupçonner qu'un titre ou un visa est frauduleux.

6.2.13 Un numéro unique devrait être attribué à chaque visa attestant la reconnaissance d'un titre; toutefois, les visas peuvent avoir le même numéro que le titre en question, à condition que ce numéro soit unique.

6.2.14 Les visas attestant la reconnaissance d'un titre devraient comprendre une date d'expiration. La date d'expiration d'un visa attestant la reconnaissance ne peut en aucun cas dépasser la date d'expiration du titre qu'il reconnaît.

6.2.15 La capacité dans laquelle le titulaire d'un titre est autorisé à servir à bord devrait être mentionnée sur le modèle de visa en des termes identiques à ceux qui sont utilisés dans les prescriptions applicables de l'Administration concernant les effectifs de sécurité. Il peut en découler une légère variation entre la terminologie du brevet d'aptitude original et celle du visa le reconnaissant.

6.2.16 Les gens de mer doivent avoir à bord leur brevet d'aptitude original ainsi que tout visa de reconnaissance original. Un visa délivré pour attester la reconnaissance d'un titre ne devrait pas permettre au marin de servir dans une capacité plus élevée que celle qui est indiquée dans le brevet d'aptitude original.

6.2.17 Si les circonstances l'exigent, l'Administration d'un État du pavillon peut autoriser un marin à servir à bord d'un navire autorisé à battre son pavillon pour une période ne dépassant pas trois mois s'il est titulaire d'un brevet d'aptitude en cours de validité délivré par une autre Partie et valable pour le service à bord des navires de cette Partie. Si une telle situation se présente, un justificatif attestant qu'une demande de visa a été soumise à l'Administration de l'État du pavillon doit pouvoir être fourni. Ce justificatif est souvent appelé "accusé de réception de la demande". Cette disposition permet aux Administrations d'autoriser les gens de mer à servir à bord de leurs navires alors que la demande de reconnaissance est en cours de traitement.

6.2.18 Si un visa attestant la reconnaissance d'un titre ou un brevet d'aptitude a expiré ou n'a pas été délivré ou lorsqu'un justificatif de la demande de visa n'est pas disponible, le PSCO devrait déterminer si le navire peut satisfaire ou non à la règle I/4.1.2 de la Convention STCW de 1978, qui prévoit que les effectifs et les titres des gens de mer servant à bord doivent être conformes aux prescriptions applicables de l'Administration de l'État du pavillon concernant les effectifs de sécurité. Dans le cas contraire, cela peut être considéré comme un défaut au sens de la règle I/4.2.4, auquel il faut remédier avant le départ sous peine d'immobilisation du

navire. Le PSCO devrait en informer immédiatement par écrit le capitaine du navire et le consul ou, en son absence, le représentant diplomatique le plus proche ou l'autorité maritime de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon, afin que des mesures appropriées soient prises.

6.2.19 Si l'on soupçonne qu'un capitaine, officier et/ou autre marin est en état d'ébriété alors qu'il s'acquitte de tâches spécifiques liées à la sécurité, à la sûreté et à la prévention de la pollution, les autorités compétentes de l'État du port et de l'État du pavillon devraient en être notifiées conformément aux chapitres 3 et 4 des Procédures de contrôle par l'État du port.

6.2.20 Les gens de mer devraient être titulaires d'un certificat médical valable et avoir suivi une formation de familiarisation à bord du navire. Si des membres de l'équipage sont affectés à des tâches spécifiques liées à la sécurité, à la sûreté ou à la prévention de la pollution, ils doivent être formés et qualifiés pour effectuer ces tâches conformément au chapitre applicable du Code STCW.

6.2.21 Conformément au paragraphe 5 de la section A-VI/1 du Code STCW, l'Administration de l'État du pavillon peut exempter de l'application de certaines prescriptions de cette section les gens de mer engagés à bord de navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute supérieure à 500 effectuant des voyages internationaux et à bord des navires-citernes.

Effectifs

6.2.22 Le PSCO devrait examiner les documents applicables, lesquels sont énumérés à la section 4.

6.2.23 Le contrôle des effectifs d'un navire étranger par l'État du port devrait se fonder sur les principes qui consistent à :

- .1 vérifier que les effectifs et les titres des gens de mer servant à bord sont conformes aux prescriptions applicables de l'Administration de l'État du pavillon concernant les effectifs de sécurité; et
- .2 vérifier que le navire et son personnel satisfont aux dispositions internationales énoncées dans la Convention SOLAS de 1974 et la Convention STCW de 1978.

6.2.24 Si les effectifs d'un navire sont conformes aux indications d'un document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité ou d'un document équivalent délivré par l'État du pavillon, le PSCO devrait admettre que le navire a des effectifs adéquats aux fins de la sécurité; toutefois, si le document a clairement été délivré sans qu'il soit tenu compte des principes énoncés dans les instruments pertinents, le PSCO devrait consulter l'Administration de l'État du pavillon.

6.2.25 Si l'Administration de l'État du pavillon n'a pas délivré de document spécifiant les effectifs de sécurité ou équivalent, en raison des dimensions du navire, le PSCO devrait examiner les brevets d'aptitude, certificats d'aptitude et visas pertinents de l'État du pavillon détenus par les membres d'équipage et les comparer aux prescriptions de la Convention STCW de 1978. S'agissant des effectifs, le fonctionnaire devrait ensuite faire appel à son jugement professionnel pour déterminer si le prochain voyage peut être effectué en toute sécurité, compte tenu des dispositions du chapitre VIII de la Convention STCW de 1978 et du Code STCW ainsi que de la durée et de la zone de ce voyage. Le fonctionnaire devrait prendre note du nombre de gens de mer à bord lors du précédent voyage en tant qu'autre indicateur des niveaux habituels des effectifs pour le navire. Il devrait consulter l'Administration de l'État du pavillon s'il a besoin de renseignements complémentaires.

6.2.26 Si un visa attestant la reconnaissance d'un titre a expiré ou n'a pas été délivré ou lorsqu'un justificatif de la demande de visa (accusé de réception de la demande) n'est pas disponible, le PSCO devrait déterminer si le navire peut satisfaire ou pas aux prescriptions applicables de l'Administration de l'État du pavillon concernant les effectifs de sécurité. Dans les cas où le PSCO estime qu'il a besoin de renseignements complémentaires, il devrait consulter l'Administration de l'État du pavillon.

6.2.27 Si l'État du pavillon ne donne pas suite à la demande, cela devrait constituer de bonnes raisons de procéder à une inspection plus détaillée afin de garantir que le nombre des membres de l'équipage et sa composition sont conformes aux principes énoncés au paragraphe 6.2.23 ci-dessus. Le navire ne devrait être autorisé à prendre la mer que s'il peut le faire en toute sécurité, compte tenu des critères relatifs à l'immobilisation qui sont énoncés dans la section 7.3. Dans un tel cas, les normes minimales à appliquer ne devraient pas être plus rigoureuses que celles qui s'appliquent aux navires battant le pavillon de l'État du port.

Heures de repos

6.2.28 Toutes les personnes auxquelles sont assignées des tâches en tant qu'officier de quart ou matelot faisant partie d'une équipe de quart et auxquelles sont assignées certaines tâches liées à la sécurité, à la sûreté et à la protection de l'environnement doivent bénéficier d'une période minimale de repos qui ne soit pas inférieure à :

- .1 au moins 10 heures de repos par période de 24 heures; et
- .2 77 heures par période de sept jours.

6.2.29 Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures.

6.2.30 Le PSCO devrait examiner les documents applicables, qui sont énumérés à la section 4, notamment les horaires de quart et les registres des heures quotidiennes de repos. Il peut inspecter l'exemplaire personnel des gens de mer de la fiche indiquant leurs heures de repos, qu'ils conservent à bord, afin de vérifier que les renseignements figurant dans les registres sont exacts.

6.2.31 Le tableau des horaires de quart doit être établi selon un modèle normalisé^{*}, pouvoir être consulté facilement par l'équipage et être affiché dans la langue ou les langues de travail du navire et en anglais.

6.2.32 Les heures quotidiennes de repos doivent être établies selon un modèle normalisé¹, dans la langue ou les langues de travail du navire et en anglais.

6.2.33 Le PSCO devrait tenir compte du fait que lorsque les gens de mer assurent une astreinte, par exemple lorsqu'un local de machines n'est pas gardé, ils doivent bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de leur repos est perturbée par des appels.

¹ Il est possible d'utiliser les Directives OMI/OIT relatives à l'élaboration de tableaux indiquant l'organisation du travail des gens de mer à bord et de modèles de registre des heures de travail et de repos des gens de mer.

6.2.34 Lorsqu'il évalue les heures de repos, le PSCO devrait tenir compte de toutes les conditions d'urgence qui pourraient appeler un marin à effectuer des heures supplémentaires pour assurer la sécurité immédiate du navire. Dans de tels cas, il y a lieu de consulter le capitaine afin d'obtenir une explication des événements et de la manière dont les gens de mer concernés ont bénéficié d'une période de repos adéquate.

6.2.35 Les Administrations des États du pavillon peuvent prévoir des dérogations aux prescriptions des paragraphes 6.2.28.2 et 6.2.29 ci-dessus pour une période maximale de deux semaines consécutives, à condition que la période de repos du marin ne soit pas inférieure à 70 heures par période de sept jours.

6.3 Bonnes raisons

6.3.1 L'expression "bonnes raisons" est définie à la section 1.7.2 des Procédures de contrôle par l'État du port.

6.3.2 Outre les exemples généraux de "bonnes raisons" figurant à la section 2.4 des Procédures, les faits spécifiques ci-dessous, tels qu'énoncés dans le paragraphe 1.3 de la règle I/4 de la Convention STCW de 1978, sont considérés comme des facteurs entraînant une inspection plus détaillée :

- .1 le navire a subi un abordage ou s'est échoué; ou
- .2 des substances ont été rejetées du navire, alors qu'il faisait route, était au mouillage ou était à quai, ce rejet étant illégal aux termes d'une quelconque convention internationale; ou
- .3 le navire, en manœuvrant de façon désordonnée ou peu sûre, n'a pas respecté les mesures d'organisation du trafic adoptées par l'Organisation ou des pratiques et procédures de navigation sûres; ou
- .4 le navire est, à d'autres égards, exploité de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, ou à compromettre la sûreté.

6.4 Inspection plus détaillée

6.4.1 Le PSCO devrait vérifier :

- .1 que les gens de mer sont suffisamment reposés et aptes au service à tous autres égards pour le premier quart au début du voyage prévu et pour assurer la relève des quarts suivants. Pour ce faire, les registres des heures quotidiennes de repos peuvent être comparés aux prescriptions de la Convention STCW de 1978 en étudiant une période appropriée, qui devrait au minimum inclure, dans la mesure du possible, la période de sept jours précédant immédiatement le départ. La période de repos doit rendre compte des heures de travail effectives;
- .2 qu'il y a un nombre suffisant de titulaires de titres dans tous les services pour démontrer que le navire et la composition de l'équipage sont conformes au Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité et aux prescriptions de la Convention STCW de 1978; et

- .3 que l'organisation du quart à la passerelle et du quart machine sont conformes aux prescriptions énoncées pour le navire par l'État du pavillon dans le Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité et aux prescriptions de la règle VIII/2 de la Convention STCW de 1978 et de la section A-VIII/2 du Code STCW.

6.4.2 Une évaluation des gens de mer ne peut être effectuée par l'État du port que s'il existe de bonnes raisons de penser que les gens de mer du navire ne sont pas aptes à respecter les normes de veille et de sûreté applicables prescrites par la Convention STCW de 1978, parce que l'une quelconque des situations mentionnées aux paragraphes 6.3.2.1 à 6.3.2.4 s'est produite :

- .1 la procédure d'évaluation prévue au paragraphe 1.3 de la règle I/4 de la Convention STCW de 1978 devrait consister à vérifier si les membres d'équipage qui sont tenus de posséder certaines compétences ont vraiment les aptitudes requises en rapport avec ce fait;
- .2 il ne faudrait pas oublier, lors de cette évaluation, que les procédures de bord relèvent du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) et que les dispositions de la Convention STCW de 1978 se limitent à la compétence requise pour exécuter ces procédures en toute sécurité;
- .3 les procédures de contrôle prévues aux termes de la Convention STCW de 1978 devraient se limiter aux normes de compétence des divers gens de mer se trouvant à bord et à leurs aptitudes en matière de veille, telles que définies dans la partie A du Code STCW. L'évaluation à bord des compétences devrait commencer par une vérification des titres des gens de mer;
- .4 nonobstant la vérification de leur titre, dans le cadre de l'évaluation prévue au paragraphe 1.3 de la règle I/4 de la Convention STCW de 1978, les gens de mer peuvent avoir à démontrer la compétence considérée sur le lieu de travail. Cette démonstration peut notamment permettre de vérifier qu'il est satisfait aux exigences opérationnelles en matière de veille et que les gens de mer font correctement face aux situations d'urgence compte tenu de leur niveau de compétence;
- .5 lors de l'évaluation, il faudrait se fonder uniquement sur les méthodes de démonstration des compétences ainsi que sur les critères d'évaluation des compétences et sur la portée des normes qui sont spécifiées dans la partie A du Code STCW. Lorsque les connaissances d'un officier ou d'un membre d'équipage concernant le fonctionnement du matériel sont remises en cause, il devrait lui être demandé d'effectuer un essai de fonctionnement. L'incapacité à effectuer cet essai pourrait indiquer une absence de familiarisation ou de compétence; et
- .6 l'autorité compétente en matière de sûreté devrait procéder à une évaluation des compétences en matière de sûreté dans le cas des gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sûreté uniquement s'il existe de bonnes raisons de le faire, ainsi qu'il est prévu au chapitre XI-2 de la Convention SOLAS de 1974. Dans tous les autres cas, l'évaluation devrait se limiter à vérifier les titres et/ou les visas des gens de mer.

7 MESURES DE SUIVI

7.1 Mesures possibles

Les mesures de contrôle possibles qui peuvent être envisagées par le PSCO conformément à la Convention SOLAS de 1974 ou à la Convention STCW de 1978 sont les suivantes :

- .1 contrôler les documents concernant le navire; et
- .2 contrôler les documents applicables à chaque marin à bord.

7.2 Défectuosités possibles

On trouvera ci-dessous une liste non exhaustive des défectuosités possibles :

Défectuosités liées aux documents des gens de mer :

- .1 aucun brevet d'aptitude, certificat d'aptitude, visa de l'État du pavillon ou attestation de la demande (règles I/4.2.1 et I/10 de la Convention STCW de 1978);
- .2 formation spécialisée requise : aucun document attestant une formation obligatoire de base ou avancée ni aucun visa n'a été présenté;
- .3 aucune preuve d'une formation de base, ou autre certificat d'aptitude, si la formation n'est pas comprise dans les qualifications requises pour l'obtention du titre détenu (règles VI/1, VI/1.2, VI/3, VI/4 et VI/6 de la Convention STCW de 1978); et
- .4 il existe des renseignements ou des preuves qui montrent que le capitaine ou l'équipage n'est pas familiarisé avec les opérations essentielles à effectuer à bord aux fins de la sécurité des navires ou de la prévention de la pollution ou que ces opérations n'ont pas été effectuées.

Défectuosités liées aux effectifs :

- .5 absence de document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité ou effectifs (nombre ou qualification) non conformes au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité (règle V/14 de la Convention SOLAS de 1974 et règle I/4.2.2 de la Convention STCW de 1978); et
- .6 la personne de service n'est pas qualifiée (règle I/4.2.4 de la Convention STCW de 1978).

Défectuosités liées aux heures de repos :

- .7 les horaires de quart ne sont pas affichés ou ne sont pas suivis (règles I/4.2.3 et I/4.2.5 de la Convention STCW de 1978 et paragraphe 5 de la section A-VIII/1 du Code STCW);
- .8 absence de tableau indiquant l'organisation du travail à bord ou de registre des heures de repos des gens de mer (paragraphe 7 de la section A-VIII/1 du Code STCW);

- .9 les registres des heures de repos sont inexacts ou incomplets (paragraphe 7 de la section A-VIII/1 du Code STCW); et
- .10 l'officier de quart bénéficie d'une période de repos inférieure à 10 heures par période de 24 heures (c'est-à-dire qu'il travaille pendant plus de 14 heures) ou inférieure à 77 heures par période de sept jours (section A-VIII/1 du Code STCW).

7.3 Défectuosités pouvant justifier l'immobilisation du navire

7.3.1 Les défectuosités qui peuvent être considérées comme présentant un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement sont énoncées au paragraphe 2 de la règle I/4 de la Convention STCW de 1978, telle que modifiée :

- .1 les gens de mer ne sont pas titulaires des certificats et brevets appropriés, ne possèdent pas de dispense valable ou ne fournissent pas de documents prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'Administration conformément au paragraphe 5 de la règle I/10;
- .2 non-respect des prescriptions de l'Administration applicables en matière d'effectifs de sécurité;
- .3 fait que les dispositions en matière de quart à la passerelle ou au quart machine ne satisfont pas aux prescriptions prévues pour le navire par l'Administration;
- .4 absence dans l'équipe de quart d'une personne qualifiée pour faire fonctionner le matériel essentiel pour la sécurité de la navigation, les radiocommunications de sécurité ou la prévention de la pollution des mers; et
- .5 incapacité de prévoir, pour assurer le premier quart au début d'un voyage et pour assurer les quarts ultérieurs, des personnes qui ont bénéficié d'un repos suffisant et qui sont par ailleurs aptes au service.

7.3.2 Un PSCO qui effectue un contrôle n'est en droit d'immobiliser un navire conformément à la Convention STCW de 1978, telle que modifiée, que lorsqu'aucune mesure n'a été prise pour remédier aux défectuosités, pour autant que le PSCO ait établi que cela présente un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

7.3.3 On trouvera ci-dessous des exemples de défectuosités donnant lieu à une immobilisation conformément à la Convention SOLAS de 1974 et à la Convention STCW de 1978 :

Raisons liées au navire :

- .1 le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité ou équivalent (règle V/14.2 de la Convention SOLAS de 1974) n'a pas été présenté; et
- .2 les registres des heures quotidiennes de repos ne se trouvent pas à bord (paragraphe 7 de la section A-VIII/1 du Code STCW);

Raisons liées aux documents des gens de mer :

- .3 le brevet d'aptitude n'est pas disponible ou contient de sérieuses anomalies (règle I/4.2.1 de la Convention STCW de 1978);
- .4 l'équipe de quart ne comprend pas d'opérateur des radiocommunications (SMDSM – brevet général/restreint). Aucun titre ni visa n'est disponible (règles I/4.2.1, I/4.2.2, I/4.2.3, I/4.2.4 et II/1.2.1 de la Convention STCW de 1978);
- .5 les documents concernant le personnel chargé de tâches spécifiques liées à la sécurité, à la sûreté et à la protection du milieu marin ne sont pas disponibles (règles I/4.2.1, I/4.2.2, I/4.2.3 et I/4.2.4 de la Convention STCW de 1978);
- .6 les titres ont expiré (règle I/4.2.1 de la Convention STCW de 1978); en ce qui concerne le certificat médical, se reporter également aux paragraphes 6 et 7 de la règle I/9 de la Convention STCW de 1978; et
- .7 il est prouvé qu'un titre a été obtenu de façon frauduleuse ou que le détenteur du titre n'est pas la personne à qui ce dernier a été initialement délivré.

7.4 Mesures à envisager

Mesures liées au navire

7.4.1 Si le nombre effectif des membres de l'équipage ou sa composition effective n'est pas conforme au document spécifiant les effectifs requis, l'État du port devrait demander l'avis de l'État du pavillon pour déterminer si le navire devrait être autorisé à appareiller dans ces circonstances. La demande et la réponse devraient être communiquées rapidement et l'une ou l'autre des parties peut demander que cette communication se fasse par écrit. Si le nombre effectif des membres de l'équipage ou sa composition effective ne sont pas modifiés de manière à être conformes aux indications du document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité ou si l'État du pavillon ne fait pas savoir que le navire peut appareiller, l'État du port peut envisager d'immobiliser le navire après dûment pris en considération les critères énoncés dans la section 7.3.

7.4.2 Avant d'immobiliser un navire, le PSCO devrait tenir compte des éléments ci-après :

- .1 la durée et la nature du voyage ou du service prévu;
- .2 le fait que la défaillance constatée présente ou non un danger pour les navires, les personnes à bord ou l'environnement;
- .3 le fait que des périodes de repos appropriées pour l'équipage ont pu ou non être respectées;
- .4 les dimensions et le type de navire et l'équipement fourni; et
- .5 la nature de la cargaison.

Mesures liées aux déficiences

7.4.3 Lorsque les effectifs ne sont pas conformes au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité et qu'aucun visa de l'État du pavillon ou "justificatif attestant d'une demande" ne peut être présenté, l'État du port devrait consulter l'État du pavillon dès que cela est possible en tenant compte des décalages horaires ou d'autres conditions. Néanmoins, s'il n'est pas possible de se mettre en rapport avec l'État du pavillon, l'État du port devrait en informer immédiatement par écrit le capitaine du navire et le consul ou, en son absence, le représentant diplomatique le plus proche ou l'autorité maritime de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon, afin que des mesures appropriées soient prises.

7.4.4 L'État du pavillon devrait être informé de toute situation dans laquelle un marin non qualifié était de service et/ou les horaires de quart n'ont pas été respectés, situation qui pourrait être considérée comme une déficience liée au Code ISM.

7.4.5 Dans les cas où un marin de service n'est pas qualifié pour effectuer une opération particulière, cette opération devrait être interrompue immédiatement.

8 NOTE CONCERNANT LA NOTIFICATION DES DÉFICIENCES

Le PSCO devrait savoir que, outre la Convention SOLAS de 1974 et la Convention STCW de 1978, d'autres instruments internationaux pourraient s'appliquer et qu'il lui incombe de décider lequel est le plus approprié.

ANNEXE

Tableau B-I/2

Liste des titres ou attestations requis en vertu de la Convention STCW de 1978

Se reporter au tableau B-1/2 du Code STCW, tel que modifié.

APPENDICE 12

LISTE DES CERTIFICATS ET DES DOCUMENTS

PARTIE A

Liste des certificats et documents qui, dans la mesure où ils sont applicables, devraient être vérifiés au minimum lors de l'inspection mentionnée au paragraphe 2.2.3 :

- 1 Certificat international de jaugeage (Convention de 1969 sur le jaugeage, article 7);
- 2 Rapports des inspections précédentes effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port;
- 3 Certificat de sécurité pour navire à passagers (règle I/12 de la Convention SOLAS de 1974);
- 4 Certificat de sécurité de construction pour navire de charge (règle I/12 de la Convention SOLAS de 1974);
- 5 Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (règle I/12 de la Convention SOLAS de 1974);
- 6 Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge (règle I/12 de la Convention SOLAS de 1974);
- 7 Certificat de sécurité pour navire de charge (règle I/12 de la Convention SOLAS de 1974);
- 8 Certificat d'exemption (règle I/12 de la Convention SOLAS de 1974);
- 9 Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité (règle V/14.2 de la Convention SOLAS de 1974);
- 10 Certificat international de franc-bord (1966) (article 16.1 de la Convention LL de 1966 et du Protocole LL de 1988);
- 11 Certificat international d'exemption pour le franc-bord (article 16.2 de la Convention LL de 1966 et du Protocole LL de 1988);
- 12 Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (règle 7.1 de l'Annexe I de MARPOL);
- 13 Certificat international de prévention de la pollution pour le transport de substances liquides nocives en vrac (NLS) (règle 9.1 de l'Annexe II de MARPOL);
- 14 Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (règle 5.1 de l'Annexe IV de MARPOL et MEPC.1/Circ.408);
- 15 Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (règle 6.1 de l'Annexe VI de MARPOL);

- 16 Certificat international relatif au rendement énergétique (règle 6 de l'Annexe VI de MARPOL);
- 17 Certificat international de gestion des eaux de ballast (article 9.1 a) et règle E-2 de la Convention BWM);
- 18 Certificat international du système antisalissure (règle 2 de l'Annexe 4 de la Convention AFS de 2001);
- 19 Déclaration relative au système antisalissure (règle 5 de l'Annexe 4 de la Convention AFS de 2001);
- 20 Certificat international de sûreté du navire ou Certificat international de sûreté du navire provisoire (paragraphe 19 de la partie A et appendices du Code ISPS);
- 21 Brevets de capitaine, d'officier et de matelot ou de mécanicien (article VI, règle I/2 de la Convention STCW de 1978 et section A-I/2 du Code STCW);
- 22 Exemple de document de conformité ou exemple de document de conformité provisoire (règle IX/4.2 de la Convention SOLAS de 1974 et paragraphes 13 et 14 du Code ISM);
- 23 Certificat de gestion de la sécurité ou certificat de gestion de la sécurité provisoire (règle IX/4.3 de la Convention SOLAS de 1974 et paragraphes 13 et 14 du Code ISM);
- 24 Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac ou Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas (section 1.4 du Recueil IGC ou 1.6 du Recueil GC);
- 25 Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, selon le cas (section 1.5 du Recueil IBC ou section 1.6 du Recueil BCH);
- 26 Certificat international d'aptitude au transport de cargaisons INF (règle VII/16 de la Convention SOLAS de 1974 et section 1.3 du Recueil INF);
- 27 Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (article VII.2 de la Convention CLC de 1969/1992);
- 28 Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (article 7.2 de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute);
- 29 Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité en cas d'enlèvement d'épaves (article 12 de la Convention de Nairobi de 2007);
- 30 Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et permis d'exploiter un engin à grande vitesse (règle X/3.2 de la Convention SOLAS de 1974 et paragraphes 1.8.1 et 1.9 du Recueil HSC 1994/2000);

- 31 Document de conformité avec les prescriptions spéciales applicables aux navires transportant des marchandises dangereuses (règle II-2/19.4 de la Convention SOLAS de 1974);
- 32 Autorisation de transport du grain et manuel sur le chargement du grain (règle VI/9 de la Convention SOLAS de 1974 et section 3 du Recueil sur les grains);
- 33 Système d'évaluation de l'état du navire (CAS) - Déclaration de conformité, rapport final et compte rendu de l'examen (règles 20 et 21 de l'Annexe I de MARPOL et résolution MEPC.94(46), telle que modifiée par les résolutions MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) et MEPC.236(65));
- 34 Fiche synoptique continue (règle XI-1/5 de la Convention SOLAS de 1974);
- 35 Registre des hydrocarbures, parties I et II (règles 17 et 36 de l'Annexe I de MARPOL);
- 36 Registre de la cargaison (règle 15 de l'Annexe II de MARPOL);
- 37 Registre des ordures (règle 10 de l'Annexe V de MARPOL);
- 38 Plan de gestion des ordures (règle 10 de l'Annexe V de MARPOL et résolution MEPC.220(63));
- 39 Livre de bord et mentions du niveau des émissions et du mode marche/arrêt des moteurs diesel marins (règle 13.5.3 de l'Annexe VI de MARPOL);
- 40 Journal de bord dans lequel l'opération de changement de fuel-oil est consignée (règle 14.6 de l'Annexe VI de MARPOL);
- 41 Registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone (règle 12.6 de l'Annexe VI de MARPOL);
- 42 Registre des eaux de ballast (article 9.1 b) et règle B-2 de la Convention BWM);
- 43 Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie par le gaz dans les espaces à cargaison – Certificat d'exemption et liste des cargaisons (règle II-2/10.7.1.4 de la Convention SOLAS de 1974);
- 44 Manifeste de marchandises dangereuses ou plan d'arrimage (règles VII/4 et VII/7-2 de la Convention SOLAS de 1974 et règle 5 de l'Annexe III de MARPOL);
- 45 Dans le cas des pétroliers, registre du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest (règle 31.2 de l'Annexe I de MARPOL);
- 46 Plan de coopération en matière de recherche et de sauvetage applicable aux navires à passagers exploités sur des routes fixes (règle V/7.3 de la Convention SOLAS de 1974);
- 47 Pour les navires à passagers, liste des limites d'exploitation (règle V/30.2 de la Convention SOLAS de 1974);
- 48 Cartes marines et publications nautiques (règles V/19.2.1.4 et V/27 de la Convention SOLAS de 1974);

- 49 Registre des heures de repos et horaires de quart (sections A-VIII/1.5 et A-VIII/1.7 du Code STCW);
- 50 Document attestant que le navire peut être exploité sans présence permanente de personnel dans les locaux de machines (règle II-1/46.3 de la Convention SOLAS de 1974); et
- 51 Déclaration de conformité¹ attestant la notification de la consommation de fuel-oil et la notation de l'intensité carbone opérationnelle. Il faudrait conserver à bord les déclarations de conformité qui couvrent au moins les cinq dernières années, selon qu'il convient (règle 6 de l'Annexe VI de MARPOL).

PARTIE B

Liste des autres certificats et documents qui, dans la mesure où ils sont applicables, devraient se trouver à bord :

- 1 Plans de construction (règle II-1/3-7 de la Convention SOLAS de 1974);
- 2 Dossier de construction du navire (règle II-1/3-10 de la Convention SOLAS de 1974);
- 3 Manuel de manœuvre et renseignements sur la manœuvre (règle II-1/28 de la Convention SOLAS de 1974);
- 4 Renseignements sur la stabilité (règles II-1/5 et II-1/5-1 de la Convention SOLAS de 1974 et règle 10 de la Convention LL 1966/PROT LL 1988);
- 5 Renseignements sur le compartimentage et la stabilité (règle 28 de l'Annexe I de MARPOL);
- 6 Plans et manuels de maîtrise des avaries (règle II-1/19 de la Convention SOLAS de 1974 et MSC.1/Circ.1245, telle que modifiée);
- 7 Manuel d'accès à la structure du navire (règle II-1/3-6 de la Convention SOLAS de 1974);
- 8 Dossier des rapports de visites renforcées (dans le cas des vraquiers ou des pétroliers) (règle XI-1/2 de la Convention SOLAS de 1974 et paragraphes 6.2 et 6.3 de l'Annexe A, parties A et B, et de l'Annexe B, parties A et B, du Recueil ESP de 2011);
- 9 Manuel d'assujettissement de la cargaison (règles VI/5.6 et VII/5 de la Convention SOLAS de 1974 et MSC.1/Circ.1353/Rev.1);
- 10 Manuel pour les vraquiers (règles VI/7.2 et XII/8 de la Convention SOLAS de 1974 et Recueil BLU);
- 11 Plan de chargement/déchargement des cargaisons en vrac (règle VI/7.3 de la Convention SOLAS de 1974);

¹ Les navires neufs ne sont pas tenus de disposer d'une déclaration de conformité avant le mois de juin de l'année suivante.

- 12 Renseignements sur la cargaison (règles VI/2 et XII/10 de la Convention SOLAS de 1974 et MSC.1/Circ.663);
- 13 Plan/opuscule concernant la lutte contre l'incendie (règles II-2/15.2.4 et II-2/15.3.2 de la Convention SOLAS de 1974);
- 14 Manuel d'exploitation pour la sécurité-incendie (règle II-2/16.2 de la Convention SOLAS de 1974);
- 15 Manuel de formation en matière de sécurité-incendie (règle II-2/15.2.3 de la Convention SOLAS de 1974);
- 16 Manuel de formation (règle III/35 de la Convention SOLAS de 1974);
- 17 Formation à bord, exercices et mentions relatives à l'entretien à consigner dans un journal de bord (règles II-2/15.2.2.5, III/19.3, III/19.5, III/20.6 et III/20.7 de la Convention SOLAS de 1974);
- 18 Plans et procédures de repêchage des personnes propres à chaque navire (règle III/17-1 de la Convention SOLAS de 1974, résolution MSC.346(91) et MSC.1/Circ.1447);
- 19 Système d'aide à la décision destiné aux capitaines (navires à passagers) (règle III/29 de la Convention SOLAS de 1974);
- 20 Code international de signaux et exemplaire du volume III du Manuel IAMSAR (règle V/21 de la Convention SOLAS de 1974);
- 21 Registre des activités de navigation (règles V/26 et V/28.1 de la Convention SOLAS de 1974);
- 22 Plan de sûreté du navire et registres correspondants (règle XI-2/9 de la Convention SOLAS et parties A/9 et 10 du Code ISPS);
- 23 Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère par les moteurs (EIAPP) (paragraphe 2.1.1.1 du Code technique sur les NO_x, 2008);
- 24 Dossier technique sur l'EEDI (règle 22 de l'Annexe VI de MARPOL);
- 25 Dossier technique sur l'EEXI (règle 23 de l'Annexe VI de MARPOL);
- 26 Manuel sur la gestion à bord (OMM) de la limitation de la puissance sur l'arbre/puissance du moteur, selon qu'il convient (règle 23 de l'Annexe VI de MARPOL et résolution MEPC.335(76));
- 27 Dossier technique (paragraphe 2.3.4 du Code technique sur les NO_x, 2008);
- 28 Registre des paramètres du moteur (paragraphe 2.3.7 du Code technique sur les NO_x);
- 29 Certificat d'approbation par type de l'incinérateur (règle 16.6 de l'Annexe VI de MARPOL);
- 30 Manuel d'exploitation du fabricant pour les incinérateurs (règle 16.7 de l'Annexe VI de MARPOL);

- 31 Procédure relative au changement de fuel-oil (règle 14.6 de l'Annexe VI de MARPOL);
- 32 Notes de livraison de soutes et échantillon représentatif (règles 18.6 et 18.8.1 de l'Annexe VI de MARPOL);
- 33 Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures (règle 37.1 de l'Annexe I de MARPOL et résolution MEPC.54(32), telle que modifiée par la résolution MEPC.86(44));
- 34 Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives (règle 17 de l'Annexe II de MARPOL);
- 35 Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) (assorti d'un plan de mesures correctives dans le cas des navires ayant obtenu la note D pendant trois années consécutives ou ayant obtenu la note E) et la confirmation correspondante de la conformité (règles 5, 26 et 28 de l'Annexe VI de MARPOL et circulaire MEPC.1/Circ.795, telle qu'elle pourrait être modifiée);
- 36 Plan d'opérations STS et registres des opérations STS (règle 41 de l'Annexe I de MARPOL);
- 37 Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet (navires-citernes pour produits chimiques) (règle 14.1 de l'Annexe II de MARPOL et résolution MEPC.18(22), telle que modifiée par la résolution MEPC.62(35));
- 38 Plan de gestion des COV (règle 15.6 de l'Annexe VI de MARPOL);
- 39 Plan de gestion des eaux de ballast (règle B-1 de la Convention BWM de 2004 et résolution MEPC.127(53), telle que modifiée);
- 40 Rapport d'essai de conformité du LRIT (règle V/19-1.6 de la Convention SOLAS de 1974 et MSC.1/Circ.1307/Rev.1);
- 41 Copie du certificat de conformité délivré par l'installation d'essai, indiquant la date de conformité et les normes de fonctionnement applicables à l'enregistreur des données du voyage (règle V/18.8 de la Convention SOLAS de 1974);
- 42 Procès-verbal d'essai de l' AIS (règle V/18.9 de la Convention SOLAS de 1974 et MSC.1/Circ.1252);
- 43 Rapport sur la mesure du bruit (règle II-1/3-12 de la Convention SOLAS de 1974);
- 44 Surveillance continue et contrôle des rejets – Manuel d'exploitation (règle 31 de l'Annexe I de MARPOL, résolution A.496(XII), résolution A.586(14), telle que modifiée par la résolution MEPC.24(22) et résolution MEPC.108(49), telle que modifiée par la résolution MEPC.240(65));
- 45 Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut (règle 35 de l'Annexe I de MARPOL et résolution MEPC.81(43));
- 46 Fiches de données de sécurité pour matière dangereuse (règle VI/5-1 de la Convention SOLAS de 1974 et résolution MSC.286(86));

- 47 Fiche du système antisalissure (règle 2 de l'Annexe 4 de la Convention AFS de 2001);
- 48 Dossier technique du revêtement (règle II-1/3-2 de la Convention SOLAS de 1974); et
- 49 Plans d'entretien (règles II-2/14.2.2, II-2/14.3 et II-2/14.4 de la Convention SOLAS de 1974).

À titre de référence :

- 1 Certificat d'immatriculation ou autre document attestant la nationalité (article 91 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer);
- 2 Certificats concernant la résistance de la coque et les installations de machines du navire délivrés par la société de classification en question (ne doivent être exigés que si le navire est classé par une société de classification);
- 3 Registre des appareils de levage (article 9.2 4) de la Convention n° 32 de l'OIT et article 25 de la Convention n° 152 de l'OIT);
- 4 Certificats du matériel de chargement et de déchargement (article 4.3 e) de la Convention n° 134 de l'OIT et article 9 4) de la Convention n° 32 de l'OIT);
- 5 Certificats médicaux (Règle I/9 de la Convention STCW et norme A1.2 de la MLC, 2006);
- 6 Registre des heures de travail ou de repos des marins (norme A2.3.12 de la MLC, 2006);
- 7 Certificat de travail maritime (règle 5.1.3 de la MLC, 2006);
- 8 Déclaration de conformité du travail maritime à bord (parties I et II) (règle 5.1.3 de la MLC, 2006);
- 9 Contrats d'engagement maritime (norme A2.1 de la MLC, 2006);
- 10 Certificat d'assurance ou garantie financière relative au rapatriement des gens de mer (règle 2.5 de la MLC, 2006); et
- 11 Certificat d'assurance ou garantie financière relative à la responsabilité des armateurs (règle 4.2 de la MLC, 2006).

APPENDICE 13

**RAPPORT D'INSPECTION CONFORME AUX PROCÉDURES
DE CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT***

FORMULAIRE A

[Autorité soumettant le rapport] Copie adressée au : Capitaine
[Adresse] Siège
[Téléphone] Fonctionnaire chargé du
[Télécopieur] contrôle par l'État du port
[Courriel]

En cas d'immobilisation du navire, copie adressée à :
l'État du pavillon
l'OMI
l'organisme reconnu, le cas échéant

- | | | | |
|-----------|--|-----------|--|
| 1 | Nom de l'autorité soumettant le rapport | 2 | Nom du navire |
| 3 | Pavillon du navire | 4 | Type de navire |
| 5 | Indicatif d'appel | 6 | Numéro OMI |
| 7 | Jauge brute | 8 | Port en lourd (<i>le cas échéant</i>)..... |
| 9 | Année de construction..... | 10 | Date de l'inspection |
| 11 | Lieu de l'inspection..... | 12 | Société de classification |
| 13 | Date de la mainlevée de l'immobilisation** | | |
| 14 | Renseignements sur la compagnie ISM (détails ou numéro OMI d'identification de la compagnie)** | | |
| 15 | Coordonnées du prestataire de la garantie financière | | |
| | Date d'expiration*** | | |
| 16 | Certificat(s) pertinent(s)** | | |

	a) Titre	b) Autorité qui a délivré le certificat	c) Dates de délivrance et d'expiration
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12

d) Renseignements sur la dernière visite intermédiaire ou annuelle**

	Date	Autorité qui a effectué la visite	Lieu
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12

- 17 Défectuosités Non Oui (*se reporter au formulaire B ci-joint*)
- 18 Amende infligée Non Oui Montant :
- 19 Navire immobilisé Non Oui***
- 20 Documents justificatifs Non Oui (se reporter à l'annexe)

Service dont émane le rapport..... Nom.....
(fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port dûment autorisé de l'autorité soumettant le rapport)

Téléphone Courriel.....

Télécopieur Signature.....

Le présent rapport doit être conservé à bord pendant deux ans et doit pouvoir être consulté par les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port à tout moment.

* L'objet du présent rapport d'inspection n'est autre que d'informer le capitaine et les autres États du port que l'État du port mentionné dans l'en-tête a procédé à une inspection. Le présent rapport d'inspection ne peut être considéré comme étant un certificat de navigabilité s'ajoutant aux certificats que le navire est tenu d'avoir à bord.

** À remplir en cas d'immobilisation.

*** Comme requis par les règles 2.5 et 4.6 de la MLC, 2006.

**** Les capitaines, les propriétaires de navires et/ou les exploitants sont prévenus que les renseignements détaillés sur une immobilisation peuvent être publiés ultérieurement.

APPENDICE 14

RAPPORT SUR LES DÉFECTUOSITÉS NON ENTIÈREMENT OU SEULEMENT PROVISOIREMENT RECTIFIÉES

Modèle à utiliser conformément aux dispositions du paragraphe 3.7.3
des Procédures de contrôle par l'État du port (résolution A.1185(33))

(Copie adressée à l'autorité maritime du prochain port d'escale, à l'Administration
du pavillon ou à toute autre autorité chargée de la délivrance des certificats,
selon qu'il convient)

1	Pays/région d'origine	2	Port d'origine
3	Pays/région de destination.....	4	Port de destination
5	Nom du navire	6	Date de départ
7	Lieu et date prévus d'arrivée.....		
8	Numéro OMI	9	Pavillon du navire et port d'immatriculation.....
10	Type de navire	11	Indicatif d'appel.....
12	Jauge brute.....	13	Année de construction
14	Autorité qui a délivré le(s) certificat(s) pertinent(s)		
15	Nature des déficiences à rectifier	16	Mesures suggérées (y compris les mesures à prendre au prochain port d'escale)

17	Mesures prises		
		
		
		
		
		
		

Autorité soumettant le rapport Service

Nom Télécopieur/courriel

*(fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du
port dûment autorisé de l'autorité soumettant le
rapport)*

Signature..... Date.....

APPENDICE 15

**RAPPORT SUR LES MESURES PRISES ADRESSÉ À L'AUTORITÉ
DONT ÉMANE LA NOTIFICATION**

**Modèle à utiliser conformément aux dispositions du paragraphe 3.7.3
des Procédures de contrôle par l'État du port
(résolution A.1185(33))**

(par télécopie/courriel et/ou courrier)

- 1** Destinataire : (Nom)
(Titre)
(Autorité)
Téléphone Télécopieur/courriel
Date.....
- 2** Expéditeur : (Nom)
(Titre)
(Autorité)
Téléphone Télécopieur/courriel
- 3** Nom du navire
- 4** Indicatif d'appel.....
- 5** Numéro OMI
- 6** Port d'inspection
- 7** Date de l'inspection
- 8** Mesures prises
- | | |
|------------------|-------------------|
| a) Défectuosités | b) Mesures prises |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
- 9** Port suivant..... (Date)
- 10** Documents justificatifs Non Oui (voir ci-joint)

Signature.....

une description de la méthode employée, citer ou reproduire les documents scientifiques attestant la précision et la validité de la méthode employée et fournir les noms des personnes qui ont procédé aux analyses, en indiquant leurs compétences;

- .5 le cas échéant, une déclaration du fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port à bord, avec indication de son grade et de l'organisme dont il relève;
- .6 des déclarations des personnes interrogées;
- .7 des déclarations des témoins;
- .8 des photographies de la nappe; et
- .9 des copies ou impressions des pages pertinentes des registres des hydrocarbures/de la cargaison, des journaux de bord, des registres des rejets, etc.

Nom et titre (*fonctionnaire dûment autorisé ayant effectué l'enquête sur l'infraction*)

.....
.....
.....
.....

Signature.....

APPENDICE 17

**OBSERVATIONS DE L'ÉTAT DU PAVILLON À LA SUITE D'UN
RAPPORT SUR L'IMMOBILISATION D'UN NAVIRE**

Nom du navire.....

Numéro OMI/indicatif d'appel

État du pavillon.....

Jauge brute

Port en lourd (*le cas échéant*).....

Date du rapport

Rapport soumis par

Société de classification

Organisme reconnu concerné

.....

Avez-vous été informé de l'immobilisation ? (*cochez la case si la réponse est affirmative*)

Mesures prises

a) Défectuosités	b) Cause	c) Mesures prises
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Renseignements complémentaires :

.....

.....

.....

.....

.....

APPENDICE 18

DIRECTIVES RELATIVES AU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT EN VERTU DE L'ANNEXE VI DE MARPOL

Chapitre 1 GÉNÉRALITÉS

Le présent appendice a pour objet de fournir des directives élémentaires pour la conduite des inspections effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port en vertu de l'Annexe VI de MARPOL (ci-après dénommée "l'Annexe") et de veiller à ce que le déroulement de ces inspections, la reconnaissance des défauts et l'application des procédures de contrôle soient uniformes.

Chapitre 2 INSPECTIONS DES NAVIRES DEVANT ÊTRE MUNIS D'UN CERTIFICAT IAPP ET/OU D'UN CERTIFICAT IEE

2.1 Inspections initiales

2.1.1 Le PSCO devrait vérifier le statut du navire au regard de l'application des règles 22 et 24 de l'Annexe, la jauge du navire, la date de construction du navire et la date d'installation à bord de l'équipement qui est soumis aux dispositions de l'Annexe, afin de confirmer quelles sont les dispositions de l'Annexe qui sont applicables.

2.1.2 À titre de contrôle préliminaire, il faudrait confirmer la validité du Certificat IAPP en vérifiant que le Certificat a été dûment rempli et signé et que les visites requises ont été effectuées.

2.1.3 L'examen du Supplément au Certificat IAPP doit permettre au PSCO de déterminer comment le navire est équipé pour prévenir la pollution de l'atmosphère.

2.1.4 Dans le cas où la note de livraison de soutes ou l'échantillon représentatif prescrits par la règle VI/18 qui sont fournis au navire ne satisfont pas aux prescriptions pertinentes (la note de livraison de soutes figure à l'appendice V de l'Annexe VI de MARPOL), le capitaine ou l'officier responsable de l'opération de soutage devrait avoir signalé ce défaut de conformité en adressant une notification à l'Administration de l'État dont le navire bat le pavillon, avec copie à l'autorité portuaire compétente sous le contrôle de laquelle le navire n'avait pas reçu les documents nécessaires à la suite de l'opération de soutage et copie au fournisseur de soutes.

2.1.5 En outre, si la note de livraison de soutes indique que le combustible est conforme mais que le capitaine du navire dispose de résultats d'essais indépendants réalisés à partir d'échantillons prélevés par le navire au moment de la livraison qui indiquent que le fuel-oil n'est pas conforme, le capitaine a pu le signaler en adressant une notification à l'Administration de l'État dont le navire bat le pavillon, avec copie à l'autorité compétente du port de destination pertinent, à l'Administration dont relève le fournisseur de soutes et au fournisseur de soutes.

2.1.6 En tout état de cause, une copie devrait en être conservée à bord du navire, accompagnée de tout document commercial disponible, afin de pouvoir être examinée ultérieurement dans le cadre du contrôle par l'État du port.

2.1.7 À titre préliminaire, il faudrait confirmer la validité du Certificat IEE en vérifiant que le Certificat est correctement rempli et signé.

2.2 Inspection initiale à bord de navires équipés de moyens équivalents d'assurer le respect de la teneur en SO_x

2.2.1 À bord des navires équipés de moyens équivalents d'assurer le respect de la teneur limite, le PSCO devrait vérifier :

- .1 les documents attestant que le navire a reçu une approbation appropriée pour tout moyen équivalent installé (approuvé, à l'essai ou en train d'être mis en service);
- .2 les documents attestant que le navire utilise un moyen équivalent, indiqué dans le Supplément au Certificat IAPP, pour tous les appareils de combustion au fuel-oil à bord ou que du fuel-oil conforme est utilisé pour le matériel qui n'est pas visé par une équivalence; et
- .3 la note de livraison de soutes¹ à bord, indiquant que le fuel-oil est destiné à être utilisé en association avec un moyen équivalent d'assurer le respect de la teneur limite en SO_x ou qu'une exemption pertinente a été accordée au navire afin de lui permettre d'effectuer des essais pour la recherche de techniques de réduction et de contrôle des émissions de SO_x.

2.2.2 Dans le cas où un dispositif d'épuration des gaz d'échappement n'est pas conforme aux prescriptions pertinentes pendant un laps de temps qui n'est pas transitoire, le capitaine ou l'officier responsable peut l'indiquer dans une notification envoyée à l'Administration de l'État dont le navire bat le pavillon, avec copie à l'autorité compétente du port de destination concerné, et décrire les mesures prises pour remédier à la situation, conformément aux directives fournies dans Manuel technique du dispositif EGC. En cas de mauvais fonctionnement de l'instrument servant à contrôler les émissions dans l'atmosphère ou à contrôler le rejet de l'eau de lavage en mer, le navire devrait présenter d'autres documents démontrant le respect des dispositions².

2.3 Inspection initiale à l'intérieur d'une zone de contrôle des émissions

2.3.1 Lorsqu'un navire est inspecté dans un port situé dans une ECA désignée pour le contrôle des émissions de SO_x, le PSCO devrait vérifier :

- .1 que le fuel-oil livré et utilisé à bord a une teneur en soufre ne dépassant pas 0,10 % m/m en consultant les notes de livraison de soutes et les registres appropriés à bord, y compris les mentions des opérations de soutage consignées dans la partie I du registre des hydrocarbures (règles VI/18.5 et VI/14.4); et
- .2 dans le cas des navires qui utilisent des fuel-oils distincts pour satisfaire aux prescriptions de la règle VI/14, la présence à bord d'une procédure écrite (dans une ou des langues de travail que l'équipage comprend) et des

¹ La résolution MEPC.305(73) sur l'interdiction de transporter du fuel-oil non conforme en vue de l'utiliser comme combustible pour la propulsion ou l'exploitation du navire ne s'applique pas au fuel-oil transporté en tant que cargaison à bord d'un navire ni aux navires équipés d'un moyen équivalent de respecter les limites de SO_x.

² MEPC.1/Circ.883/Rev.1 sur les recommandations concernant l'indication du respect continu des dispositions en cas de défaillance d'un instrument de contrôle unique et les mesures qu'il est recommandé de prendre si le dispositif d'épuration des gaz d'échappement (EGC) ne satisfait pas aux dispositions des Directives de 2021 sur les dispositifs de gaz d'échappement (résolution MEPC.340(77)); les navires devraient avoir envoyé une notification de non-conformité aux autorités compétentes ainsi qu'il est prévu au paragraphe 2.2.2.

mentions du changement de fuel-oil par un fuel-oil ayant une teneur en soufre ne dépassant pas 0,10 % m/m avant l'entrée dans l'ECA qui attestent que le navire utilisait ce fuel conforme lorsqu'il naviguait à l'intérieur de l'ECA, comme l'exige la règle VI/14.6.

2.3.2 Lorsqu'un navire auquel s'applique la règle VI/13.5.1 dans une zone particulière de contrôle des émissions de NO_x du niveau III est inspecté dans un port de cette zone, le PSCO devrait vérifier :

- .1 les mentions du niveau des émissions et du mode marche/arrêt, ainsi que de tous changements de mode opérés lorsque le navire se trouvait dans la zone de contrôle des émissions de NO_x du niveau III, qui doivent être consignées en vertu de la règle VI/13.5.3 pour un moteur diesel marin installé à bord qui est certifié tant pour le niveau II que pour le niveau III ou qui est certifié pour le niveau II uniquement¹; et
- .2 le mode du moteur diesel marin installé à bord qui est certifié tant pour le niveau II que pour le niveau III, qui doit indiquer que le moteur était exploité dans des conditions qui correspondent au niveau III lorsque le navire est entré dans la zone en question et que ce mode a été conservé en permanence pendant tout le temps que ce moteur diesel marin était exploité à l'intérieur de cette zone; ou
- .3 les mentions des conditions associées à l'exemption accordée en vertu de la règle VI/13.5.4, afin de déterminer si elles ont été consignées comme l'exige cette dispense et que les conditions et la durée de cette exemption ont été dûment respectées.

2.4 Inspection initiale effectuée en dehors d'une zone de contrôle des émissions (ECA) ou dans le premier port après le transit dans une ECA

2.4.1 Lorsqu'un navire est inspecté dans un port en dehors de l'ECA, le PSCO devrait vérifier les mêmes documents et attestations que lorsque les inspections ont lieu dans des ports à l'intérieur de l'ECA. Le PSCO devrait en particulier vérifier :

- .1 que le fuel-oil livré et utilisé à bord a une teneur en soufre conforme aux prescriptions de la règle VI/14.1² en consultant les notes de livraison de soutes et les registres appropriés à bord, y compris les mentions des opérations de soutage consignées dans la partie I du registre des hydrocarbures (règles VI/18.5 et VI/14.4); et
- .2 la présence d'une procédure écrite (dans une ou des langues de travail que l'équipage comprend) et des mentions du changement de fuel-oil par un fuel-oil ayant une teneur en soufre ne dépassant pas 0,10 % m/m avant l'entrée dans l'ECA qui attestent que le navire utilisait ce fuel conforme lorsqu'il naviguait à l'intérieur de l'ECA.

2.4.2 Quand un navire auquel s'applique la règle VI/13.5.1 dans une zone particulière de contrôle des émissions de NO_x du niveau III est inspecté dans un port situé à l'extérieur de

¹ Interprétation uniforme de la règle 13.5.3 figurant dans la circulaire MEPC.1/Circ.795/Rev.8.

² La résolution MEPC.305(73) sur l'interdiction de transporter du fuel-oil non conforme en vue de l'utiliser comme combustible pour la propulsion ou l'exploitation du navire ne s'applique pas au fuel-oil transporté en tant que cargaison ni aux navires équipés d'un moyen équivalent de respecter les limites de SO_x.

cette zone, le PSCO devrait examiner les mentions prescrites aux paragraphes 2.3.2.1 et 2.3.2.2 ou 2.3.2.3 pour s'assurer que les prescriptions pertinentes ont été respectées pendant tout le temps que le navire était exploité dans cette zone.

2.5 Conclusions de l'inspection initiale

2.5.1 Si les certificats et les documents sont valables et appropriés et que, après avoir inspecté le navire pour s'assurer que l'état général du navire est conforme aux règles et normes internationales généralement acceptées, le PSCO, d'après ses impressions générales et les observations visuelles qu'il a faites à bord, confirme que l'entretien est de bonne qualité, l'inspection devrait être considérée comme étant concluante.

2.5.2 Toutefois, s'il a de bonnes raisons de penser, sur la base de ses impressions générales ou des observations visuelles qu'il a faites à bord (se reporter au paragraphe 2.5.3), que l'état du navire ou de son équipement ne correspond pas en substance aux indications des certificats ou des documents, le PSCO devrait procéder à une inspection plus détaillée.

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

- .1 la preuve que les certificats prescrits par l'Annexe sont manquants ou ne sont manifestement pas valables;
- .2 la preuve que les documents prescrits par l'Annexe sont manquants ou ne sont manifestement pas valables;
- .3 le fait que le navire n'est pas pourvu de l'équipement ou des dispositifs spécifiés dans les certificats ou les documents;
- .4 le fait que le navire est pourvu d'équipement ou de dispositifs non spécifiés dans les certificats ou les documents;
- .5 la preuve, fondée sur les impressions générales ou les observations du PSCO, que l'équipement ou les dispositifs spécifiés dans les certificats ou les documents présentent des défauts graves;
- .6 l'indication ou la preuve que le capitaine ou l'équipage ne sont pas au fait des opérations essentielles à effectuer à bord aux fins de la prévention de la pollution de l'atmosphère, ou que de telles opérations n'ont pas été effectuées;
- .7 la preuve que les renseignements figurant dans la note de livraison de soutes ne concordent pas avec ceux du paragraphe 2.3 du Supplément au Certificat IAPP;
- .8 la preuve que le navire n'a pas utilisé un moyen équivalent, comme prescrit; ou
- .9 la preuve, d'après le calculateur de combustible, que la quantité de fuel-oil conforme mis en soute ne cadre pas avec le plan de route du navire;
- .10 la réception d'un rapport ou d'une plainte contenant des renseignements selon lesquels le navire ne respecterait pas les prescriptions, y compris, sans toutefois s'y limiter, des renseignements enregistrés par un dispositif de surveillance par télédétection des émissions de SO_x ou d'un dispositif portatif

- de mesure de la teneur en soufre du fuel-oil indiquant qu'un navire semble utiliser un combustible non conforme lorsqu'il est en exploitation/fait route;
- .11 la preuve que le niveau des émissions et/ou le mode marche/arrêt des moteurs diesel marins applicables installés à bord n'ont pas été maintenus correctement ou dans la mesure prescrite;
 - .12 la réception d'un rapport ou d'une plainte contenant des renseignements selon lesquels un ou plusieurs des moteurs diesel marins installés à bord n'ont pas été exploités conformément aux dispositions des dossiers techniques respectifs ou aux prescriptions relatives à une zone particulière de contrôle des émissions de NO_x du niveau III;
 - .13 la réception d'un rapport ou d'une plainte contenant des renseignements selon lesquels il n'a pas été satisfait aux conditions associées à l'exemption accordée en vertu de la règle VI/13.5.4;
 - .14 l'indication ou la preuve que le capitaine ou l'équipage n'est pas au fait des opérations essentielles à effectuer à bord aux fins de l'application du SEEMP (y compris un plan de mesures correctives dans le cas des navires ayant obtenu la note D pendant trois années consécutives ou la note E) conformément à la règle 28 de l'Annexe VI de MARPOL ou que ces opérations n'ont pas été effectuées; et
 - .15 la preuve que le système de limitation de la puissance sur l'arbre/du moteur a été désactivé sans notification appropriée conforme aux Directives sur le système de limitation de la puissance sur l'arbre/puissance du moteur.

2.6 Inspections plus détaillées

2.6.1 Le PSCO devrait vérifier :

- .1 que des procédures d'entretien de l'équipement contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone sont effectivement appliquées; et
- .2 qu'il n'y a aucune émission délibérée de substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

2.6.2 Afin de vérifier que chaque moteur diesel marin installé d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW a été approuvé par l'Administration conformément au Code technique sur les NO_x et qu'il est entretenu correctement, le PSCO devrait veiller en particulier à :

- .1 vérifier que ces moteurs diesel marins correspondent aux indications fournies dans le Certificat EIAPP et son Supplément, dans le dossier technique et, s'il y a lieu, dans le registre des paramètres du moteur ou le manuel sur le contrôle à bord et aux données connexes;
- .2 examiner les moteurs diesel marins spécifiés dans le dossier technique afin de vérifier qu'ils n'ont fait l'objet d'aucune modification non approuvée pouvant avoir une incidence sur les émissions de NO_x;
- .3 dans le cas d'un moteur diesel marin installé à bord qui est certifié pour le niveau III, vérifier que les registres prescrits, s'il y a lieu, aux termes de la règle VI/13.5.1 ou dans le dossier technique, y compris ceux qui sont

prescrits au paragraphe 2.3.6 du Code technique sur les NO_x, ont été tenus comme il fallait et que le moteur diesel marin, y compris tout dispositif de contrôle des NO_x et le matériel et les systèmes auxiliaires connexes, y compris les dispositifs de contournement, s'il en existe, est entretenu conformément au dossier technique associé et est en bon état;

- .4 s'il y a lieu, examiner si les conditions associées à l'exemption accordée en vertu de la règle VI/13.5.4 ont été respectées comme il fallait;
- .5 examiner les moteurs diesel marins d'une puissance de sortie supérieure à 5 000 kW et d'une cylindrée égale ou supérieure à 90 litres qui sont installés à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 1990 ou après cette date mais avant le 1^{er} janvier 2000 pour vérifier qu'ils sont certifiés, si besoin est, conformément à la règle VI/13.7;
- .6 dans le cas des navires construits avant le 1^{er} janvier 2000, vérifier que tout moteur diesel marin qui a subi une transformation importante, telle que définie à la règle VI/13, a été approuvé par l'Administration; et
- .7 vérifier que les moteurs diesel marins de secours qui sont destinés à être utilisés uniquement en cas d'urgence sont toujours prêts à être utilisés à cette fin.

2.6.3 Le PSCO devrait vérifier que le fuel-oil est conforme aux dispositions de la règle VI/14, compte tenu de l'appendice VI¹ de l'Annexe VI de MARPOL.

2.6.4 Le PSCO devrait prêter attention aux données qui doivent être consignées en application de la règle VI/14.6 afin de déterminer la teneur en soufre du fuel-oil utilisé par le navire en fonction de sa zone d'exploitation ou encore, s'assurer que d'autres moyens équivalents d'un type approuvé ont été mis en place comme il convient. Il devrait également prêter attention au fuel-oil consommé à l'intérieur de l'ECA et en dehors de celle-ci et s'assurer que le navire possède une quantité de combustible satisfaisant à la règle VI/14 qui est suffisante pour gagner le prochain port de destination.

2.6.5 Lorsqu'un dispositif d'épuration des gaz d'échappement est utilisé, le PSCO devrait s'assurer que ce dispositif ainsi que ses systèmes de contrôle ont été installés et sont exploités conformément aux documents approuvés connexes, en suivant pour cela les procédures relatives aux visites décrites dans le manuel sur le contrôle à bord.

2.6.6 Si le navire est équipé d'un dispositif d'épuration des gaz d'échappement comme moyen équivalent de respecter les limites d'émission de SO_x, le PSCO devrait vérifier que le dispositif fonctionne correctement, qu'il est en marche, qu'il est équipé de systèmes de surveillance continue dotés de dispositifs inviolables d'enregistrement et de traitement des données², lorsqu'il y a lieu, et que les registres attestent que les limites requises sont respectées compte tenu des limites spécifiées dans le document approuvé, et qu'il s'applique à tous les appareils de combustion au fuel-oil à bord. Cette vérification devrait inclure, sans toutefois s'y limiter : le taux d'émission, les relevés du pH, des HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) et de la turbidité par rapport aux valeurs limites spécifiées dans

¹ Amendements à l'appendice VI de l'Annexe VI de MARPOL - Procédures de vérification applicables aux échantillons de fuel-oil prescrits par l'Annexe VI de MARPOL.

² Les valeurs des émissions équivalentes pour les méthodes de réduction des émissions sont 4,3 et 21,7 SO₂ (ppm)/CO₂ (% v/v) pour les combustibles marine ayant une teneur en soufre de 0,10 et de 0,50 (% m/m), respectivement.

l'ETM-A ou l'ETM-B et les paramètres d'exploitation indiqués dans la documentation relative au dispositif.

2.6.7 Si le navire est un navire-citerne, tel que défini à la règle VI/2.1.31, le PSCO devrait vérifier qu'un collecteur de vapeurs approuvé par l'Administration, compte tenu de la circulaire MSC/Circ.585, est installé, s'il est exigé aux termes de la règle VI/15.

2.6.8 Si le navire est un navire-citerne qui transporte du pétrole brut, le PSCO devrait s'assurer qu'il a à bord un plan de gestion des COV approuvé.

2.6.9 Le PSCO devrait vérifier qu'aucun matériau interdit n'est incinéré.

2.6.10 Le PSCO devrait vérifier que l'incinération à bord de boues d'épuration ou de boues d'hydrocarbures dans les chaudières ou dans les installations motrices marines n'a pas lieu lorsque le navire est dans un port ou un estuaire (règle VI/16.4).

2.6.11 Le PSCO devrait vérifier que l'incinérateur de bord, s'il est prescrit par la règle VI/16.6.1, est approuvé par l'Administration. En ce qui concerne ces appareils, il faudrait vérifier que l'incinérateur est entretenu correctement. Le PSCO devrait donc vérifier que :

- .1 l'incinérateur de bord correspond aux indications du certificat d'approbation par type;
- .2 le manuel d'exploitation à utiliser pour faire fonctionner l'incinérateur de bord dans les limites prévues à l'appendice IV de l'Annexe est fourni; et
- .3 la température des gaz à la sortie de la chambre de combustion est surveillée en permanence lorsque l'appareil est en marche (règle VI/16.9).

2.6.12 Le PSCO devrait vérifier si le navire a subi une transformation importante (règle VI/2.2.17) ou si des changements ont été apportés au navire en ce qui concerne les éléments visés par le Dossier technique sur l'EEDI ou le Dossier technique sur l'EEXI.

2.6.13 À bord des navires visés par le chapitre 4 de l'Annexe VI de MARPOL, le PSCO devrait examiner ce qui suit :

- .1 Dans les cas où le système de limitation de la puissance sur l'arbre pouvant être désactivé ou le système de limitation de la puissance du moteur pouvant être désactivé est utilisé pour satisfaire aux prescriptions relatives à l'EEXI, le PSCO peut vérifier que le système a été certifié par l'Administration ou l'organisme reconnu et qu'il est installé et utilisé conformément aux conditions de cette certification.
- .2 Le PSCO peut contrôler que le Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) est dûment appliqué par le navire conformément à la règle 28 de l'Annexe VI de MARPOL.
- .3 Dans les cas où le navire a obtenu la note D pendant trois années consécutives ou la note E, le PSCO peut contrôler que le plan de mesures correctives conforme au SEEMP est dûment appliqué par le navire.

2.6.14 S'il y a de bonnes raisons, telles que définies au paragraphe 2.5.3, le PSCO peut examiner les procédures d'exploitation ou de notification en vue de confirmer que :

- .1 le capitaine ou l'équipage connaissent les procédures permettant de prévenir les émissions de substances qui appauvrissent la couche d'ozone;
- .2 le capitaine ou l'équipage sont au fait du fonctionnement et de l'entretien des moteurs diesel marins, conformément au dossier technique ou au dossier de la méthode approuvée, selon qu'il convient, et compte dûment tenu des zones de contrôle des émissions de NO_x;
- .3 le capitaine ou l'équipage connaissent les procédures de soutage du fuel-oil applicables compte tenu des notes de livraison de soutes, ainsi que les renseignements à consigner dans la partie I du registre des hydrocarbures (règles VI/18.5 et VI/14.4) et les échantillons à conserver comme le prescrit la règle VI/18;
- .4 le capitaine ou l'équipage connaissent bien le fonctionnement d'un dispositif d'épuration des gaz d'échappement ou autre moyen équivalent installé à bord, ainsi que les prescriptions relatives au contrôle, à l'enregistrement et à la tenue des registres applicables;
- .5 le capitaine ou l'équipage connaissent et ont suivi la procédure de changement de fuel-oil ou procédure équivalente nécessaire pour respecter les prescriptions à l'intérieur d'une zone de contrôle des émissions;
- .6 le capitaine ou l'équipage connaissent la procédure de tri des ordures pour garantir qu'aucune ordure interdite n'est incinérée;
- .7 le capitaine ou l'équipage savent bien comment faire fonctionner l'incinérateur de bord, comme l'exige la règle VI/16.6, dans les limites indiquées à l'appendice IV de l'Annexe, conformément au manuel d'exploitation de l'incinérateur;
- .8 le capitaine ou l'équipage connaissent bien la réglementation applicable aux émissions de composés organiques volatils (COV) lorsque le navire se trouve dans des ports ou des terminaux relevant de la juridiction d'une Partie au Protocole de 1997 modifiant MARPOL 73/78 dans lesquels les émissions de COV doivent être réglementées et connaissent bien aussi le fonctionnement d'un collecteur de vapeurs approuvé par l'Administration (lorsque le navire est un navire-citerne tel que défini à la règle VI/2.1.31);
- .9 le capitaine ou l'équipage savent bien mettre le plan de gestion des COV en application, lorsqu'il y a lieu;
- .10 le capitaine ou l'équipage connaît bien les prescriptions relatives à l'application du SEEMP (et du plan de mesures correctives, le cas échéant) conformément à la règle 28 de l'Annexe VI de MARPOL; et
- .11 le système de limitation de la puissance sur l'arbre/du moteur désactivé a été correctement réactivé ou remplacé.

2.7 Défauts donnant lieu à l'immobilisation du navire

2.7.1 Dans le cadre de l'exercice de ses fonctions, le PSCO devrait utiliser son jugement professionnel pour décider s'il y a lieu d'immobiliser le navire jusqu'à ce qu'il ait été remédié à toutes les déficiences constatées ou l'autoriser à appareiller alors qu'il présente certaines déficiences qui ne constituent pas de risque excessif pour le milieu marin dans le contexte de l'Annexe à condition qu'il y soit remédié rapidement. Ce faisant, le PSCO devrait se laisser guider par le principe selon lequel les prescriptions relatives à la construction, à l'équipement et à l'exploitation du navire qui sont énoncées dans l'Annexe sont essentielles pour la protection du milieu marin, la sécurité de la navigation et la santé humaine et que toute dérogation à ces prescriptions pourrait constituer un risque excessif pour cette protection et qu'il faudrait s'abstenir d'y déroger.

2.7.2 Afin d'aider le PSCO à appliquer les présentes Directives, on trouvera ci-après une liste des déficiences jugées suffisamment graves, compte tenu des dispositions de la règle VI/3, pour justifier l'immobilisation du navire en cause :

- .1 l'absence d'un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP) valable, d'un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère par les moteurs (Certificat EIAPP) valable ou de dossier technique, selon qu'il convient;
- .2 l'absence de Certificat international relatif au rendement énergétique (Certificat IEE), de dossier technique sur l'EEDI ou de dossier technique sur l'EEXI, ou absence de Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP);
- .3 Pour ce qui est de l'absence de Déclaration de conformité¹ valable concernant :
 - .1 les données sur la consommation de fuel-oil, que le navire doit avoir à compter 2019, puis chaque année ultérieure, le 1^{er} juin ou après cette date (règle 27);
 - .2 la notation de l'intensité carbone opérationnelle, que le navire doit avoir à compter de 2023, puis chaque année ultérieure (règle 28),il faudrait adopter une approche pragmatique dans les cas où un navire a changé de pavillon et/ou de compagnie et où des preuves permettent d'établir que l'Administration initiale n'a pas agi conformément à la ou aux règles pertinentes ou que la compagnie précédente n'a pas communiqué les données requises au moment du transfert du navire;
- .4 un moteur diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW installé à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date, ou un moteur diesel marin ayant subi une transformation importante le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date, qui n'est pas conforme à son dossier technique ou dont les registres prescrits n'ont pas été tenus comme il fallait ou qui n'a pas respecté les prescriptions applicables à une zone particulière de contrôle des émissions de NO_x du niveau III dans laquelle il est exploité;

¹ Les navires neufs ne sont pas tenus de disposer d'une déclaration de conformité avant le mois de juin de l'année suivante.

- .5 un moteur diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 5 000 kW et d'une cylindrée égale ou supérieure à 90 litres est installé à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 1990 ou après cette date mais avant le 1^{er} janvier 2000 et une méthode approuvée pour ce moteur a été certifiée par une Administration et était disponible dans le commerce mais n'a pas été installée après la première visite de renouvellement spécifiée à la règle VI/13.7.2;
- .6 à bord de navires qui ne sont pas équipés de moyens équivalents d'assurer le respect de la teneur limite en SO_x, compte tenu de la méthode d'analyse des échantillons décrite dans l'appendice VI¹ de l'Annexe VI de MARPOL, la teneur en soufre de tout fuel-oil transporté ou utilisé à bord est supérieure à la limite applicable prescrite à la règle VI/14. Si le capitaine affirme qu'il n'était pas possible de mettre en route du fuel-oil conforme, le PSCO devrait tenir compte des dispositions de la règle VI/18.2 (se reporter à l'appendice);
- .7 à bord de navires équipés de moyens équivalents d'assurer le respect de la teneur limite en SO_x :
 - .1 l'absence d'une approbation appropriée du moyen équivalent qui s'applique aux appareils de combustion du combustible à bord;
 - .2 les dispositifs EGC installés à bord ne garantissent pas un degré d'efficacité équivalent aux prescriptions des règles VI/14 et VI/14.4; et
 - .2 s'agissant des appareils de combustion qui ne sont pas équipés d'un dispositif EGC, la teneur en soufre de tout fuel-oil utilisé par ces appareils dépasse la limite prescrite à la règle VI/14, compte tenu des dispositions de la règle VI/18.2 (se reporter à l'appendice);
- .8 le non-respect des prescriptions pertinentes lorsque le navire est exploité à l'intérieur d'une zone de contrôle des émissions de SO_x et de particules;
- .9 Un incinérateur installé à bord du navire, le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date, ne satisfait pas aux prescriptions de l'appendice IV de l'Annexe ni aux spécifications normalisées des incinérateurs de bord élaborées par l'Organisation (résolutions MEPC.76(40), telle que modifiée par la résolution MEPC.93(45), ou résolution MEPC.244(66), telle que modifiée par la résolution MEPC.368(79), selon qu'il convient); et
- .10 le capitaine ou l'équipage ne connaissent pas les procédures essentielles à appliquer à bord concernant le fonctionnement du matériel de prévention de la pollution de l'atmosphère ou les prescriptions en matière de notification qui sont décrites au paragraphe 2.6.14 ci-dessus.

¹ Amendements à l'appendice VI de l'Annexe VI de MARPOL - Procédures de vérification applicables aux échantillons de fuel-oil prescrits par l'Annexe VI de MARPOL.

Chapitre 3 INSPECTIONS DES NAVIRES D'ÉTATS NON PARTIES À L'ANNEXE ET D'AUTRES NAVIRES NON TENUS D'ÊTRE MUNIS D'UN CERTIFICAT IAPP OU D'UN CERTIFICAT IEE

3.1 Navires d'États non Parties et navires qui ne sont pas tenus d'avoir à bord un Certificat IAPP

3.1.1 Étant donné que les navires de cette catégorie ne sont pas munis d'un Certificat IAPP, le PSCO devrait juger si l'état du navire et de son équipement satisfait aux prescriptions du chapitre 3 de l'Annexe. À cet égard, le PSCO devrait tenir compte du fait qu'en vertu de l'article 5 4) de la Convention MARPOL, les navires d'États non Parties ne doivent pas bénéficier de conditions plus favorables.

3.1.2 À tous autres égards, le PSCO devrait s'appuyer sur les procédures d'inspection des navires qui sont décrites au chapitre 2 et devrait s'assurer que le navire et son équipage ne présentent pas de danger pour les personnes à bord ni de risque excessif pour le milieu marin.

3.1.3 Si le navire dispose d'une forme d'attestation autre que le Certificat IAPP, le PSCO peut en tenir compte pour procéder à l'évaluation du navire.

3.2 Navires d'États non Parties et navires qui ne sont pas tenus d'avoir à bord un Certificat IEE

3.2.1 Étant donné que les navires d'États non Parties ne sont pas munis d'un Certificat IEE, le PSCO peut accepter d'autres documents équivalents délivrés par cet État non Partie, qui montrent que, de par sa conception, le navire a un rendement énergétique qui n'est pas inférieur à celui qui est prescrit par le chapitre 4 de l'Annexe. De plus, le navire devrait avoir à son bord un plan de gestion du rendement énergétique tout aussi complet que celui que prescrit le SEEMP. Les navires considérés ne sont pas tenus d'avoir des documents ou des procédures concernant la notification de la consommation de fuel-oil et la notation de l'intensité carbone opérationnelle, par conséquent il ne leur sera pas délivré de Déclaration de conformité – Notification de la consommation de fuel-oil et la notation de l'intensité carbone.

3.2.2 Lorsque les navires des États Parties ne sont pas tenus d'avoir de Certificat IEE, ils ne sont pas tenus non plus d'avoir un SEEMP ou des documents ou des procédures concernant la notification de la consommation de fuel-oil et la notation de l'intensité carbone, par conséquent il ne leur sera pas délivré de Déclaration de conformité – Notification de la consommation de fuel-oil et la notation de l'intensité carbone.

Appendice

ALLÉGATION D'UNE NON-DISPONIBILITÉ DE FUEL-OIL CONFORME

S'il allègue qu'aucun fuel-oil conforme n'était disponible, le capitaine/propriétaire doit présenter un compte rendu des mesures prises en vue de souter un fuel-oil conforme et doit fournir la preuve :

- .1 qu'il a cherché à acheter du fuel-oil conforme compte tenu de son plan de voyage;
- .2 si un fuel-oil conforme n'était pas disponible à l'endroit prévu, qu'il a tenté d'en trouver d'autres sources; et
- .3 que, malgré tous les efforts qu'il a faits pour se procurer du fuel-oil conforme, il n'y en avait pas à acheter.

Tous les efforts pour se procurer du fuel-oil conforme incluent, sans toutefois s'y limiter, de se renseigner sur les autres sources de fuel-oil avant de commencer le voyage ou pendant le voyage.

Il ne devrait pas être exigé du navire qu'il s'écarte de la route prévue ou qu'il retarde indûment son voyage afin de satisfaire aux dispositions.

Si le navire fournit les renseignements mentionnés ci-dessus, l'État du port devrait tenir compte de toutes les circonstances pertinentes et des pièces justificatives présentées pour décider de la ligne d'action à adopter, y compris de ne prendre aucune mesure de contrôle.

Le capitaine/propriétaire peut fournir les preuves suivantes à l'appui de son allégation (liste non exhaustive) :

- .1 une copie (ou description) du plan de voyage du navire, qui indique le port d'origine du navire et le port de destination;
- .2 l'heure à laquelle le navire a initialement été notifié que son voyage allait l'amener à faire escale/arriver dans le port et l'emplacement du navire lorsqu'il a initialement reçu une telle notification;
- .3 une description des mesures prises pour essayer de respecter les prescriptions, y compris une description de toutes les tentatives faites pour trouver d'autres sources de fuel-oil conforme, et une description de la raison pour laquelle aucun fuel-oil conforme n'était disponible (par exemple, le fuel-oil conforme n'était pas disponible dans les ports situés sur la route du "voyage prévu", perturbation de l'approvisionnement du fuel-oil dans les ports);
- .4 le coût du combustible conforme n'est pas considéré comme étant une raison valable pour alléguer une non-disponibilité de combustible;
- .5 inclure les noms et adresses des fournisseurs de fuel-oils contactés et les dates auxquelles ils ont été contactés;
- .6 en cas de perturbation de l'approvisionnement de fuel-oil, le nom du port auquel le navire était censé se ravitailler en fuel-oil conforme et le nom du

- fournisseur de combustible qui a signalé qu'aucun fuel-oil conforme n'était disponible;
- .7 le fait que du fuel-oil conforme est disponible dans le prochain port d'escale et les plans établis en vue de s'en procurer; et
 - .8 s'il y a lieu, identifier et décrire toute contrainte d'exploitation qui a empêché d'utiliser du fuel-oil conforme, par exemple le respect de la viscosité ou d'autres paramètres du fuel-oil.

Si, malgré tous les efforts déployés, il n'a pas été possible de se procurer du fuel-oil conforme, le capitaine/propriétaire doit le notifier aux autorités chargées du contrôle par l'État du port dans le port d'arrivée et à l'Administration du pavillon (règle VI/18.2.4).

APPENDICE 19

DIRECTIVES POUR L'INSPECTION DES SYSTÈMES ANTISALISSURE SUR LES NAVIRES¹

1 INTRODUCTION

1.1 L'État du port a le droit d'effectuer des inspections des systèmes antisalissure sur les navires en vertu de l'article 11 de la Convention AFS. Les directives régissant la conduite de ces inspections sont décrites dans les paragraphes qui suivent.

1.2 Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectuent des voyages internationaux (à l'exclusion des plateformes fixes ou flottantes, des FSU et des FPSO) doivent être soumis à une visite initiale avant leur mise en service ou avant que le Certificat international du système antisalissure (Certificat IAFS) ne leur soit délivré pour la première fois et une visite devrait être effectuée lors du changement ou du remplacement des systèmes antisalissure.

1.3 Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres mais d'une jauge brute inférieure à 400 qui effectuent des voyages internationaux (à l'exclusion des plateformes fixes ou flottantes, des FSU et des FPSO) doivent avoir à bord une déclaration relative au système antisalissure signée par le propriétaire ou son agent autorisé. Cette déclaration doit être accompagnée d'un document approprié (par exemple, un reçu pour la peinture ou une facture d'entreprise) ou contenir une attestation satisfaisante.

2 INSPECTION INITIALE

2.1 Navires tenus d'avoir à bord un Certificat IAFS ou une déclaration relative au système antisalissure (Partie(s) à la Convention AFS)

2.1.1 Le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port (PSCO) devrait vérifier la validité du Certificat IAFS ou de la déclaration relative au système antisalissure et, s'il y a lieu, de la fiche jointe de systèmes antisalissure.

2.1.2 Le seul moyen de peindre dans la pratique le fond du navire (la partie immergée) est en cale sèche. Il s'ensuit que pour vérifier la date d'application de la peinture qui figure sur le Certificat IAFS, il faudrait comparer la période en cale sèche avec la date indiquée sur le Certificat.

2.1.3 Si la peinture a été appliquée au cours d'une mise en cale sèche programmée, cette application doit être consignée dans le livre de bord du navire. De plus, cette mise en cale sèche programmée peut être vérifiée au moyen de la date d'attestation figurant sur le Certificat de sécurité de construction ou le Certificat de sécurité pour navire de charge (réglementaire) (règle I/12 a) v) de la Convention SOLAS) et le Certificat de sécurité pour navire à passagers (règle I/7 de la Convention SOLAS).

2.1.4 Une mise en cale sèche non programmée, quant à elle, pourrait être vérifiée grâce à la mention consignée dans le livre de bord du navire.

¹ Les directives reproduites ici sont celles qui ont été diffusées dans la résolution MEPC.357(78), qui porte adoption des Directives de 2022 pour l'inspection des systèmes antisalissure sur les navires.

2.1.5 Les autres moyens permettant de vérifier sont la date d'attestation indiquée sur le Certificat de construction de la coque (de classification), les dates figurant sur la déclaration du fabricant ou l'obtention de la confirmation par le chantier naval.

2.1.6 Le Certificat IAFS contient une série de cases à cocher pour indiquer, pour chaque système antisalissure :

- .1 si un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1 de la Convention AFS n'a pas été appliqué pendant ou après la construction du navire;
- .2 si un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1 de la Convention AFS a été appliqué précédemment sur le navire, mais a été enlevé;
- .3 si un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1 de la Convention AFS a été appliqué précédemment sur le navire, mais a été recouvert d'une couche isolante;
- .4 si un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1 de la Convention AFS a été appliqué précédemment sur le navire, mais n'est pas présent dans la couche de revêtement externe de la coque ou des parties ou surfaces externes au 1^{er} janvier 2023 (non applicable pour les organostanniques); et
- .5 si un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1 de la Convention AFS a été appliqué sur le navire avant le 1^{er} janvier 2023, mais doit être enlevé ou recouvert d'une couche isolante pas plus tard que 60 mois après la dernière application sur le navire de systèmes antisalissure contenant de la cybutryne (non applicable pour les organostanniques).

2.1.7 Il faudrait veiller en particulier à vérifier que la visite ayant abouti à la délivrance de l'actuel Certificat IAFS correspond bien à la période de mise en cale sèche indiquée dans le ou les livre(s) de bord du navire¹ et qu'une seule case est cochée pour chaque substance soumise à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1.

2.1.8 La fiche de systèmes antisalissure devrait être jointe au Certificat IAFS et être mise à jour. La fiche la plus récente devrait porter les mêmes indications que la case de la première page du Certificat IAFS. La délivrance du Certificat IAFS devrait être effectuée en conformité avec la règle 2 3) de l'Annexe 4 de la Convention AFS.

2.2 Navires d'États non Parties à la Convention AFS

2.2.1 Aucun Certificat IAFS ne peut être délivré à des navires d'États non Parties à la Convention AFS. En conséquence, le PSCO devrait demander à ces navires qu'ils présentent les documents qui contiennent les mêmes renseignements qu'un Certificat IAFS et en tenir compte pour décider si les navires satisfont aux prescriptions.

2.2.2 S'il est déclaré que le système antisalissure existant n'est pas soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1 de la Convention et s'il n'est pas assorti d'un Certificat IAFS,

¹ Cette disposition, concernant la correspondance entre la visite et la période de mise en cale sèche, ne s'applique pas à la visite mentionnée au paragraphe 4 du dispositif de la résolution MEPC.331(76).

il faudrait vérifier que le système antisalissure satisfait aux prescriptions de la Convention. Cette vérification peut se faire au moyen d'un échantillonnage et/ou d'une mise à l'essai et/ou sur la base de documents fiables, selon qu'il sera jugé nécessaire, compte tenu de l'expérience acquise et des circonstances du moment. Les documents à vérifier pourraient être par exemple les fiches de données de sécurité pour matière dangereuse (MSDS) ou fiches similaires, une déclaration de conformité émanant du fabricant du système antisalissure ou les factures du chantier naval et/ou du fabricant du système antisalissure.

2.2.3 Les navires d'États non Parties peuvent avoir obtenu des déclarations de conformité attestant qu'ils satisfont à des prescriptions régionales, par exemple le Règlement (CE) n° 782/2003, tel que modifié par le Règlement (CE) n° 536/2008, lesquelles pourraient être considérées comme offrant une preuve suffisante de conformité en ce qui concerne les organostanniques.

2.2.4 À tous les autres égards, le PSCO devrait s'inspirer des procédures qui sont applicables aux navires tenus d'avoir à bord un Certificat IAFS.

2.2.5 Le PSCO devrait s'assurer que les navires d'États non Parties à la Convention AFS ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable.

3 INSPECTION PLUS DÉTAILLÉE

3.1 Bonnes raisons

3.1.1 Une inspection plus détaillée peut être effectuée s'il y a de bonnes raisons de penser que le navire ne satisfait pas pour l'essentiel aux prescriptions de la Convention AFS. Il peut exister de bonnes raisons d'effectuer une inspection plus détaillée si :

- .1 le navire bat le pavillon d'un État non Partie à la Convention et ne possède aucun document AFS;
- .2 le navire bat le pavillon d'une Partie à la Convention mais n'est pas titulaire d'un Certificat IAFS en cours de validité;
- .3 la date d'application de la peinture qui figure sur le Certificat IAFS ne correspond pas à la période de mise en cale sèche du navire;
- .4 il y a trop de raccords de peintures différentes sur la coque du navire; et
- .5 le Certificat IAFS n'est pas correctement rempli.

3.1.2 Si le Certificat IAFS n'est pas correctement rempli, il peut être utile de poser les questions suivantes :

- .1 "Quelle est la date de la dernière application du système antisalissure ?";
- .2 "Si le système antisalissure est soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1 de la Convention AFS et a été enlevé, quel est le nom de l'installation et à quelle date les travaux ont-ils été exécutés ?";
- .3 "Si le système antisalissure est soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1 de la Convention AFS et a été recouvert d'une couche isolante, quel est le nom de l'installation et à quelle date cette couche a-t-elle été appliquée ?";

- .4 "Quel est le nom des produits antisalissure/isolants et du fabricant ou du distributeur du système antisalissure existant ?"; et
- .5 "Si le système antisalissure actuel est différent du système précédent, quel était le type de ce système précédent et quel est le nom du fabricant ou du distributeur précédent ?".

3.2 Échantillonnage

3.2.1 Une inspection plus détaillée peut inclure l'échantillonnage et l'analyse du système antisalissure du navire, si nécessaire, en vue de déterminer si le navire satisfait ou non aux prescriptions de la Convention AFS. On peut avoir recours à des laboratoires pour l'échantillonnage et utiliser des méthodes d'essai scientifiques détaillées pour l'analyse.

3.2.2 S'il est procédé à un échantillonnage, le délai nécessaire pour traiter les échantillons ne peut pas être utilisé comme prétexte pour retarder le navire.

3.2.3 La décision de procéder à un échantillonnage ne devrait être prise que si cet échantillonnage est possible dans la pratique et compte tenu des limitations liées à la sécurité des personnes, du navire ou du port (voir l'appendice 1 pour les méthodes d'échantillonnage; un modèle de rapport d'inspection AFS à utiliser pour rendre compte de l'échantillonnage et de l'analyse est joint aux présentes Directives).

3.3 Mesures à prendre en vertu de la Convention AFS

Retenue

3.3.1 L'État du port pourrait décider de retenir le navire lorsque des déficiences ont été constatées au cours d'une inspection à bord.

3.3.2 La retenue pourrait être justifiée dans l'un quelconque des cas suivants :

- .1 le navire possède un certificat qui n'est pas valable ou n'en possède aucun;
- .2 le navire reconnaît qu'il n'est pas conforme (et de ce fait aucun échantillonnage n'est nécessaire); et
- .3 l'échantillonnage montre que le navire n'est pas conforme dans les limites de la juridiction de l'État du port.

3.3.3 Les mesures complémentaires qui pourraient être prises varieront suivant que le problème concerne le certificat ou le système antisalissure proprement dit.

3.3.4 Si le port dans lequel le navire a été retenu ne dispose d'aucune installation permettant de rendre le navire conforme, l'État du port peut autoriser le navire à se rendre dans un autre port en vue de rendre son système antisalissure conforme. Dans ce cas, l'accord de cet autre port pourrait être requis.

Renvoi

3.3.5 L'État du port pourrait renvoyer le navire, autrement dit demander au navire de quitter le port - par exemple si le navire choisit de ne pas rendre son dispositif antisalissure conforme et que

L'État du port craint que le navire ne libère par lixiviation du tributylétain ou de la cybutryne dans ses eaux.

3.3.6 Le renvoi pourrait être justifié si le navire reconnaît qu'il n'est pas conforme ou que l'échantillonnage prouve qu'il n'est pas conforme alors qu'il se trouve encore au port. Étant donné que cette non-conformité est assimilable à une défectuosité devant faire l'objet d'une retenue, le PSCO peut dans un premier temps retenir le navire puis exiger qu'il remédie à la défectuosité avant d'être libéré. Toutefois, le port dans lequel le navire est retenu peut ne disposer d'aucune installation permettant de remédier à la défectuosité. Dans ce cas, l'État du port peut autoriser le navire à se rendre dans un autre port en vue de rendre son système antisalissure conforme. Dans ce cas, l'accord de cet autre port pourrait être requis.

3.3.7 Le renvoi pourrait être justifié dans l'un quelconque des cas suivants :

- .1 le navire possède un certificat qui n'est pas valable ou n'en possède aucun;
- .2 le navire reconnaît qu'il n'est pas conforme (et de ce fait aucun échantillonnage n'est nécessaire); et
- .3 l'échantillonnage montre que le navire n'est pas conforme dans les limites de la juridiction de l'État du port.

3.3.8 Dans ces cas, le navire aura probablement déjà été retenu. Toutefois, le fait d'être retenu n'oblige pas le navire à rendre le système antisalissure conforme (uniquement s'il veut appareiller). Si tel est le cas, l'État du port peut craindre que le navire n'introduise du tributylétain ou de la cybutryne par lixiviation pendant qu'il reste dans ses eaux.

Exclusion

3.3.9 L'État du port pourrait décider d'exclure le navire afin de l'empêcher d'entrer dans ses eaux. Cette exclusion pourrait être justifiée si l'échantillonnage prouve que le navire n'est pas conforme alors qu'il avait appareillé ou avait été renvoyé lorsque les résultats de l'échantillonnage ont été reçus.

3.3.10 L'exclusion pourrait être justifiée si l'échantillonnage prouve que le navire n'est pas conforme alors qu'il avait appareillé ou avait été renvoyé lorsque les résultats de l'échantillonnage ont été reçus. L'article 11 3) de la Convention AFS dispose que la "Partie qui procède à l'inspection" peut prendre une telle mesure. Cela signifie que, si un État du port exclut un navire, cette exclusion n'est pas automatiquement applicable par d'autres États du port.

3.3.11 Conformément aux Procédures de contrôle par l'État du port, 2021 (résolution A.1185(33), telle que modifiée), lorsqu'il n'est pas possible de remédier aux défectuosités dans le port où l'inspection a été effectuée, le PSCO peut autoriser le navire à appareiller pour se rendre dans un autre port dans les conditions qu'il jugera appropriées. Le PSCO devrait veiller alors à ce que les autorités compétentes du port d'escale suivant et de l'État du pavillon en soient informées.

Notification à l'État du pavillon

3.3.12 L'article 11 3) de la Convention AFS exige que la Partie qui retient un navire, le renvoie de ses ports ou ne l'y admet pas parce qu'il a enfreint la Convention en informe immédiatement l'Administration du pavillon du navire et tout organisme reconnu qui a délivré un certificat pertinent.

4 RAPPORT AFS À ADRESSER À L'ÉTAT DU PAVILLON EN CAS D'INFRACTION PRÉSUMÉE

4.1 En vertu de l'article 11 4) de la Convention AFS, une Partie peut inspecter un navire lorsqu'une autre Partie le lui demande et fournit suffisamment de preuves que le navire est exploité ou a été exploité en contravention avec la Convention. L'article 12 2) permet aux États du port qui procèdent à l'inspection d'adresser à l'Administration (État du pavillon) du navire en question les renseignements et les preuves qu'ils pourraient détenir attestant qu'il y a eu infraction. Les renseignements communiqués à l'État du pavillon sont souvent insuffisants pour lui permettre d'engager des poursuites. Une description du type de renseignements qui sont nécessaires est donnée dans les paragraphes qui suivent.

4.2 Le rapport à adresser aux autorités de l'État du port ou de l'État du pavillon devrait inclure le plus grand nombre possible des renseignements indiqués dans la section 3. Les renseignements fournis dans le rapport devraient être étayés par des faits qui, pris dans leur ensemble, soient propres à convaincre l'État du port ou l'État côtier qu'une infraction a été commise.

4.3 Le rapport devrait être accompagné de documents tels que :

- .1 le rapport de l'État du port sur les déficiences;
- .2 une déclaration du PSCO, avec indication de son grade et de l'organisme dont il relève, au sujet du système antisalissure suspecté d'être non conforme. Outre les renseignements prescrits à la section 3, cette déclaration devrait faire état des considérations qui ont amené le PSCO à procéder à une inspection plus détaillée;
- .3 une déclaration au sujet de l'éventuel échantillonnage du système antisalissure, y compris :
 - .1 la position du navire;
 - .2 l'endroit où l'échantillon a été prélevé sur la coque, y compris la hauteur par rapport à l'exposant de charge;
 - .3 l'heure de l'échantillonnage;
 - .4 la ou les personnes ayant prélevé les échantillons; et
 - .5 les reçus identifiant les personnes qui ont la garde des échantillons et auxquelles les échantillons ont été remis;
- .4 les rapports des analyses de tous les échantillons, y compris :
 - .1 les résultats des analyses;
 - .2 la méthode employée;
 - .3 une indication de la référence ou des copies des documents scientifiques attestant l'exactitude et la validité de la méthode employée;

- .4 les noms des personnes effectuant les analyses et leur expérience; et
- .5 une description des mesures d'assurance de la qualité des analyses;
- .5 les déclarations des personnes interrogées;
- .6 les déclarations des témoins;
- .7 des photographies de la coque et des zones ayant fait l'objet d'un échantillonnage; et
- .8 une copie du Certificat IAFS, y compris des copies des pages pertinentes de la fiche de systèmes antisalissure, des livres de bord, des fiches de données de sécurité pour matière dangereuse ou documents analogues, de la déclaration de conformité du fabricant du système antisalissure, des factures du chantier naval et autres dossiers relatifs à la mise en cale sèche qui ont trait aux systèmes antisalissure.

4.4 Toutes les observations et photographies et tous les documents devraient être authentifiés par une attestation signée. Toutes les attestations, authentications ou vérifications devraient être faites en conformité de la législation de l'État qui les établit. Toutes les déclarations devraient être signées et datées par la personne qui fait la déclaration. Le nom des personnes signant les déclarations devrait être imprimé en caractères lisibles, au-dessus ou au-dessous de la signature.

4.5 Les rapports visés aux paragraphes 2 et 3 de la présente section devraient être envoyés à l'État du pavillon. Si l'État côtier qui constate l'infraction et l'État du port qui mène l'enquête à bord ne sont pas le même État, celui qui mène l'enquête devrait envoyer aussi un exemplaire de ses constatations à l'État côtier.

Appendice 1

ÉCHANTILLONNAGE

Les éléments à considérer pour un bref échantillonnage sont indiqués dans la section 2.1 des Directives de 2022 pour un bref échantillonnage des systèmes antisalissure sur les navires (résolution MEPC.356(78)).

L'obligation de prélever un échantillon ne devrait être imposée que si ce prélèvement est possible dans la pratique et compte tenu des limitations liées à la sécurité des personnes, du navire ou du port.

Le PSCO devrait considérer ce qui suit :

- aviser le navire du lieu et de la durée du prélèvement des échantillons; le PSCO devrait vérifier que le délai nécessaire n'empêchera pas de façon indue le chargement/déchargement ni le déplacement ou le départ du navire;
- ne pas compter que le navire offrira un accès en toute sécurité mais contacter le navire au sujet des arrangements que l'autorité compétente de l'État du port a pris, par exemple une embarcation, une plateforme élévatrice, un échafaudage, etc.;
- sélectionner des points d'échantillonnage dans des zones représentatives;
- prendre des photographes de la coque, des zones d'échantillonnage et du processus d'échantillonnage;
- s'abstenir de porter un jugement sur la qualité de la peinture (par exemple, surface, état, épaisseur, application);
- la nécessité d'inviter le représentant du navire à être présent pendant le bref échantillonnage pour être sûr que les éléments de preuve sont obtenus légalement;
- remplir et signer le rapport d'inspection et les fiches de compte rendu de l'échantillonnage (devant être remplies par la personne qui effectue les prélèvements), dans la mesure du possible, et en remettre une copie au navire comme preuve de l'inspection/échantillonnage;
- informer l'État du port dans lequel va ensuite faire escale le navire inspecté;
- convenir avec le navire ou l'informer de la personne à laquelle envoyer la copie du rapport d'inspection achevé s'il ne peut pas être complètement rempli au cours de l'inspection; et
- s'assurer que les reçus accompagnant les échantillons qui identifient les personnes ayant la garde des échantillons et auxquelles ont été remis les échantillons sont remplis de manière à rendre compte de la chaîne de transfert des échantillons. Il est rappelé aux PSCO que les procédures prévues dans la législation nationale pour la garde des éléments de preuve ne sont pas affectées par la réglementation. Les présentes Directives ne traitent donc pas en détail de cette question.

1 Méthodes d'échantillonnage

Le choix de la méthode d'échantillonnage est laissé à la discrétion de l'État du port. Les Directives de 2022 pour un bref échantillonnage des systèmes antisalissure sur les navires, adoptées par la résolution MEPC.356(78), permettent d'utiliser, pour l'échantillonnage et l'analyse des systèmes antisalissure soumis aux mesures de contrôle prévues par la Convention, des méthodes scientifiquement reconnues autres que celles qui sont décrites dans l'appendice à ces directives (sous réserve que l'Administration ou l'État du port le juge satisfaisant). Le choix de la méthode d'échantillonnage dépendra notamment de la dureté superficielle de la peinture, laquelle peut varier considérablement. La quantité de masse de peinture enlevée peut varier en conséquence.

Sur la base du Certificat IAFS ou d'une déclaration relative au système antisalissure à bord, l'autorité compétente de l'État du port décide si l'analyse du bref échantillonnage devrait porter uniquement sur les organostanniques ou la cybutryne ou sur les deux et applique la méthode appropriée, notamment le nombre d'échantillons, la procédure d'analyse et les normes de conformité.

Les procédures d'échantillonnage qui impliquent l'enlèvement de peinture sur la coque obligent à déterminer la masse de la peinture. Il est important que les procédures utilisées soient validées, donnent des résultats dénués de toute ambiguïté et comportent un contrôle satisfaisant.

L'autorité compétente de l'État du port peut décider d'engager des sociétés spécialisées pour procéder à l'échantillonnage. Dans ce cas, le PSCO devrait être présent à bord du navire pendant la procédure d'échantillonnage pour assurer la liaison et veiller à ce que les arrangements susmentionnés soient en place.

Si aucune société spécialisée n'est utilisée, l'autorité compétente de l'État du port devrait dispenser au PSCO une formation appropriée sur les méthodes et procédures d'échantillonnage disponibles et s'assurer que les procédures convenues sont suivies.

Les conditions générales ci-après devraient être observées :

- le PSCO devrait choisir un certain nombre de points d'échantillonnage, chacun se trouvant de préférence sur une zone représentative de la coque, mais au moins huit (8) points d'échantillonnage situés à distance égale les uns des autres verticalement et horizontalement le long de la coque et si possible répartis entre bâbord et tribord (étant donné que différentes parties de la coque peuvent être traitées avec des systèmes antisalissure différents);
- à chaque point d'échantillonnage, il faudrait prélever sur la coque des échantillons de peinture en trois exemplaires à proximité les uns des autres (par exemple à moins de 10 cm les uns des autres);
- il faudrait éviter de contaminer les échantillons, ce qui veut dire normalement qu'il faudrait porter des gants jetables non poudrés et non stérilisés en matériau imperméable - par exemple en caoutchouc nitrile;
- les échantillons devraient être rassemblés et entreposés à l'intérieur d'un récipient inerte (les récipients ne devraient pas se composer de matériaux qui contiennent des composés organostanniques et de la cybutryne ou ont la capacité d'absorber des composés organostanniques et de la cybutryne);

- des échantillons devraient être prélevés sur des zones où la surface du système antisalissure est intacte, propre et exempte de salissure;
- les écailles de peinture des zones de la coque où la peinture s'est écaillée, a pelé ou fait des cloques ne devraient pas être utilisées pour l'échantillonnage;
- aucun échantillon ne devrait être prélevé sur une zone chauffée où la peinture s'est ramollie (par exemple les citernes à combustible lourd);
- les couches inférieures (couches primaires, couches isolantes, systèmes antisalissure contenant du tributylétain) ne devraient pas faire l'objet d'un échantillonnage à moins que des surfaces importantes ne soient exposées; et
- les navires dotés d'un système antisalissure qui ne contient pas de cybutryne sur la couche de revêtement extérieure ne sont pas soumis aux mesures de contrôle en vertu de l'Annexe 1 de la Convention. Il devrait être considéré que les navires dotés d'un Certificat IAFS dans lequel est coché le cas de figure énoncé au paragraphe 2.1.6.4 des présentes Directives sont conformes aux dispositions de la Convention, sauf si la validité du Certificat IAFS est incertaine.

2 Validité de l'échantillonnage

Pour garantir la validité de l'échantillonnage en tant que preuve de non-conformité, il faudrait considérer ce qui suit :

- il faudrait utiliser uniquement des échantillons prélevés directement sur la coque qui ne risquent pas d'être contaminés;
- tous les échantillons devraient être conservés dans des récipients, être marqués et être consignés sur la fiche de compte rendu. Cette fiche devrait être soumise à l'Administration;
- les reçus identifiant les personnes qui ont la garde des échantillons et auxquelles ont été remis les échantillons devraient être remplis et accompagner les échantillons afin de rendre compte de la chaîne de transfert des échantillons;
- le PSCO devrait vérifier la validité de la date d'étalonnage des instruments (conformément aux instructions du fabricant);
- dans les cas où une société spécialisée est engagée pour procéder à l'échantillonnage, le PSCO devrait accompagner son représentant pour vérifier l'échantillonnage; et
- des photographies de la coque, des zones ayant fait l'objet d'un échantillonnage et du processus d'échantillonnage pourraient constituer des preuves additionnelles.

Aussi, les sociétés d'échantillonnage peuvent être accréditées et/ou les procédures d'échantillonnage certifiées.

3 Hygiène et sécurité pendant l'échantillonnage

L'obligation de prélever un échantillon ne devrait être imposée que si l'échantillonnage est possible dans la pratique et compte tenu des limitations liées à la sécurité des personnes, du navire et du port.

Il est recommandé au PSCO de garantir leur sécurité en tenant compte des éléments suivants :

- les prescriptions générales appliquées par le terminal ou l'autorité portuaire et la politique nationale en matière d'hygiène, de sécurité et d'environnement;
- condition d'exploitation du navire (sur lest, opérations du navire, amarrage, mouillage, etc.);
- les environs (position du navire, trafic, mouvement du navire, opérations à quai, barges et autre structures flottantes le long du bord);
- les mesures de sécurité à observer pour utiliser le matériel d'accès (plateformes, plateformes élévatrices, échafaudage, échelles, rambardes, harnais, etc.), par exemple la norme ISO 18001;
- les conditions météorologiques (état de la mer, vent, pluie, température, etc.); et
- les précautions à prendre pour ne pas tomber dans l'eau entre le quai et le navire; en cas de doute, il faudrait porter une brassière de sauvetage et, si possible, utiliser une ligne de sauvetage pendant l'échantillonnage.

Si, au cours de l'échantillonnage, surgissent des conditions difficiles qui risqueraient de compromettre la sécurité du personnel, il faut le signaler à la personne qui coordonne la sécurité.

Il faudrait prendre des précautions avec la peinture enlevée pour éviter tout contact avec la peau et les yeux et pour qu'aucune particule ne soit absorbée ou n'entre en contact avec les aliments. Il est interdit de manger ou de boire pendant l'échantillonnage et il faudrait toujours se laver les mains après. Les personnes qui procèdent à l'échantillonnage devraient savoir que les systèmes antisalissure et les solvants ou autres matériaux utilisés pour l'échantillonnage risquent d'être nocifs et qu'elles devraient prendre les précautions qui s'imposent. Aux fins de la protection individuelle, il faudrait utiliser des gants longs résistants aux solvants, un masque de protection contre les poussières, des lunettes de sécurité, etc.

Il faudrait respecter les consignes de sécurité courantes (et spécifiques, s'il y a lieu) du laboratoire chaque fois qu'il est procédé à l'échantillonnage et à l'analyse ultérieure.

4 Conduite des analyses

Les Directives pour un bref échantillonnage des systèmes antisalissure sur les navires envisagent une analyse en deux étapes des organostanniques pour les deux méthodes décrites dans l'appendice à ces directives. La première étape est un essai de base, qui peut être effectué sur place comme dans le cas de la méthode 2. Il est procédé à la deuxième étape si les résultats de la première sont positifs. Il y a lieu de noter que dans les Directives de l'OMI,

ces étapes sont numérotées 1 et 2 comme dans le cas de la méthode 1. Il appartient aux autorités compétentes de l'État du port de choisir les méthodes d'analyse à utiliser.

La méthode à suivre pour détecter la cybutryne est fondée sur une analyse à étape unique.

Il est recommandé à l'État du port de prendre en considération les éléments suivants :

- les procédures d'accréditation des laboratoires satisfaisant à la norme ISO 17025 et d'autres installations compétentes devraient être établies par les autorités compétentes de l'État du port; ces procédures devraient définir les critères d'accréditation; il serait utile que les États du port échangent les renseignements dont ils disposent au sujet de ces procédures, de ces critères et de ces laboratoires/installations, afin notamment de favoriser l'échange des meilleures pratiques et une accréditation réciproque et la fourniture mutuelle de services;
- la société qui procède à l'analyse et/ou l'échantillonnage devrait satisfaire à la réglementation nationale ou être indépendante des fabricants de peintures;
- le PSCO qui procède à l'inspection des systèmes antisalissure d'un navire devrait vérifier la validité du Certificat ISO 17025 et/ou de l'accréditation du laboratoire;
- s'il n'a pas le temps d'achever l'analyse avant l'heure prévue de départ du navire, le PSCO doit en informer le navire et rendre compte de la situation à l'autorité compétente de l'État du port; toutefois, le délai nécessaire pour effectuer l'analyse ne justifie pas de retarder indûment le navire; et
- les PSCO devraient veiller à remplir les fiches de compte rendu de la procédure d'échantillonnage en tant que preuve de l'analyse; dans les cas où les procédures du laboratoire prescrivent de présenter les résultats des analyses sous des formes différentes, ce rapport technique pourrait accompagner les fiches de compte rendu.

5 Analyse de la première étape en ce qui concerne les organostanniques

L'analyse de la première étape vise à détecter la quantité totale d'étain présente dans le système antisalissure qui a été appliqué.

Le choix de la méthode d'analyse de la première étape est à la discrétion de l'autorité compétente de l'État du port. Toutefois, la pratique consistant à utiliser un analyseur portatif par fluorescence X (mentionné dans la méthode 2) ou toute autre méthode scientifiquement justifiée qui permette d'effectuer les analyses de la première étape sur place pourrait être considérée comme la meilleure.

L'autorité compétente de l'État du port doit décider si l'analyse de la première étape devrait être effectuée par des PSCO ou par des sociétés sous contrat.

L'autorité compétente de l'État du port pourrait mettre à la disposition des PSCO son matériel (par exemple, analyseur portatif par fluorescence X), ainsi qu'une formation appropriée.

6 Analyse de la deuxième étape en ce qui concerne les organostanniques

L'analyse de la deuxième étape (finale) vise à déterminer si le système antisalissure satisfait ou non aux prescriptions de la Convention, autrement dit si des composés organostanniques sont présents dans le système antisalissure à un degré tel qu'ils agiraient en tant que biocides.

L'État du port pourrait envisager d'effectuer uniquement une analyse de la deuxième étape.

Il appartient à l'autorité de choisir la méthode d'analyse de la deuxième étape à utiliser. À cet égard, il y a lieu de noter que la méthode d'analyse de la deuxième étape à utiliser dans le cadre de la méthode d'échantillonnage 2 décrite dans les Directives est uniquement provisoire et "devrait être soigneusement passée en revue par des experts sur la base d'éléments scientifiques" (section 5.1 de la méthode 2).

7 Analyse à une étape en ce qui concerne la cybutryne

En ce qui concerne la cybutryne, une analyse à une étape est décrite dans la méthode 1 et la méthode 2 qui figurent dans les Directives pour un bref échantillonnage. Les spécimens doivent être analysés par GC/MS. La procédure à suivre est la même dans les deux méthodes.

8 Analyse à une étape en ce qui concerne la cybutryne et les organostanniques

En ce qui concerne la cybutryne et les organostanniques, une analyse à une étape est décrite dans la méthode 1 et la méthode 2 des Directives pour un bref échantillonnage. Les spécimens doivent être analysés par GC/MS.

9 Conclusions au sujet de la conformité

L'autorité devrait se prononcer sur la conformité en se fondant uniquement sur les résultats de l'analyse de la deuxième étape de l'échantillon (composés organostanniques). Si ces résultats indiquent qu'il y a non-conformité, il y a de bonnes raisons de prendre des mesures complémentaires.

En ce qui concerne la cybutryne, l'autorité pourrait se prononcer sur la conformité en se fondant sur les résultats de l'analyse à une étape.

Si cela est jugé nécessaire, un échantillonnage plus approfondi peut aussi être effectué en plus ou au lieu du bref échantillonnage.

Les résultats de l'échantillonnage devraient être communiqués le plus rapidement possible au navire (comme faisant partie du rapport d'inspection) et, en cas de non-conformité, également à l'État du pavillon et à l'organisme reconnu agissant au nom de l'État du pavillon, s'il y a lieu.

Les autorités devraient, conformément à la section 5.2 des Directives pour un bref échantillonnage des systèmes antisalissure sur les navires, élaborer et adopter les procédures à suivre dans les cas où il est difficile d'établir clairement si le degré de conformité est acceptable ou s'il n'y a pas du tout conformité, en envisageant un échantillonnage supplémentaire ou d'autres méthodes d'échantillonnage.

MODÈLE S/1

RAPPORT D'INSPECTION DU SYSTÈME ANTISALISSURE (AFS) D'UN NAVIRE

CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE

1. **Nom du navire** : 2. **Numéro OMI** :
3. **Type de navire** : 4. **Indicatif d'appel** :
5. **Pavillon du navire** : 6. **Jauge brute** :
7. **Date à laquelle la quille a été posée/une transformation importante a commencé** :
.....

CARACTÉRISTIQUES DE L'INSPECTION

8. **Date et heure** :
9. **Nom de l'installation** :
(cale sèche, quai, lieu)
.....
- Lieu et pays** :
10. **Ont été inspectés** : Livre de bord du navire Certificats
 Coque du navire
11. **Certificat(s) pertinent(s)** :
- | | <u>a) nom</u> | <u>b) délivré par</u> | <u>c) date de délivrance</u> |
|----|---------------------------------|-----------------------|------------------------------|
| 1. | <i>Certificat IAFS</i> | | |
| 2. | <i>Fiche de AFS</i> | | |
| 3. | <i>Déclaration de AFS</i> | | |
| 4. | | | |
12. **Période de mise en cale sèche pendant laquelle le système antisalissure a été appliqué** :
.....
13. **Nom de l'installation ayant appliqué le système antisalissure** :
14. **Lieu et pays où le système antisalissure a été appliqué** :
15. **Échantillons de systèmes antisalissure prélevés** : Non Oui
Nature de l'échantillonnage : Bref Prolongé
16. **Raison de l'échantillonnage du système antisalissure** :
.....

17. Fiche de compte rendu jointe :
(code-pays/numéro OMI/jj-mm-aa).....

18. Copie à : PSCO État du pavillon Organisme reconnu
 Siège Capitaine
 Autres :

CARACTÉRISTIQUES DE L'ÉTAT DU PORT

Autorité soumettant le rapport : Bureau régional :

Adresse :
.....

Téléphone/Télécopieur/Portable :

Courriel :

Nom :
(Inspecteur dûment autorisé de l'autorité soumettant le rapport)

Date : Signature :

MODÈLE S/3

NUMÉRO DE COMPTE RENDU	
------------------------	--

Nom du navire :

Numéro OMI :

MÉTHODE 1 – ANALYSE

Cas de figure A – Analyse des organostanniques uniquement

1. Identification de l'instrument :			Date d'expiration de l'étalonnage :			
2.	Résultats des échantillons "A" :			Nombre total d'échantillons "A" analysés :		
3.	N°	Emplacement de l'échantillon <i>(membrane et distance à partir de l'exposant de charge)</i>	mg (Sn)/kg	N°	Emplacement de l'échantillon <i>(membrane et distance à partir de l'exposant de charge)</i>	mg (Sn)/kg
	1			9		
	2			10		
	3			11		
	4			12		
	5			13		
	6			14		
	7			15		
	8			16		
4.	Résultats :					
	Nombre d'échantillons dépassant 2 500 mg/kg :				<input type="checkbox"/> Étape 2 requise	
	1 ou plusieurs échantillons dépassant 3 000 mg/kg <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non				<input type="checkbox"/> Conformité, ARRÊT de l'analyse	
5.	Observations supplémentaires concernant l'analyse des résultats des échantillons "A"					
6.	Société :			Nom :		
				Date :		
				Signature :		

7.	Identification de l'instrument :			Date d'expiration de l'étalonnage :				
8.	Résultats des échantillons "B" :				Nombre total d'échantillons "B" analysés :			
9.	N°	Composés organostanniques (mg (Sn)/kg) en tant que Sn	N°	Composés organostanniques (mg (Sn)/kg) en tant que Sn	N°	Composés organostanniques (mg (Sn)/kg) en tant que Sn	N°	Composés organostanniques (mg (Sn)/kg) en tant que Sn
	1		5		9		13	
	2		6		10		14	
	3		7		11		15	
	4		8		12		16	
10.	Résultats							
	Nombre d'échantillons dépassant 2 500 mg/kg :						<input type="checkbox"/> Non-conformité supposée	
	1 ou plusieurs échantillons dépassant 3 000 mg/kg <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non						<input type="checkbox"/> Conformité supposée	
11.	Observations supplémentaires concernant l'analyse des résultats des échantillons "B" :							
12.	Société :				Nom :			
					Date :			
					Signature :			

Cas de figure B – Analyse de la cybutryne uniquement

Analyse par chromatographie en phase gazeuse couplée à la spectrophotométrie de masse (GC/MS)

1.	Identification de l'instrument :	Date d'expiration de l'étalonnage :
2.	Résultats des échantillons "C"	
	Nombre total d'échantillons "C" analysés par GC/MS :	
	Concentration moyenne de cybutryne (mg de cybutryne par kg de peinture sèche) :	
3.	Résultats	
	La concentration moyenne de cybutryne dépasse le seuil de 1 250 mg de cybutryne par kg de peinture sèche.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non. Conformité supposée.
4.	Observations supplémentaires concernant l'analyse des résultats des échantillons "C" :	

5.	Société :	Nom :
		Date :
		Signature :

Cas de figure C – Approche simplifiée pour détecter des organostanniques et de la cybutryne
Analyse par chromatographie en phase gazeuse couplée à la spectrophotométrie de masse (GC/MS)

1.	Identification de l'instrument :	Date d'expiration de l'étalonnage :
2.	Résultats des échantillons "C" :	
	Nombre total d'échantillons "C" analysés par GC/MS :	
	Concentration moyenne des organostanniques (mg (Sn)/kg de peinture sèche) :	
	Concentration moyenne de cybutryne (mg de cybutryne par kg de peinture sèche) :	
3.	Résultats :	
	La concentration moyenne des organostanniques dépasse le seuil de 3 000 mg (Sn)/kg de peinture sèche.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non. Conformité supposée.
	La concentration moyenne de cybutryne dépasse le seuil de 1 250 mg de cybutryne par kg de peinture sèche.	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non. Conformité supposée.
4.	Observations supplémentaires concernant l'analyse des résultats des échantillons "C" :	
5.	Société :	Nom :
		Date :
		Signature :

MODÈLE S/4

NUMÉRO DE COMPTE RENDU	
------------------------	--

Nom du navire :

Numéro OMI :

ANALYSE DE LA MÉTHODE 2

Cas de figure A – Analyse des organostanniques uniquement

Première étape

1. Identification de l'instrument :	Date d'expiration de l'étalonnage :
--	--

2.	Emplacement de l'échantillon (<i>membreure et distance à partir de l'exposant de charge</i>)	Identification de l'échantillon	Disque d'échantillon	Teneur en étain (mg/kg)	Max.	Min.	Moyenne
A		A1	<input type="checkbox"/> abrasif				
		A2	<input type="checkbox"/> métal				
		A3	<input type="checkbox"/> autres				Moyenne
		A4	<input type="checkbox"/> abrasif				
		A5	<input type="checkbox"/> métal				mg/kg
		A6	<input type="checkbox"/> autres				<input type="checkbox"/> >2 500 mg/kg
		A7	<input type="checkbox"/> abrasif				<input type="checkbox"/> >3 000 mg/kg
		A8	<input type="checkbox"/> métal				
		A9	<input type="checkbox"/> autres				
B		B1	<input type="checkbox"/> abrasif				
		B2	<input type="checkbox"/> métal				
		B3	<input type="checkbox"/> autres				Moyenne
		B4	<input type="checkbox"/> abrasif				
		B5	<input type="checkbox"/> métal				mg/kg
		B6	<input type="checkbox"/> autres				<input type="checkbox"/> >2 500 mg/kg
		B7	<input type="checkbox"/> abrasif				<input type="checkbox"/> >3 000 mg/kg
		B8	<input type="checkbox"/> métal				
		B9	<input type="checkbox"/> autres				
C		C1	<input type="checkbox"/> abrasif				
		C2	<input type="checkbox"/> métal				
		C3	<input type="checkbox"/> autres				Moyenne
		C4	<input type="checkbox"/> abrasif				
		C5	<input type="checkbox"/> métal				mg/kg
		C6	<input type="checkbox"/> autres				<input type="checkbox"/> >2 500 mg/kg
		C7	<input type="checkbox"/> abrasif				<input type="checkbox"/> >3 000 mg/kg
		C8	<input type="checkbox"/> métal				
		C9	<input type="checkbox"/> autres				
D		D1	<input type="checkbox"/> abrasif				
		D2	<input type="checkbox"/> métal				
		D3	<input type="checkbox"/> autres				Moyenne
		D4	<input type="checkbox"/> abrasif				
		D5	<input type="checkbox"/> métal				mg/kg
		D6	<input type="checkbox"/> autres				<input type="checkbox"/> >2 500 mg/kg
		D7	<input type="checkbox"/> abrasif				<input type="checkbox"/> >3 000 mg/kg
		D8	<input type="checkbox"/> métal				
		D9	<input type="checkbox"/> autres				

3.	Résultats de l'analyse de la première étape	<input type="checkbox"/> échantillons sur dépassent 2 500 mg/kg <input type="checkbox"/> échantillon(s) dépasse(nt) 3 000 mg/kg	<input type="checkbox"/> Conforme <input type="checkbox"/> Deuxième étape requise
4.	Observations :		
5.	Société :	Nom :	
		Date :	
		Signature :	

Deuxième étape

1.	Identification de l'instrument :	Date d'expiration de l'étalonnage :
-----------	---	--

2.	Échantillon utilisé (identification de l'échantillon)	Teneur en étain Première étape <i>(analyse par fluorescence X)</i> <i>(mg (Sn)/kg)</i>	Teneur en étain Deuxième étape (en tant que composé organostannique) <i>(mg (Sn)/kg)</i>	Conformité
A				<input type="checkbox"/> >2 500 mg/kg <input type="checkbox"/> >3 000 mg/kg
B				<input type="checkbox"/> > 2 500 mg/kg <input type="checkbox"/> > 3 000 mg/kg
C				<input type="checkbox"/> >2 500 mg/kg <input type="checkbox"/> >3 000 mg/kg
D				<input type="checkbox"/> >2 500 mg/kg <input type="checkbox"/> >3 000 mg/kg

3.	Résultats de l'analyse de la deuxième étape	<input type="checkbox"/> échantillons sur dépassent 2 500 mg/kg (peinture sèche) <input type="checkbox"/> échantillon(s) dépasse(nt) 3 000 mg/kg (peinture sèche)	<input type="checkbox"/> Conforme <input type="checkbox"/> NON conforme
4.	Observations :		
5.	Société :	Nom :	
		Date :	
		Signature :	

Cas de figure B – Analyse de la cybutryne uniquement

Analyse par chromatographie en phase gazeuse couplée à la spectrophotométrie de masse (GC/MS) visant à détecter la présence de de cybutryne

1.	Identification de l'instrument :		Date d'expiration de l'étalonnage :	
2.	Résultats de l'analyse par GC/MS			
	Concentration moyenne (mg de cybutryne par kg de peinture sèche)		<input type="checkbox"/> Conforme <input type="checkbox"/> NON conforme	
3.	Observations :			
4.	Société :		Nom : Date :	

Cas de figure C – Approche simplifiée pour détecter des organostanniques et de la cybutryne

Analyse par chromatographie en phase gazeuse couplée à la spectrophotométrie de masse (GC/MS) visant à détecter la présence de cybutryne et d'organostanniques

1.	Identification de l'instrument :		Date d'expiration de l'étalonnage :	
2.	Résultats de l'analyse par GC/MS			
	Concentration moyenne des organostanniques (mg (Sn)/kg) :		<input type="checkbox"/> Conforme <input type="checkbox"/> NON conforme	
	Concentration moyenne de cybutryne (mg de cybutryne par kg de peinture sèche) :		<input type="checkbox"/> Conforme <input type="checkbox"/> NON conforme	
3.	Observations :			
4.	Société :		Nom : Date :	

CARACTÉRISTIQUES DE L'ÉTAT DU PORT

Autorité soumettant le rapport : **Bureau régional :**

Adresse :

.....

**Téléphone/télécopieur/
portable :**

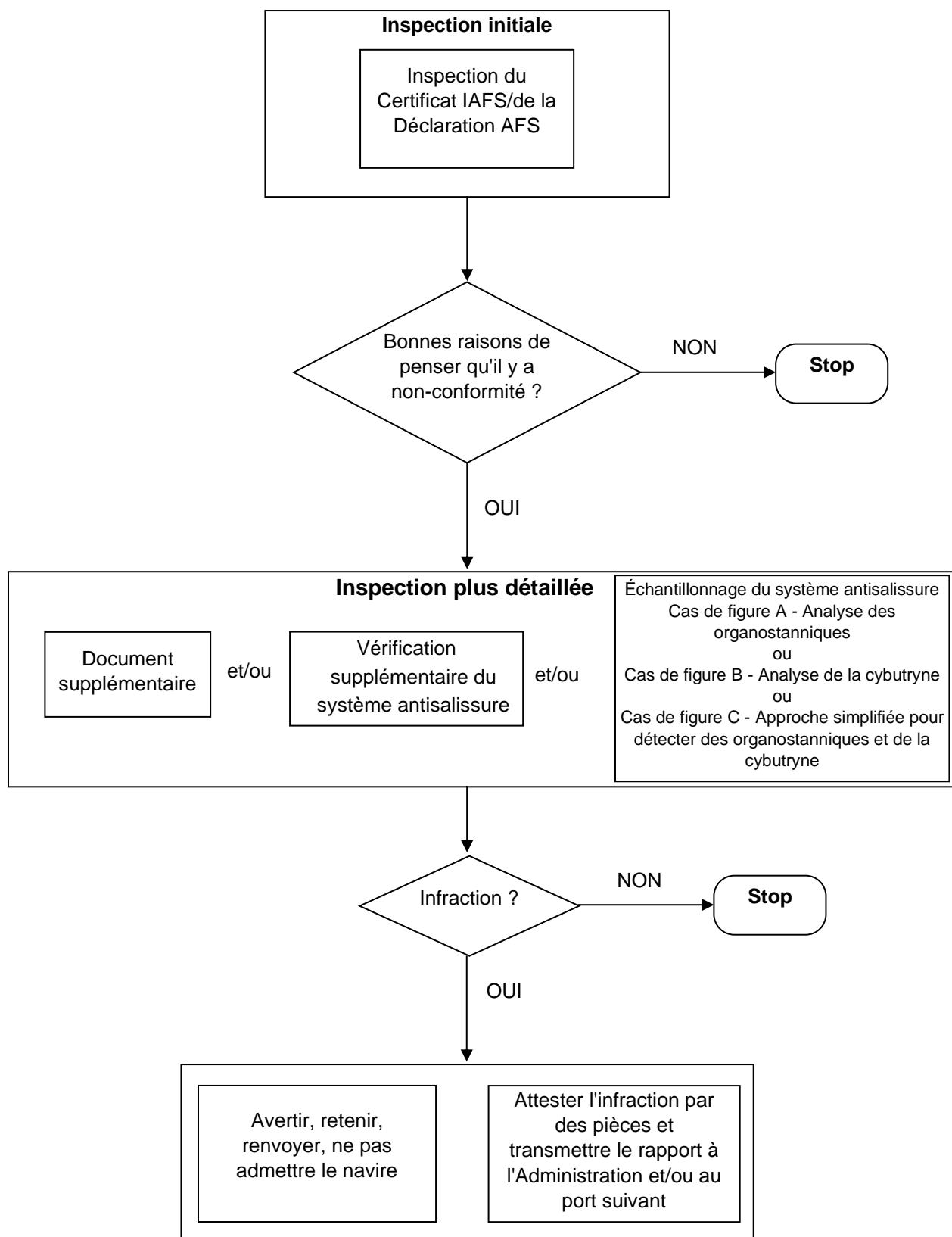
Courriel :

Nom :
*(Inspecteur dûment autorisé
de l'autorité soumettant le rapport)*

Date : **Signature :**

Appendice 2

PROCESSUS D'INSPECTION DU SYSTÈME ANTISALISSURE



APPENDICE 20

**LISTE DES INSTRUMENTS PRÉSENTANT UN INTÉRÊT DANS LE CADRE
DES PROCÉDURES DE CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT, 2023**

Instruments	Titre	Organe de l'OMI	Observations	Date d'adoption/ approbation
AFS				
MEPC.356(78)	Directives de 2022 pour un bref échantillonnage des systèmes antisalissure sur les navires	III	Annule et remplace la résolution MEPC.104(49)	10 juin 2022
Eaux de ballast				
MEPC.173(58)	Directives pour l'échantillonnage des eaux de ballast (G2)	MEPC/PPR	Tenir compte également de la résolution MEPC.252(67) et de la circulaire BWM.2/Circ.42/Rev.2	10 octobre 2008
MEPC.252(67)	Directives pour le contrôle par l'État du port en vertu de la Convention BWM	MEPC/III	Tenir compte également de la résolution MEPC.173(58) et de la circulaire BWM.2/Circ.42/Rev.2	17 octobre 2014
MEPC.279(70)	Directives de 2016 pour l'approbation des systèmes de gestion des eaux de ballast (G8)	MEPC		28 octobre 2016
MEPC.297(72)	Amendements à la règle B-3 de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Calendrier d'application des prescriptions en matière de gestion des eaux de ballast applicables aux navires)	MEPC		13 avril 2018
BWM.2/Circ.42/Rev.2	Recommandations sur l'échantillonnage et l'analyse des eaux de ballast à utiliser à titre d'essai conformément à la Convention BWM et aux Directives (G2)	MEPC/PPR	Tenir compte également des résolutions MEPC.252(67) et MEPC.173(58)	9 décembre 2020
Vrac				
A.797(19)	Sécurité des navires transportant des cargaisons solides en vrac	CCC		23 novembre 1995
A.862(20)	Recueil de règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers	CCC	Telle que modifiée par les résolutions MSC.238(82) et MSC.304(87)	27 novembre 1997
MSC/Circ.656	Sécurité des navires transportant des cargaisons solides en vrac	CCC		6 juin 1994
MSC/Circ.1117	Directives pour le contrôle de la structure des vraquiers	SDC		24 juin 2004

Instruments	Titre	Organe de l'OMI	Observations	Date d'adoption/ approbation
MSC.1/Circ.1464/Rev.1, Corr.1 et Corr.2	Interprétations uniformes des dispositions des chapitres II-1 et XII de la Convention SOLAS, des dispositions techniques applicables aux moyens d'accès prévus pour les inspections (résolution MSC.158(78)) et des normes de fonctionnement des détecteurs de niveau d'eau à bord des vraquiers et des navires de charge à cale unique autres que des vraquiers (résolution MSC.188(79))	SDC	Telle que modifiée par la circulaire MSC.1/Circ.1507 du 5 juin 2015	24 octobre 2013 14 novembre 2013 9 juin 2017
Certificats				
A.1162(32)	Exhortation des États Membres et de toutes les parties prenantes concernées à promouvoir des mesures en vue de prévenir l'immatriculation frauduleuse, l'établissement de registres frauduleux de navires et la commission d'autres actes frauduleux dans le secteur maritime, et d'éliminer ces pratiques	LEG		28 janvier 2022
MSC/Circ.606	Assentiment donné par l'État du port aux exemptions accordées en vertu de la Convention SOLAS	III		12 février 1993
MSC/Circ.1012 MEPC/Circ.384	Mention à porter sur les certificats pour indiquer la date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle ces certificats ont été délivrés	III		26 juin 2001
FAL.2/Circ.133-MEPC.1/ Circ.902-MS.1/ Circ.1646-LEG.2/Circ.4	Liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, 2022	III	Remplace la circulaire FAL.2/Circ.131-MEPC.1/Circ.873-MS.1/Circ.1586-LEG.2/Circ.3	27 juin 2022
MSC-MEPC.4/Circ.1	Conservation des originaux des registres/documents à bord des navires	III		26 septembre 2005
MSC-MEPC.5/Circ.6	Orientations concernant le moment auquel les certificats existants doivent être remplacés par des certificats délivrés après l'entrée en vigueur d'amendements aux certificats prescrits par les instruments de l'OMI	III		6 août 2009
MARPOL				
MEPC.346(78)	Directives de 2022 pour l'élaboration du plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP)	MEPC	Annule et remplace la circulaire MEPC.282(70)	10 juin 2022
MEPC.347(78)	Directives relatives à la vérification et aux audits de compagnie effectués par l'Administration eu égard à la partie III du plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP)	MEPC		10 juin 2022
MEPC.348(78)	Directives de 2022 pour la vérification par l'Administration des données sur la consommation de fuel-oil des navires et de l'intensité carbone opérationnelle	MEPC	Annule et remplace la circulaire MEPC.292(71)	10 juin 2022

Instruments	Titre	Organe de l'OMI	Observations	Date d'adoption/ approbation
MEPC.349(78)	Directives de 2022 pour la mise au point et la gestion de la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires	MEPC	Annule et remplace la circulaire MEPC.293(71)	10 juin 2022
MEPC.350(78)	Directives de 2022 sur la méthode de calcul de l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) obtenu	MEPC	Annule et remplace la circulaire MEPC.333(76)	10 juin 2022
MEPC.351(78)	Directives de 2022 sur les visites et la délivrance des certificats concernant l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) obtenu	MEPC	Annule et remplace la circulaire MEPC.334(76)	10 juin 2022
MEPC.352(78)	Directives de 2022 sur les indicateurs d'intensité carbone opérationnels et leurs méthodes de calcul (directives sur les CII ou directives G1)	MEPC	Annule et remplace la circulaire MEPC.336(76)	10 juin 2022
MEPC.353(78)	Directives de 2022 sur les lignes de référence associées aux indicateurs d'intensité carbone opérationnels (directives sur les lignes de référence relatives aux CII ou directives G2)	MEPC	Annule et remplace la circulaire MEPC.337(76)	10 juin 2022
MEPC.354(78)	Directives de 2022 sur la notation de l'intensité carbone opérationnelle (directives sur la notation relative aux CII ou directives G4)	MEPC	Annule et remplace la circulaire MEPC.339(76)	10 juin 2022
MEPC.355(78)	Directives de 2022 relatives aux facteurs de correction et ajustements en fonction du voyage à prendre en compte dans le calcul du CII (directives sur les CII ou directives G5)	MEPC		10 juin 2022
MEPC.340(77)	Directives de 2021 sur les dispositifs d'épuration des gaz d'échappement	MEPC/PPR	Remplace la circulaire MEPC.259(68)	26 novembre 2021
MSC.286(86)	Recommandations relatives aux fiches de données de sécurité pour matière dangereuse (MSDS) concernant les cargaisons d'hydrocarbures et les combustibles liquides visés par l'Annexe I de MARPOL	PPR		5 juin 2009
MEPC.312(74)	Directives pour l'utilisation de registres électroniques en vertu de MARPOL	MEPC		17 mai 2019
MEPC.320(74)	Directives de 2019 pour l'application uniforme de la teneur limite en soufre de 0,50 % conformément à l'Annexe VI de MARPOL	MEPC		17 mai 2019
MSC.465(101)	Mesures intérimaires recommandées pour améliorer la sécurité des navires en ce qui concerne l'utilisation de combustible	MSC		14 juin 2019
MEPC/Circ.479 et Corr.1	Directives que les fonctionnaires chargés du contrôle des navires par l'État du port devraient utiliser lorsqu'ils vérifient la conformité au système d'évaluation de l'état du navire (CAS)	MEPC/III		24 août 2005 6 octobre 2005
MEPC.1/Circ.508	Notes de livraison de soutes et prélèvement d'échantillons de fuel-oil	MEPC/III		9 mai 2006

Instruments	Titre	Organe de l'OMI	Observations	Date d'adoption/ approbation
MEPC.1/Circ.516	Accès du public à la base de données sur le système d'évaluation de l'état du navire (CAS)	MEPC		5 mai 2006
MEPC.1/Circ.637	Disponibilité et qualité du fuel-oil	MEPC		17 novembre 2008
MEPC.1/Circ.640	Directives intérimaires sur l'utilisation du registre des hydrocarbures pour déclarer à titre volontaire les quantités conservées à bord dans des citernes de stockage des eaux de cale polluées et le chauffage des résidus d'hydrocarbures (boues)	SSE		4 novembre 2008
MEPC.1/Circ.675/Rev.1	Rejet de l'eau de lavage des cales à cargaison dans la zone des Golfes, la zone de la mer Méditerranée et la zone des Caraïbes en vertu de l'Annexe V de MARPOL	MEPC		26 mars 2010
MEPC.1/Circ.834/Rev.1	Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires	MEPC		1 ^{er} mars 2018
MEPC.1/Circ.864/Rev.1	Directives de 2019 relatives à l'échantillonnage à bord aux fins de la vérification de la teneur en soufre des fuel-oils utilisés à bord des navires	MEPC		21 mai 2019
MEPC.1/Circ.881	Orientations sur les mesures d'urgence à prendre à l'égard du fuel-oil non conforme dans le cadre du contrôle par l'État du port	MEPC		21 mai 2019
MEPC.1/Circ.882	Application anticipée des procédures de vérification applicables à un échantillon de fuel-oil prescrit par l'Annexe VI de MARPOL (règle 18.8.2 ou règle 14.8)	MEPC		16 juillet 2019
MEPC.1/Circ.883/Rev.1	Recommandations concernant l'indication du respect continu des dispositions en cas de défaillance d'un instrument de contrôle isolé et mesures qu'il est recommandé de prendre si le dispositif d'épuration des gaz d'échappement (EGC) ne satisfait pas aux dispositions des Directives EGC (résolution MEPC.340(77))	PPR	Annule et remplace la circulaire MEPC.1/Circ.883	15 décembre 2021
MEPC.1/Circ.899	Directives de 2022 relatives à l'évaluation des risques et des incidences de l'eau de rejet provenant de dispositifs d'épuration des gaz d'échappement	MEPC		10 juin 2022
MSC-MEPC.4/Circ.3	Obturation des circuits de tuyautages de rejet des eaux de cale dans les ports	MSC/MEPC		19 décembre 2008
Activités PSC				
MSC.1/Circ.1191	Nouveau rappel de l'obligation d'informer les États du pavillon des mesures qui ont été imposées en ce qui concerne le contrôle et le respect des dispositions	MSC/III		30 mai 2006
MSC.1/Circ.1199	Recommandations intérimaires pour le respect des prescriptions des chapitres II-1, III, IX, XI-1 et XII de la Convention SOLAS par les navires qui transportent des cargaisons sèches en vrac	SDC		31 mai 2006

Instruments	Titre	Organe de l'OMI	Observations	Date d'adoption/ approbation
MSC.1/Circ.1221	Validité des certificats d'approbation par type délivrés pour les produits marins	III		11 décembre 2006
MSC.1/Circ.1565	Directives sur la mise en œuvre anticipée à titre volontaire des amendements à la Convention SOLAS de 1974 et aux instruments obligatoires connexes	III		15 juin 2017
MSC/Circ.1011 MEPC/Circ.383	Mesures visant à améliorer les procédures de contrôle des navires par l'État du port	III		26 juin 2001
MSC-MEPC.2/Circ.2	Prescriptions de l'OMI relatives aux publications devant se trouver à bord des navires	III/NCSR		1 ^{er} juin 2006
MSC-MEPC.4/Circ.2	Code de bonnes pratiques à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port	III		1 ^{er} novembre 2007
Sûreté				
MSC.159(78)	Recommandations intérimaires sur les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui visent à renforcer la sûreté maritime	MSC/III		21 mai 2004
MSC/Circ.1097	Recommandations relatives à la mise en œuvre du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS	MSC		6 juin 2003
MSC/Circ.1113	Conseils à donner aux fonctionnaires chargés du contrôle des navires par l'État du port au sujet des amendements de 2002 à la Convention SOLAS qui ne concernent pas la sûreté	III	<p>Système d'identification automatique (AIS) et numéro d'identification du navire et fiche synoptique continue (CSR)</p> <p>Tenir compte également de la résolution A.959(23), adoptée le 5 décembre 2003, intitulée "Modèle de fiche synoptique continue (CSR) et directives pour la tenue à jour des fiches", telle que modifiée par la résolution MSC.198(80), adoptée le 20 mai 2005</p>	7 juin 2004

Instruments	Titre	Organe de l'OMI	Observations	Date d'adoption/ approbation
MSC/Circ.1156	Recommandations concernant l'accès des pouvoirs publics, des services d'intervention d'urgence et des pilotes à bord des navires auxquels s'appliquent le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS	MSC	Tenir compte également de la circulaire MSC.1/Circ.1342 du 27 mai 2010 intitulée "Rappel concernant les permissions à terre des gens de mer et l'accès aux navires" (et de la circulaire MSC.1/Circ.1194 du 30 mai 2006)	23 mai 2005
MSC.1/Circ.1235	Directives sur la formation et la familiarisation du personnel de bord en matière de sûreté	HTW		21 octobre 2007
MSC.1/Circ.1342	Rappel concernant les permissions à terre des gens de mer et l'accès aux navires	MSC		27 mai 2010
Convention SOLAS				
A.1047(27)	Principes à observer pour déterminer les effectifs minimaux de sécurité	MSC/HTW		30 novembre 2011
MSC/Circ.592	Transport de marchandises dangereuses – Acceptation du document de conformité	CCC		21 avril 1992
MSC/Circ.811	Identification des dispositifs permettant aux radeaux de sauvetage de surnager librement	SSE		8 juillet 1997
MSC/Circ.887	Interprétation de l'expression "d'autres points stratégiques" figurant dans la règle III/50 de la Convention SOLAS et à la section 7.2 du chapitre VII du Recueil LSA	SSE		21 décembre 1998
MSC/Circ.907	Application de la règle III/28.2 de la Convention SOLAS concernant les aires d'atterrissage pour hélicoptères à bord des navires à passagers non rouliers	SSE		17 juin 1999
MSC/Circ.955	Entretien des engins de sauvetage et du matériel de radiocommunication dans le cadre du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (système HSSC)	III		23 juin 2000
MSC/Circ.1016	Application de la règle III/26 de la Convention SOLAS concernant les systèmes de canots de secours rapides et de moyens de secours à bord des navires rouliers à passagers	SSE	Complétée par la circulaire MSC/Circ.1094 du 17 juin 2003 (application de la règle III/26 de la Convention SOLAS concernant les systèmes de canots de secours rapides à bord des navires rouliers à passagers)	26 juin 2001

Instruments	Titre	Organe de l'OMI	Observations	Date d'adoption/ approbation
MSC/Circ.1107	Application de la règle II-1/3-6 de la Convention SOLAS sur l'accès aux espaces de la tranche de la cargaison des pétroliers et des vraquiers, ainsi qu'à l'intérieur et à l'avant de ces espaces, et application des dispositions techniques applicables aux moyens d'accès prévus pour les inspections	SDC		25 mai 2004
MSC.1/Circ.1326 et Corr.1	Précisions concernant la règle III/19 de la Convention SOLAS	SSE	Note : la règle III/19.3.3.3 de la Convention SOLAS mentionnée dans la circulaire devrait être entendue comme la règle III/19.3.4.3 de la Convention SOLAS, la règle 19.3.3.3 ayant été renumérotée 19.3.4.3 par suite des amendements de 2013 à la Convention SOLAS	11 juin 2009 13 août 2009
MSC.1/Circ.1331	Directives relatives à la construction, à l'installation, à l'entretien et à l'inspection/la visite des moyens d'embarquement et de débarquement	SSE		11 juin 2009
MSC.1/Circ.1402	Sécurité des dispositifs de transfert du pilote	III		14 juin 2011
MSC.1/Circ.1676	Retards compromettant la mise à disposition du nouvel équipement du SMDSM satisfaisant aux normes de fonctionnement révisées qui figurent dans les résolutions MSC.511(105), MSC.512(105) et MSC.513(105)	MSC		31 mai 2023 9 juin 2023
MSC.1/Circ.1460/Rev.4	Orientations relatives à la validité du matériel de radiocommunications installé et utilisé à bord des navires	MSC		31 mai 2023 9 juin 2023
STCW				
STCW.7/Circ.22	Conseils à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port, des organismes reconnus et des organismes de sûreté reconnus visant à clarifier les prescriptions relatives à la formation et à la délivrance des titres applicables aux agents de sûreté du navire et aux gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sûreté	MSC/HTW		25 février 2014
STCW.7/Circ.24/Rev.1	Recommandations à l'intention des Parties, des Administrations, des autorités chargées du contrôle par l'État du port, des organismes reconnus et d'autres parties pertinentes au sujet des prescriptions de la Convention STCW de 1978, telle que modifiée	III/HTW		16 juin 2017

Instruments	Titre	Organe de l'OMI	Observations	Date d'adoption/ approbation
MSC/Circ.635	Jaugeage de certains navires dans le cadre de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille	HTW/SDC		15 juin 1994
MSC/Circ.1089	Recommandations sur les mesures de lutte contre la fraude et les dispositifs de sécurité contre la falsification des brevets des gens de mer	III/HTW		6 juin 2003
MSC.1/Circ.1208	Promotion et évaluation du maintien de l'aptitude des opérateurs SMDSM à bord des navires	HTW		22 mai 2006