

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

FAL.2/Circ.131
MEPC.1/Circ.873
MSC.1/Circ.1586
LEG.2/Circ.3

LISTE DES CERTIFICATS ET DOCUMENTS QUE LES NAVIRES SONT TENUS D'AVOIR À BORD, 2017

1 Le Comité de la simplification des formalités, à sa quarante et unième session, le Comité de la protection du milieu marin, à sa soixante-dixième session, le Comité de la sécurité maritime, à sa quatre-vingt-dix-septième session et le Comité juridique, à sa cent quatrième session, ont approuvé la liste des certificats et documents que les navires sont tenus d'avoir à bord, 2017, telle qu'elle figure en annexe à la présente circulaire.

2 Ces travaux ont été effectués conformément aux dispositions du chapitre 2 de l'Annexe de la Convention FAL relatives aux formalités exigées des propriétaires de navires par les pouvoirs publics à l'entrée, pendant le séjour au port et à la sortie du navire. Le Comité de la simplification des formalités a rappelé que ces dispositions ne signifiaient nullement que des certificats ou autres documents du navire relatifs à l'immatriculation, aux dimensions, à la sécurité, à l'équipage, à la classification dudit navire et autres renseignements ne devaient pas être présentés pour inspection aux autorités compétentes.

3 Depuis la diffusion de la circulaire FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462, plusieurs instruments qui y étaient mentionnés ont été modifiés. De nouveaux instruments ont été ajoutés, notamment la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires et la Convention de Nairobi de 2007 sur l'enlèvement des épaves. Par ailleurs, conformément à la décision prise par le Comité juridique à sa cent troisième session, cette circulaire est désormais diffusée également sous la cote LEG.

4 La présente circulaire recense uniquement les certificats et documents prescrits aux termes des instruments de l'OMI et ne fait pas mention des certificats et documents prescrits par d'autres organisations internationales ou par des autorités gouvernementales.

5 La présente circulaire ne devrait pas être utilisée dans le contexte des inspections effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port, pour lesquelles il faudrait se reporter aux prescriptions énoncées dans les conventions.

6 Les Gouvernements Membres sont invités prendre note des renseignements qui figurent en annexe et à prendre les mesures qu'ils jugeront appropriées.

7 La présente circulaire remplace la circulaire FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSC.1/Circ.1462.

ANNEXE

**CERTIFICATS ET DOCUMENTS QUE LES NAVIRES
 SONT TENUS D'AVOIR À BORD, 2017**

(Note : Tous les certificats que les navires sont tenus d'avoir à bord doivent être en cours de validité et être établis conformément au modèle prescrit par la convention internationale ou l'instrument international pertinents.)

| No | Contenu | Référence |
|----|--|--|
| 1 | Tous les navires auxquels s'applique la convention à laquelle il est fait référence doivent avoir à bord les documents suivants : | |
| | Certificat international de jaugeage (1969) Un Certificat international de jaugeage (1969) doit être délivré à tout navire dont les jauges brute et nette ont été déterminées conformément aux dispositions de la Convention. | Convention de 1969 sur le jaugeage, article 7 |
| | Certificat international de franc-bord Un Certificat international de franc-bord doit être délivré aux termes de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, à tout navire qui a été visité et marqué conformément aux dispositions de ladite convention ou de la Convention, telle que modifiée par le Protocole de 1988, selon qu'il conviendra. | Convention LL de 1966, article 16; Protocole LL de 1988, article 16 |
| | Certificat international d'exemption pour le franc-bord Un Certificat international d'exemption pour le franc-bord doit être délivré à tout navire auquel une exemption a été accordée en vertu des dispositions de l'article 6 de la Convention sur les lignes de charge ou de la Convention telle que modifiée par le Protocole de 1988, selon qu'il conviendra. | Convention LL de 1966, article 16; Protocole LL de 1988, article 16 |
| | Certificat d'exemption¹ Lorsqu'une exemption est accordée à un navire en vertu et en application des dispositions de la Convention SOLAS de 1974, un certificat dit Certificat d'exemption doit être délivré en plus des certificats susmentionnés. | Convention SOLAS de 1974, règle I/12; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12 |
| | Dossier technique du revêtement Un dossier technique du revêtement, contenant la spécification applicable du système de revêtement appliqué sur les citernes spécialisées ballastées à l'eau de mer de tous les types de navires et les espaces de double muraille des vraquiers d'une longueur égale ou supérieure à 150 mètres et les citernes à cargaison d'hydrocarbures des transporteurs de pétrole brut, les dossiers sur les travaux de revêtement effectués par le chantier naval et le propriétaire du navire, les critères détaillés concernant le choix du revêtement, les spécifications d'exécution des travaux, l'inspection, l'entretien et les réparations, doit être conservé à bord et tenu à jour pendant toute la durée de vie du navire. | Convention SOLAS de 1974, règles II-1/3-2 et II-1/3-11; résolution MSC.215(82), telle que modifiée par la résolution MSC.341(91) et la circulaire MSC.1/Circ.1381; résolution MSC.288(87), telle que modifiée par la circulaire MSC.1/Circ.1381 et la résolution MSC.342(91) |

¹ La circulaire SLS.14/Circ.115 et SLS.14/Circ.115/Add.1, Add.2 et Add.3 ont trait à la délivrance des certificats d'exemption.

| No | Contenu | Référence |
|----|--|---|
| | <p>Procédure de remorquage d'urgence Chaque navire doit avoir sa propre procédure de remorquage d'urgence. Cette procédure doit se trouver à bord du navire afin de pouvoir appliquée dans des situations d'urgence et elle doit être élaborée compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règle II-1/3-4; MSC.1/Circ.1255</p> |
| | <p>Plans de construction Un portefeuille des plans "après construction" et autres plans indiquant les modifications qui ont pu être apportées ultérieurement à la structure doit être conservé à bord des navires construits le 1er janvier 2007 ou après cette date.</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règle II-1/3-7; MSC/Circ.1135</p> |
| | <p>Dossier de construction du navire Un dossier de construction du navire contenant des renseignements spécifiques devrait être conservé à bord des pétroliers et des vraquiers d'une longueur égale ou supérieure à 150 mètres construits avec un seul pont, des citernes surélevées en abord et des citernes latérales en trémies dans les espaces à cargaison, à l'exclusion des minéraliers ou des transporteurs mixtes :</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 dont le contrat de construction est passé le 1er juillet 2016 ou après cette date; .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouvent dans un état d'avancement équivalent le 1er juillet 2017 ou après cette date; ou .3 ceux dont la livraison s'effectue le 1er juillet 2020 ou après cette date doivent avoir à bord un dossier de construction du navire contenant les renseignements prévus par les règles et les directives, <p>et le dossier devrait être mis à jour selon qu'il convient pendant toute la durée de la vie du navire afin qu'il soit plus facile d'exploiter le navire en toute sécurité, de l'entretenir, de l'inspecter, de le réparer et de prendre des mesures en cas d'urgence.</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règle II-1/3-10; MSC.1/Circ.1343</p> |
| | <p>Rapport sur la mesure du bruit Applicable aux navires neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600, à l'exclusion des engins à portance dynamique, des engins à grande vitesse, des navires de pêche, des barges pour la pose de canalisations, des barges porte-grues, des unités mobiles de forage au large, des yachts de plaisance n'assurant pas un service commercial, des navires de guerre et transporteurs de troupes, des navires sans moyens de propulsion mécanique, des navires de battage et des dragues.</p> <p>Le rapport sur la mesure du bruit doit toujours se trouver à bord et pouvoir être consulté par l'équipage.</p> <p>Pour les navires existants, se reporter à la section intitulée "Autres certificats et documents qui ne sont pas obligatoires – Rapport sur la mesure du bruit" (résolution A.468(XII)).</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règle II-1/3-12; Recueil sur les niveaux de bruit, section 4.3</p> |

| No | Contenu | Référence |
|----|---|--|
| | <p>Renseignements sur la stabilité Tout navire à passagers, quelles que soient ses dimensions, et tout navire de charge d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres doivent subir, après achèvement, un essai permettant de déterminer les éléments de leur stabilité. Le capitaine doit recevoir les renseignements sur la stabilité qui lui sont nécessaires pour lui permettre d'obtenir, d'une manière simple et rapide, les caractéristiques précises de stabilité du navire dans les diverses conditions de service pour maintenir la stabilité à l'état intact et la stabilité après avarie requises. Dans le cas des vraquiers, les renseignements requis dans un manuel pour vraquier peuvent figurer dans les renseignements sur la stabilité.</p> | Convention SOLAS de 1974, règles II-1/5 et II-1/5-1; Convention LL de 1966, règle 10; Protocole LL de 1988, règle 10 |
| | <p>Plans et manuels de maîtrise des avaries À bord des navires à passagers et des navires de charge, des plans où figurent clairement, pour chaque pont et cale, les limites des compartiments étanches à l'eau, les ouvertures qui y sont pratiquées avec leurs dispositifs de fermeture et l'emplacement des commandes, ainsi que les dispositions à prendre pour corriger toute gîte causée par un envahissement, doivent être affichés de manière permanente. Des opuscules contenant les mêmes renseignements doivent être mis à la disposition des officiers du navire.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle II-1/19; MSC.1/Circ.1245 |
| | <p>Manuel de manœuvre Le capitaine ou le personnel désigné doit pouvoir disposer à bord des temps d'arrêt, caps du navire et distances relevés au cours des essais, ainsi que des résultats des essais effectués en vue de déterminer l'aptitude des navires à plusieurs hélices à naviguer et à manœuvrer lorsqu'une ou plusieurs hélices sont hors d'état de fonctionner.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle II-1/28 |
| | <p>Évaluation des autres conceptions et dispositifs Un exemplaire de la documentation approuvée par l'Administration, qui indique que les autres conceptions et dispositifs satisfont à la présente règle, doit être conservé à bord du navire.</p> | Convention SOLAS de 1974, règles II-1/55.4.2; II-2/17.4.2 et III/38.4.2 |
| | <p>Plans d'entretien Le plan d'entretien doit contenir les renseignements nécessaires sur les systèmes de protection contre l'incendie et les dispositifs et le matériel de lutte contre l'incendie prescrits en vertu de la règle II-2/14.2.2.</p> <p>En ce qui concerne les navires-citernes, des prescriptions supplémentaires sont énoncées à la règle II-2/14.4.</p> <p>En ce qui concerne les navires à passagers transportant plus de 36 passagers, le plan d'entretien devrait porter aussi sur le système d'éclairage à faible hauteur et le dispositif de communication avec le public prescrits à la règle II-2/14.3 de la Convention SOLAS.</p> | Convention SOLAS de 1974, règles II-2/14.2.2, II-2/14.3 et II-2/14.4 |
| | <p>Formation à bord et exercices à consigner Les exercices d'incendie doivent être effectués et consignés conformément aux prescriptions des règles III/19.3 et III/19.5.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle II-2/15.2.2.5 |

| No | Contenu | Référence |
|----|--|--|
| | <p>Manuel de formation en matière de sécurité-incendie Le manuel de formation en matière de sécurité-incendie doit être rédigé dans la langue de travail du navire et être disponible dans toutes les salles à manger et salles de loisirs de l'équipage ou dans chacune des cabines de l'équipage. Il doit contenir les renseignements et instructions prescrits à la règle II-2/15.2.3.4. Une partie de ces renseignements peut être fournie grâce à un matériel audiovisuel utilisé à la place du manuel.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle II-2/15.2.3 |
| | <p>Plan/opuscule concernant la lutte contre l'incendie Doivent être affichés en permanence à l'usage des officiers du navire des plans d'ensemble montrant clairement pour chaque pont la disposition des postes de sécurité, l'emplacement des diverses sections, ainsi que tous les renseignements utiles sur les dispositifs de détection et d'alarme d'incendie et les dispositifs d'extinction de l'incendie, etc. Une autre possibilité laissée à la discrétion de l'Administration consiste à autoriser la présentation des renseignements mentionnés ci-dessus sous la forme d'un opuscule, dont un exemplaire est remis à chaque officier et dont un exemplaire est à tout moment disponible à bord en un endroit accessible. Les plans et opuscules doivent être tenus à jour et toute modification qui leur est apportée doit être consignée par écrit dans les plus brefs délais. Un double des plans concernant la lutte contre l'incendie ou un opuscule contenant ces plans doit être conservé en permanence dans un coffret étanche aux intempéries, signalisé de façon claire et situé à l'extérieur du rouf, à l'intention du personnel non navigant de lutte contre l'incendie.</p> | Convention SOLAS de 1974, règles II-2/15.2.4 et II-2/15.3.2 |
| | <p>Manuel d'exploitation pour la sécurité-incendie Le manuel d'exploitation pour la sécurité-incendie doit contenir les renseignements et instructions nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation du navire et des opérations de manutention de la cargaison dans le contexte de la sécurité-incendie. Il doit être rédigé dans la langue de travail du navire et être disponible dans toutes les salles à manger et salles de loisir de l'équipage ou dans chacune des cabines de l'équipage. Le manuel peut être combiné avec les manuels de formation en matière de sécurité-incendie prescrits à la règle II-2/15.2.3.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle II-2/16.2 |
| | <p>Manuel d'exploitation de l'installation pour hélicoptères Pour chaque installation pour hélicoptères, s'il y en a une, il doit y avoir un manuel d'exploitation comportant notamment une description et une liste de contrôle des mesures de sécurité, procédures et matériel requis. Ce manuel peut faire partie des procédures d'intervention d'urgence du navire.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle II-2/18.8.1 |
| | <p>Déclaration d'acceptation de l'installation d'un dispositif de largage et de récupération de remplacement sur une embarcation de sauvetage existante Pour tous les navires, au plus tard à la date de la première mise en cale sèche prévue après le 1er juillet 2014 mais au plus tard le 1er juillet 2019, les mécanismes de largage en charge qui ne satisfont pas aux dispositions des paragraphes 4.4.7.6.4 à 4.4.7.6.6 du Recueil LSA doivent être remplacés par du matériel qui satisfait aux dispositions du Recueil.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle III/1.5; Recueil LSA, paragraphe 4.4.7.6; MSC.1/Circ.1392/Corr.1 |

| No | Contenu | Référence |
|----|--|---|
| | <p>Rôle d'appel et consignes en cas de situation critique Tous les navires doivent avoir un rôle d'appel et des consignes en cas de situation critique qui satisfassent aux prescriptions de la règle 37 et soient affichés bien en évidence dans tout le navire, y compris dans la passerelle de navigation, dans la chambre des machines et dans les locaux d'habitation de l'équipage. Dans le cas des navires à passagers, ces consignes doivent être rédigées dans la(les) langue(s) exigée(s) par l'État du pavillon et en anglais.</p> | Convention SOLAS de 1974, règles III/8 et III/37 |
| | <p>Plans et procédures propres à chaque navire pour le repêchage des personnes Tous les navires doivent être dotés de plans et de procédures pour le repêchage des personnes qui leur soient propres. Les navires construits avant le 1er juillet 2014 doivent satisfaire à cette prescription avant la première visite périodique ou de renouvellement du matériel de sécurité du navire à effectuer après le 1er juillet 2014, la date la plus proche étant retenue.</p> <p>Les navires rouliers à passagers qui satisfont à la règle III/26.4 sont considérés comme satisfaisant à la présente règle.</p> <p>Les plans et les procédures devraient être considérés comme faisant partie du plan de préparation aux situations d'urgence prescrit par le paragraphe 8 du Code ISM.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle III/17-1; résolution MSC.346(91); MSC.1/Circ.1447 |
| | <p>Manuel de formation Le manuel de formation, qui peut comporter plusieurs volumes, doit contenir des instructions et des renseignements, rédigés en des termes simples et illustrés dans toute la mesure du possible, sur les engins de sauvetage se trouvant à bord du navire et sur les meilleures méthodes de survie. Tout renseignement ainsi prescrit peut être fourni grâce à un matériel audiovisuel utilisé à la place du manuel.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle III/35 |
| | <p>Registre de bord radioélectrique Tous les événements intéressant le service de radiocommunications qui semblent avoir de l'importance pour la sauvegarde de la vie humaine en mer doivent être consignés dans un registre à la satisfaction de l'Administration et conformément aux prescriptions du Règlement des radiocommunications.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle IV/17 |
| | <p>Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité Tout navire auquel s'applique le chapitre I de la Convention doit être pourvu d'un document approprié spécifiant les effectifs de sécurité, ou d'un document équivalent, délivré par l'Administration et attestant que le navire a à son bord les effectifs minimaux de sécurité.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle V/14.2 |

| No | Contenu | Référence |
|----|--|--|
| | <p>Enregistreur des données du voyage – certificat de conformité L'enregistreur des données du voyage, y compris tous les capteurs, doit être soumis à un essai annuel de fonctionnement. Cet essai doit être effectué par une installation approuvée d'essai ou d'entretien et permettre de vérifier l'exactitude, la pérennité et le caractère récupérable des données enregistrées. En outre, il faut effectuer des essais et des inspections pour s'assurer que toutes les enveloppes de protection et les dispositifs installés pour faciliter la localisation sont en bon état de marche. Une copie du certificat de conformité délivré par l'installation d'essai, indiquant la date de conformité et les normes de fonctionnement applicables, doit être conservée à bord du navire.</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règle V/18.8</p> |
| | <p>Procès-verbal d'essai de l'AIS Le système d'identification automatique (AIS) doit être soumis à un essai chaque année. Cet essai doit être effectué par un inspecteur agréé ou une installation de contrôle ou d'entretien agréée. Un exemplaire du procès-verbal d'essai, qui doit être conforme au modèle qui figure en annexe à la circulaire MSC.1/Circ.1252, doit être conservé à bord du navire.</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règle V/18.9; MSC.1/Circ.1252</p> |
| | <p>Cartes marines et publications nautiques Les cartes marines et publications nautiques pour le voyage prévu doivent être appropriées et à jour. Un système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS) est également reconnu comme satisfaisant aux prescriptions d'emport de cartes de cet alinéa.</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règles V/19.2.1.4 et V/27</p> |
| | <p>Rapport d'essai de conformité du LRIT Une fois les essais de conformité achevés et si les résultats sont satisfaisants, un rapport d'essai de conformité devrait être délivré par l'Administration ou l'ASP qui a effectué l'essai au nom de l'Administration, selon le modèle qui figure à l'appendice 2 de la circulaire MSC.1/Circ.1307.</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règle V/19-1; MSC.1/Circ.1307</p> |
| | <p>Code international de signaux et exemplaire du volume III du Manuel IAMSAR Tous les navires qui sont tenus d'avoir à bord une installation radioélectrique doivent être munis du Code international de signaux; tous les navires doivent être munis d'un exemplaire à jour du volume III du Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (Manuel IAMSAR).</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règle V/21</p> |
| | <p>Registre des échelles de pilote utilisées pour le transfert du pilote Toutes les échelles de pilote utilisées pour le transfert du pilote doivent être clairement identifiées comme telles à l'aide d'une étiquette ou d'une autre marque permanente afin que chacune d'elles puisse être identifiée dans le contexte des visites, de l'inspection et de la tenue des registres. Les dates auxquelles une échelle donnée a été mise en service et a fait l'objet d'une quelconque réparation doivent être consignées dans un registre conservé à bord du navire.</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règle V/23.2.4</p> |

| No | Contenu | Référence |
|----|---|---|
| | <p>Registre des activités de navigation Un registre des activités et événements de navigation, y compris des exercices et des essais effectués avant le départ, doit être tenu à bord de tous les navires effectuant des voyages internationaux. Lorsque ce genre de renseignements n'est pas consigné dans le livre de bord du navire, il doit être conservé sous une autre forme approuvée par l'Administration.</p> | Convention SOLAS de 1974, règles V/26 et V/28.1 |
| | <p>Manuel d'assujettissement de la cargaison Toutes les cargaisons autres que les cargaisons solides et liquides en vrac, et tous les engins de transport doivent être chargés, arrimés et assujettis pendant toute la durée du voyage conformément aux dispositions du Manuel d'assujettissement de la cargaison qui a été approuvé par l'Administration. À bord des navires dotés d'espaces rouliers, tels que définis à la règle II-2/3.41, toutes les cargaisons et tous les engins de transport doivent être assujettis conformément au Manuel d'assujettissement de la cargaison avant que le navire quitte le poste à quai. Ce manuel d'assujettissement de la cargaison doit être conservé à bord de tous les types de navires affectés au transport de cargaisons autres que les cargaisons solides ou liquides en vrac et doit être d'une qualité au moins équivalente à celle qui est préconisée dans les directives élaborées par l'Organisation.</p> | Convention SOLAS de 1974, règles VI/5.6 et VII/5; MSC.1/Circ.1353/Rev.1 |
| | <p>Fiches de données de sécurité pour matière dangereuse (MSDS) Il doit être fourni aux navires qui transportent des hydrocarbures ou du combustible liquide, tels que définis à la règle 1 de l'Annexe I de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, des fiches de données de sécurité pour matière dangereuse, établies compte tenu des recommandations élaborées par l'Organisation, avant le chargement de ces hydrocarbures en tant que cargaison en vrac ou avant le soutage du combustible liquide.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle VI/5-1; résolution MSC.286(86) |
| | <p>Certificat de gestion de la sécurité Un Certificat de gestion de la sécurité doit être délivré à chaque navire par l'Administration ou un organisme reconnu par celle-ci. Avant de délivrer le Certificat de gestion de la sécurité, l'Administration ou l'organisme reconnu par celle-ci doit vérifier que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle IX/4; Code ISM, paragraphe 13 |
| | <p>Attestation de conformité Une attestation de conformité doit être délivrée à toute compagnie qui satisfait aux prescriptions du Code ISM. Un exemplaire de l'attestation doit être conservé à bord du navire.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle IX/4; Code ISM, paragraphe 13 |
| | <p>Fiche synoptique continue Une fiche synoptique continue doit être délivrée à tout navire auquel s'applique le chapitre I de la Convention. La fiche synoptique continue vise à fournir un dossier de bord des antécédents du navire en ce qui concerne les renseignements qui y sont consignés.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle XI-1/5 |

| No | Contenu | Référence |
|----|---|--|
| | <p>Plan de sûreté du navire et registres correspondants Chaque navire doit avoir à bord un plan de sûreté approuvé par l'Administration. Ce plan doit prévoir des dispositions pour les trois niveaux de sûreté tels que définis dans la partie A du Code ISPS. Des registres des activités ci-après visées dans le plan de sûreté du navire doivent être conservés à bord au moins pendant la période minimale spécifiée par l'Administration :</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 formation, exercices et entraînements; .2 menaces contre la sûreté et incidents de sûreté; .3 infractions aux mesures de sûreté; .4 changements de niveau de sûreté; .5 communications liées directement à la sûreté du navire, notamment en cas de menaces spécifiques à l'encontre du navire ou des installations portuaires où le navire se trouve ou a fait escale auparavant; .6 audits internes et examens des activités liées à la sûreté; .7 examen périodique de l'évaluation de la sûreté du navire; .8 examen périodique du plan de sûreté du navire; .9 mise en œuvre des amendements au plan; et .10 entretien, étalonnage et mise à l'essai de tout matériel de sûreté prévu à bord, y compris mise à l'essai du système d'alerte de sûreté du navire. | <p>Convention SOLAS de 1974, règle XI-2/9; Code ISPS, partie A, sections 9 et 10</p> |
| | <p>Certificat international de sûreté du navire (ISSC) ou Certificat international provisoire de sûreté du navire Un Certificat international de sûreté du navire doit être délivré par l'Administration ou un organisme que celle-ci a habilité à vérifier que le navire est conforme aux dispositions sur la sûreté maritime du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS. Un Certificat international provisoire de sûreté du navire peut être délivré en vertu de la section 19.4 de la partie A du Code ISPS.</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règle XI-2/9.1.1; Code ISPS, partie A, section 19 et appendices</p> |
| | <p>Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures Un Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures doit être délivré, après une visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 6 de l'Annexe I de MARPOL, à tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et à tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 effectuant des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties à MARPOL. Ce certificat est complété par une Fiche de construction et d'équipement pour navires autres que les pétroliers (modèle A) ou d'une Fiche de construction et d'équipement pour pétroliers (modèle B), selon le cas.</p> | <p>MARPOL, Annexe I, règle 7</p> |

| No | Contenu | Référence |
|----|---|---|
| | <p>Registre des hydrocarbures Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, autre qu'un pétrolier, doit être muni d'un registre des hydrocarbures, partie I (opérations concernant la tranche des machines). Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 doit être muni d'un registre des hydrocarbures, partie II (opérations concernant la cargaison et le ballast).</p> | <p>MARPOL, Annexe I, règles 17 et 36</p> |
| | <p>Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures Tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et tout navire autre qu'un pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 doit avoir à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures approuvé par l'Autorité.</p> | <p>MARPOL, Annexe I, règle 37; résolution MEPC.54(32), telle que modifiée par la résolution MEPC.86(44)</p> |
| | <p>Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées Un Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées doit être délivré, après la visite initiale ou une visite de renouvellement effectuée conformément aux dispositions de la règle 4 de l'Annexe IV de MARPOL, à tout navire qui doit obligatoirement être conforme aux dispositions de ladite annexe et qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties à la Convention.</p> | <p>MARPOL, Annexe IV, règle 5; MEPC/Circ.408</p> |
| | <p>Document d'approbation du taux de rejet d'eaux usées non traitées Les eaux usées non traitées provenant de navires autres que les navires à passagers dans toutes les zones et provenant des navires à passagers hors des zones spéciales qui ont été conservées dans des citernes de stockage doivent être rejetées à un débit modéré approuvé par l'Autorité, compte tenu des normes élaborées par l'Organisation.</p> | <p>MARPOL, Annexe IV, règle 11.1.1; résolution MEPC.157(55)</p> |
| | <p>Plan de gestion des ordures Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou davantage doivent avoir à bord un plan de gestion des ordures que l'équipage doit suivre.</p> | <p>MARPOL, Annexe V, règle 10; résolution MEPC.220(63)</p> |
| | <p>Registre des ordures Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou davantage qui effectuent des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres États Parties à la Convention et toute plate-forme fixe ou flottante se livrant à des opérations d'exploration et d'exploitation du fond des mers doivent tenir un registre des ordures.</p> | <p>MARPOL, Annexe V, règle 10</p> |

| No | Contenu | Référence |
|----|---|---|
| | <p>Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré aux navires construits avant la date d'entrée en vigueur du Protocole de 1997. Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties et aux installations de forage et plates-formes qui effectuent des voyages à destination d'eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction d'autres Parties au Protocole de 1997.</p> | <p>MARPOL, Annexe VI, règle 6</p> |
| | <p>Certificat international relatif au rendement énergétique Un certificat international relatif au rendement énergétique du navire doit être délivré, à l'issue d'une visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 5.4, à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties.</p> | <p>MARPOL, Annexe VI, règle 6</p> |
| | <p>Registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone Chaque navire soumis aux dispositions de la règle 6.1 de l'Annexe VI de MARPOL à bord duquel sont installés des dispositifs rechargeables contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone doit tenir à jour un registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.</p> | <p>MARPOL, Annexe VI, règle 12.6</p> |
| | <p>Procédure relative au changement de fuel-oil et livre de bord (enregistrement des changements de fuel-oil) Les navires qui utilisent des fuel-oils distincts pour satisfaire à la règle 14.3 de l'Annexe VI de MARPOL et qui entrent dans une zone de contrôle des émissions ou qui la quittent doivent disposer d'une procédure écrite indiquant comment doit se faire le changement de fuel-oil. Le volume des fuel-oils à faible teneur en soufre dans chaque citerne ainsi que la date, l'heure et la position du navire au moment où l'opération de changement de fuel-oil a été achevée avant l'entrée dans une zone de contrôle des émissions ou a été entamée après la sortie d'une telle zone doivent être consignés dans le livre de bord prescrit par l'Administration.</p> | <p>MARPOL, Annexe VI, règle 14.6</p> |
| | <p>Manuel d'exploitation du fabricant pour les incinérateurs Les incinérateurs installés conformément aux prescriptions de la règle 16.6.1 de l'Annexe VI de MARPOL doivent être assortis d'un manuel d'exploitation du fabricant, lequel doit être conservé avec le dispositif.</p> | <p>MARPOL, Annexe VI, règle 16.7</p> |
| | <p>Note de livraison de soutes et échantillon représentatif La note de livraison de soutes et un échantillon représentatif du fuel-oil livré doivent être conservés à bord conformément aux prescriptions des règles 18.6 et 18.8.1 de l'Annexe VI de MARPOL.</p> | <p>MARPOL, Annexe VI, règles 18.6 et 18.8.1</p> |
| | <p>Dossier technique sur l'EEDI Applicable aux navires qui appartiennent à une ou plusieurs des catégories mentionnées dans les règles 2.25 à 2.35 de l'Annexe VI de MARPOL.</p> | <p>MARPOL, Annexe VI, règle 20</p> |

| No | Contenu | Référence |
|----|--|--|
| | <p>Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, à l'exclusion des plates-formes (y compris les FPSO et les FSU) et des installations de forage, quel que soit leur système de propulsion, doivent avoir à bord un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) qui lui soit propre. Ce plan peut faire partie du système de gestion de la sécurité du navire.</p> | <p>MARPOL, Annexe VI, règle 22; MEPC.1/Circ.795</p> |
| | <p>Dossier technique Tout moteur diesel marin installé à bord d'un navire doit être accompagné d'un dossier technique. Le dossier technique doit être établi par la partie demandant la certification du moteur et être approuvé par l'Administration et il doit accompagner le moteur pendant toute sa durée d'utilisation à bord. Le dossier technique doit contenir les renseignements indiqués au paragraphe 2.4.1 du Code technique sur les NO_x, 2008.</p> | <p>Code technique sur les NO_x, 2008, paragraphe 2.3.4</p> |
| | <p>Registre des paramètres du moteur Lorsque la méthode de vérification des paramètres du moteur décrite à la section 6.2 du Code technique sur les NO_x, 2008, est appliquée en vue de vérifier la conformité, les réglages ou modifications qui sont effectués sur un moteur après sa précertification, ils doivent être dûment consignés dans le registre des paramètres du moteur.</p> | <p>Code technique sur les NO_x, 2008, paragraphe 2.3.7</p> |
| | <p>Brevets de capitaine, d'officier et de matelot ou de mécanicien Des brevets doivent être délivrés aux candidats aux fonctions de capitaine, d'officier, de matelot ou de mécanicien qui, à la satisfaction de l'Administration, remplissent les conditions requises en matière de service, d'âge, d'aptitude physique, de formation, de qualifications et d'examens conformément aux dispositions applicables de la Convention STCW de 1978 et du Code STCW. Les modèles de brevets figurent à la section A-1/2 du Code STCW. Les originaux des brevets doivent se trouver à bord du navire à bord duquel sert le titulaire.</p> <p>Le personnel de navires de pêche servant à bord des navires de pêche océaniques sont tenus d'être titulaires des titres prescrits par la Convention STCW-F de 1995. Les modèles de brevets figurent dans les appendices 1, 2 et 3 de la Convention.</p> | <p>Convention STCW de 1978, article VI, règle I/2; Code STCW, section A-1/2</p> <p>Convention STCW-F de 1995, article 6, règle 3</p> |
| | <p>Registre des heures quotidiennes de repos Des registres des heures quotidiennes de repos des gens de mer doivent être tenus à bord.</p> | <p>Code STCW, section A-VIII/1; 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</p> |

| No | Contenu | Référence |
|----|---|--|
| | <p>Certificat international du système antiallure Un Certificat international du système antiallure, accompagné d'une fiche de systèmes antiallure, doit être délivré, après une inspection et une visite, aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectuent des voyages internationaux, à l'exclusion des plates-formes fixes ou flottantes, des FSU et des FPSO.</p> | Convention AFS de 2001, règle 2 1) de l'annexe 4 |
| | <p>Déclaration relative au système antiallure 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 plates-formes fixes ou flottantes, des FSU et des FPSO, doivent être munis d'une déclaration signée par le propriétaire ou son agent autorisé. Cette déclaration doit être accompagnée de la documentation appropriée (par exemple un reçu pour la peinture ou une facture d'entreprise) ou contenir une attestation satisfaisante.</p> | Convention AFS de 2001, règle 5 1) de l'annexe 4 |
| | <p>Certificat international de gestion des eaux de ballast Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 auxquels s'applique la Convention, à l'exception des plates-formes flottantes, des FSU et des FPSO, doivent se voir délivrer le certificat après l'achèvement satisfaisant d'une visite effectuée conformément à la règle E-1.</p> <p><i>Note : le Secrétariat a ajouté cette rubrique en vertu des prescriptions pertinentes de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM de 2004), laquelle entrera en vigueur le 8 septembre 2017.</i></p> | Convention BWM de 2004, règle E-2 |
| | <p>Plan de gestion des eaux de ballast Chaque navire doit avoir à bord et mettre en œuvre un plan de gestion des eaux de ballast. Ce plan doit être approuvé par l'Administration compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.</p> <p><i>Note : le Secrétariat a ajouté cette rubrique en vertu des prescriptions pertinentes de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM de 2004), laquelle entrera en vigueur le 8 septembre 2017.</i></p> | Convention BWM de 2004, règle B-1; résolution MEPC.127(53) |

| No | Contenu | Référence |
|----|--|--|
| | <p>Registre des eaux de ballast Chaque navire doit avoir à bord un registre des eaux de ballast qui peut être sur support électronique ou faire partie d'un autre registre ou système d'enregistrement et qui doit contenir au moins les renseignements spécifiés à l'appendice II de la Convention. Les mentions portées sur le registre des eaux de ballast doivent être conservées à bord pendant une période minimale de deux ans à compter de la dernière inscription, puis sous le contrôle de la compagnie pendant une période minimale de trois ans.</p> <p><i>Note : le Secrétariat a ajouté cette rubrique en vertu des prescriptions pertinentes de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM de 2004), laquelle entrera en vigueur le 8 septembre 2017.</i></p> | <p>Convention BWM de 2004, règle B-2</p> |
| | <p>Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention doit être délivré à chaque navire d'une jauge brute supérieure à 1 000 après que l'autorité compétente d'un État Partie a vérifié qu'il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 de l'article 7. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat doit être délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de n'importe quel État Partie. Un État Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat mentionné au paragraphe 2 de l'article 7. Ce certificat d'assurance obligatoire doit être conforme au modèle figurant en annexe à la présente Convention.</p> | <p>Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, article 7</p> |
| | <p>Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour l'enlèvement des épaves Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention doit être délivré à chaque navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire, qui doit s'assurer au préalable que les prescriptions de l'article 12.1 sont respectées. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat doit être délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de n'importe quel État Partie. Ce certificat d'assurance obligatoire doit être conforme au modèle figurant en annexe à la présente Convention.</p> | <p>Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007, article 12</p> |

| No | Contenu | Référence |
|----|--|---|
| 2 | <p>Outre les certificats énumérés à la section 1 ci-dessus, les navires à passagers doivent avoir à bord les documents suivants :</p> | |
| | <p>Certificat de sécurité pour navire à passagers Un certificat dit Certificat de sécurité pour navire à passagers doit être délivré, après inspection et visite, à tout navire à passagers qui satisfait aux prescriptions des chapitres II-1, II-2, III, IV et V et aux autres prescriptions pertinentes de la Convention SOLAS de 1974. Une fiche d'équipement (modèle P) doit être jointe en permanence à ce certificat.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle I/12; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12 |
| | <p>Système d'aide à la décision est prévu pour le capitaine À bord de tous les navires à passagers, un système d'aide à la décision pour la gestion des situations critiques doit être prévu à la passerelle de navigation.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle III/29 |
| | <p>Plan de coopération en matière de recherche et de sauvetage Les navires à passagers auxquels s'applique le chapitre I de la Convention doivent avoir à bord un plan de coopération avec les services de recherche et de sauvetage appropriés en cas d'urgence.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle V/7.3 |
| | <p>Liste des limitations imposées à l'exploitation Les navires à passagers auxquels s'applique le chapitre I de la Convention doivent conserver à bord une liste de toutes les limitations imposées à l'exploitation du navire, y compris les exemptions de l'application de l'une quelconque des règles de la Convention SOLAS, les restrictions en vigueur dans les zones d'exploitation, les restrictions dues au temps, à l'état de la mer, les restrictions relatives aux charges, à l'assiette, à la vitesse admissibles et toutes autres limitations, qu'elles soient imposées par l'Administration ou fixées au stade de la conception ou de la construction.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle V/30 |
| | <p>Certificat de sécurité pour navire à passagers qui effectue des transports spéciaux et Certificat d'habitabilité pour navire à passagers qui effectue des transports spéciaux Un certificat dit Certificat de sécurité pour navire à passagers qui effectue des transports spéciaux doit être délivré aux termes des dispositions de l'Accord de 1971 sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux.</p> <p>Un certificat dit Certificat d'habitabilité pour navire à passagers qui effectue des transports spéciaux doit être délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1973 sur les emménagements à bord des navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux.</p> | Accord STP de 1971, règle 5 SPACE STP 73, règle 5 |

| No | Contenu | Référence |
|----|---|--|
| | <p>Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile en cas de mort ou de lésions corporelles des passagers</p> <p>Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention doit être délivré à chaque navire après que l'autorité compétente de l'État Partie a vérifié que le navire satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 de l'article 4<i>bis</i>. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat doit être délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État Partie. Un État Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer ce certificat. Ce certificat doit être conforme au modèle annexé à la présente Convention.</p> <p>Par la résolution A.988(24), il est recommandé que les États ratifient le Protocole d'Athènes dans les plus brefs délais en se réservant le droit de délivrer et d'accepter des certificats d'assurance prévoyant des exceptions et restrictions spéciales, en fonction des exigences du marché des assurances au moment de la délivrance du certificat, telles que la clause sur les armes chimiques et biologiques et les clauses relatives au terrorisme (lettre circulaire No 2758).</p> | <p>PAL 1974, telle que modifiée par le Protocole PAL de 2002, article 4<i>bis</i>; résolution A.988(24); lettre circulaire No 2758</p> |
| 3 | <p>Outre les certificats énumérés à la section 1 ci-dessus, les navires de charge doivent avoir à bord les documents suivants :</p> | |
| | <p>Certificat de sécurité de construction pour navire de charge</p> <p>Un certificat dit Certificat de sécurité de construction pour navire de charge doit être délivré, après visite, à tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui satisfait aux prescriptions de la règle I/10 de la Convention SOLAS de 1974 relatives aux visites des navires de charge et aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1 et II-2, autres que celles qui concernent les moyens d'extinction de l'incendie et les plans concernant la lutte contre l'incendie.</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règle I/12; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12</p> |
| | <p>Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge</p> <p>Un certificat dit Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge doit être délivré, après visite, à tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui satisfait aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1, II-2, III et V et aux autres prescriptions pertinentes de la Convention SOLAS de 1974. Une fiche d'équipement (modèle E) doit être jointe en permanence à ce certificat.</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règle I/12; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12</p> |

| No | Contenu | Référence |
|----|---|---|
| | <p>Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge Un certificat dit Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge doit être délivré, après visite, à tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 équipé d'une installation radioélectrique, y compris les appareils utilisés dans les engins de sauvetage, qui satisfait aux prescriptions du chapitre IV et aux autres prescriptions pertinentes de la Convention SOLAS de 1974. Une fiche d'équipement (modèle R) doit être jointe en permanence à ce certificat.</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règle I/12, telle que modifiée par les amendements relatifs au SMDSM; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12</p> |
| | <p>Certificat de sécurité pour navire de charge Au lieu du Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, du Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge et du Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge, un certificat dit Certificat de sécurité pour navire de charge peut être délivré, à l'issue d'une visite, à tout navire de charge qui satisfait aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1, II-2, III, IV et V et aux autres prescriptions pertinentes de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée par le Protocole SOLAS de 1988. Une fiche d'équipement (modèle C) doit être jointe en permanence à ce certificat.</p> | <p>Protocole SOLAS de 1988, règle I/12</p> |
| | <p>Manuel d'accès à la structure du navire Cette règle s'applique aux pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et aux vraquiers, tels que définis à la règle IX/1, d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000 construits le 1er janvier 2006 ou après cette date. Les moyens d'accès permettant d'effectuer les inspections générales de près et les mesures d'épaisseur d'un navire doivent être décrits dans un manuel d'accès à la structure du navire approuvé par l'Administration, dont un exemplaire à jour doit se trouver à bord.</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règle II-1/3-6</p> |
| | <p>Renseignements sur la cargaison Le chargeur doit fournir au capitaine ou à son représentant les renseignements appropriés sur la cargaison, confirmés par écrit avant le chargement. Pour les vraquiers, la densité de la cargaison doit figurer parmi ces renseignements.</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règles VI/2 et XII/10; MSC/Circ.663</p> |
| | <p>Manuel pour les vraquiers Pour permettre au capitaine d'éviter des contraintes excessives sur la structure du navire, il doit y avoir à bord du navire qui effectue des opérations de chargement et de déchargement de cargaisons solides en vrac un manuel tel que celui mentionné à la règle VI/7.2 de la Convention SOLAS. Ce manuel doit être visé par l'Administration ou en son nom de manière à indiquer que les dispositions des règles 4, 5, 6 et 7 du chapitre XII de la Convention SOLAS, selon qu'il convient, sont respectées. Au lieu de faire l'objet d'un manuel distinct, les renseignements requis peuvent figurer dans le Manuel sur la stabilité à l'état intact.</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règles VI/7 et XII/8; Recueil BLU</p> |

| No | Contenu | Référence |
|----|--|--|
| | <p>Autorisation de transport de grain et manuel sur le chargement du grain Une autorisation doit être délivrée à tout navire chargé conformément aux règles du Recueil international de règles de sécurité pour le transport de grains en vrac. L'autorisation doit être jointe au manuel sur le chargement du grain remis au capitaine pour lui permettre de satisfaire aux dispositions du Recueil relatives à la stabilité ou y être incorporée.</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règle VI/9; Recueil international de règles sur les grains, section 3</p> |
| | <p>Dossier des rapports de visites renforcées Les vraquiers et les pétroliers doivent avoir un dossier des rapports de visites et des documents d'appui satisfaisant aux dispositions des paragraphes 6.2 et 6.3 de l'annexe A/annexe B, partie A/partie B du Recueil ESP, 2011.</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règle XI-1/2; Recueil ESP, 2011 (résolution A.1049(27), telle que modifiée)</p> |
| | <p>Manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées Tout transporteur de produits d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes livré le 1er juin 1982 ou avant cette date qui est exploité avec un système de citernes à ballast propre spécialisées doit être muni d'un manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées qui décrit en détail ce système et spécifie les méthodes d'exploitation. Ce manuel doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et doit contenir tous les renseignements énoncés dans les Spécifications mentionnées à l'alinéa 8.2 de la règle 18 de l'Annexe I de MARPOL. Si une modification affectant le système de citernes à ballast propre spécialisées est apportée, le manuel d'exploitation doit être révisé en conséquence.</p> | <p>MARPOL, Annexe I, règle 18.8; résolution A.495(XII)</p> |
| | <p>Système d'évaluation de l'état du navire (CAS) – Déclaration de conformité, rapport final et compte rendu d'examen L'Administration doit délivrer une déclaration de conformité à tout pétrolier qui, ayant fait l'objet d'une visite au titre du système d'évaluation de l'état du navire (CAS), a été jugé conforme aux prescriptions de ce système. En outre, un exemplaire du rapport final CAS soumis à l'Administration en vue de la délivrance d'une déclaration de conformité, ainsi qu'un exemplaire du compte rendu d'examen par l'Administration, doivent être conservés à bord avec la déclaration de conformité.</p> | <p>MARPOL, Annexe I, règles 20 et 21; 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)</p> |
| | <p>Renseignements sur le compartimentage et la stabilité Il doit être fourni sous une forme approuvée à tous les pétroliers auxquels s'applique la règle 28 de l'Annexe I de MARPOL les renseignements relatifs au chargement et à la répartition des cargaisons qui sont nécessaires pour garantir le respect des dispositions de cette règle et les données sur l'aptitude du navire à satisfaire aux critères de stabilité après avarie énoncés dans cette règle.</p> | <p>MARPOL, Annexe I, règle 28</p> |

| No | Contenu | Référence |
|----|--|---|
| | <p>Registre du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest Sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 de la règle 3 de l'Annexe I de MARPOL, tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 doit être équipé d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures approuvé par l'Autorité. Le dispositif doit être muni d'un appareil qui enregistre en permanence le rejet en litres par mille marin et la quantité totale rejetée, ou la teneur en hydrocarbures et le taux de rejet. Ces renseignements doivent être datés (jour et heure) et doivent être conservés pendant trois ans au moins.</p> | <p>MARPOL, Annexe I, règle 31</p> |
| | <p>Surveillance continue et contrôle des rejets – Manuel d'exploitation Tout pétrolier équipé d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets doit recevoir des instructions relatives à l'exploitation de ce dispositif qui soient conformes aux dispositions d'un manuel d'exploitation approuvé par l'Autorité.</p> | <p>MARPOL, Annexe I, règle 31; résolution A.496(XII); résolution A.586(14), telle que modifiée par la résolution MEPC.24(22); résolution MEPC.108(49), telle que modifiée par la résolution MEPC.240(65)</p> |
| | <p>Manuel sur l'équipement et l'exploitation (Manuel sur le lavage au pétrole brut) Tout pétrolier exploité avec des systèmes de lavage au pétrole brut doit être pourvu d'un manuel sur l'équipement et l'exploitation qui décrive en détail ce système et l'équipement et spécifie les méthodes d'exploitation. Ce manuel doit être jugé satisfaisant par l'Autorité et doit contenir tous les renseignements énoncés dans les spécifications mentionnées à la règle 35 de l'Annexe I de MARPOL.</p> | <p>MARPOL, Annexe I, règle 35; résolution MEPC.81(43)</p> |
| | <p>Plan d'opérations STS et registres des opérations STS Tout pétrolier qui participe à des opérations STS doit avoir à bord un plan décrivant comment effectuer des opérations de transfert de navire à navire (plan d'opérations STS) au plus tard à la date de la première visite annuelle, intermédiaire ou de renouvellement du navire devant être effectuée le 1er janvier 2011 ou après cette date. L'Administration doit approuver le plan d'opérations STS de chaque pétrolier. Le plan d'opérations STS doit être rédigé dans la langue de travail du navire.</p> <p>Les registres des opérations STS doivent être conservés à bord pendant une période de trois ans et doivent pouvoir être rapidement disponibles aux fins d'inspection.</p> | <p>MARPOL, Annexe I, règle 41</p> |
| | <p>Plan de gestion des COV Un navire-citerne transportant du pétrole brut, auquel s'applique la règle 15.1 de l'Annexe VI de MARPOL, doit avoir à bord et doit appliquer un plan de gestion des COV.</p> | <p>MARPOL, Annexe VI règle 15.6</p> |

| No | Contenu | Référence |
|----|--|--|
| | <p>Document d'approbation du calculateur de stabilité Tous les navires soumis aux Recueils IBC, IGC, BCH et GC devraient être équipés d'un calculateur de stabilité capable de vérifier qu'ils satisfont aux critères de stabilité à l'état intact et de stabilité après avarie et approuvé par l'Administration à la première visite de renouvellement du navire prévue le 1er juillet 2016 ou après cette date, mais au plus tard le 1er juillet 2021, compte tenu des normes de performance recommandées par l'Organisation. L'Administration devrait délivrer un document d'approbation du calculateur de stabilité.</p> | <p>Recueil IBC, paragraphe 2.2.6; Recueil IGC, paragraphe 2.2.6; Recueil BCH, paragraphe 2.2.1.2; Recueil GC, paragraphe 2.2.4; Recueil IS de 2008; MSC.1/Circ.1229; MSC.1/Circ.1461</p> |
| | <p>Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité doit être délivré à chaque navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Il doit être délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation après qu'il a été vérifié que le navire satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 de l'article VII de la Convention CLC.</p> | <p>Convention CLC de 1969, article VII</p> |
| | <p>Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la Convention CLC de 1992 doit être délivré à chaque navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison après que l'autorité compétente de l'État contractant a vérifié que le navire satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 de l'article VII de cette convention. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État contractant, ce certificat doit être délivré par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un État contractant, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de n'importe quel État contractant.</p> | <p>Convention CLC de 1992, article VII</p> |

| No | Contenu | Référence |
|----|--|---|
| 4 | <p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire transportant des substances chimiques liquides nocives en vrac doit avoir à bord les documents suivants :</p> | |
| | <p>Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (Certificat NLS) Un Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac (Certificat NLS) doit être délivré, après une visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 8 de l'Annexe II de MARPOL, à tout navire transportant des substances liquides nocives en vrac et effectuant des voyages à destination de ports ou de terminaux relevant de la juridiction d'autres Parties à MARPOL. En ce qui concerne les navires-citernes pour produits chimiques, le Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac et le Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, délivrés en vertu des dispositions du Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques et du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques, respectivement, ont la même valeur et sont acceptés dans les mêmes conditions que le Certificat NLS.</p> | <p>MARPOL, Annexe II, règle 9</p> |
| | <p>Registre de la cargaison Les navires transportant des substances liquides nocives en vrac doivent être munis d'un registre de la cargaison qui peut ou non faire partie du livre de bord réglementaire et qui doit être établi conformément au modèle figurant à l'appendice II de l'Annexe II.</p> | <p>MARPOL, Annexe II, règle 15.1</p> |
| | <p>Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet Tout navire certifié apte à transporter des substances liquides nocives en vrac doit avoir à bord un Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet approuvé par l'Autorité.</p> | <p>MARPOL, Annexe II, règle 14; résolution MEPC.18(22), telle que modifiée par la résolution MEPC.62(35)</p> |
| | <p>Plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 qui est certifié apte à transporter des substances liquides nocives en vrac doit avoir à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution des mers par les substances liquides nocives approuvé par l'Autorité.</p> | <p>MARPOL, Annexe II, règle 17; résolution MEPC.85(44), telle que modifiée par la résolution MEPC.137(53)</p> |

| No | Contenu | Référence |
|----|--|--|
| 5 | <p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire-citerne pour produits chimiques doit avoir à bord le document suivant :</p> | |
| | <p>Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac Un certificat, dit Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, dont le modèle figure à l'appendice du Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques, devrait être délivré après une visite initiale ou une visite périodique à un navire-citerne pour produits chimiques effectuant des voyages internationaux qui satisfait aux prescriptions pertinentes de ce recueil.</p> <p><i>Note : Aux termes de l'Annexe II de MARPOL, les dispositions de ce recueil sont obligatoires pour les navires-citernes pour produits chimiques construits avant le 1er juillet 1986.</i></p> <p>ou le document suivant :</p> | <p>Recueil BCH, section 1.6</p> |
| | <p>Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac Un certificat, dit Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, dont le modèle figure à l'appendice du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques, devrait être délivré après une visite initiale ou une visite périodique à un navire-citerne pour produits chimiques effectuant des voyages internationaux qui satisfait aux prescriptions pertinentes de ce recueil.</p> <p><i>Note : Aux termes du chapitre VII de la Convention SOLAS de 1974 et de l'Annexe II de MARPOL, les dispositions de ce recueil sont obligatoires pour les navires-citernes pour produits chimiques construits le 1er juillet 1986 ou après cette date.</i></p> | <p>Recueil IBC, section 1.5</p> |
| 6 | <p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 3 ci-dessus, selon le cas, tout transporteur de gaz doit avoir à bord le document suivant :</p> | |
| | <p>Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac Un certificat, dit Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac, dont le modèle figure à l'appendice du Recueil de règles sur les transporteurs de gaz, devrait être délivré après une visite initiale ou une visite périodique à un transporteur de gaz qui satisfait aux prescriptions pertinentes de ce recueil.</p> | <p>Recueil GC, section 1.6</p> |

| No | Contenu | Référence |
|----|---|--|
| | <p>Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac Un certificat, dit Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac, dont le modèle figure à l'appendice du Recueil international de règles sur les transporteurs de gaz, devrait être délivré après une visite initiale ou une visite périodique à un transporteur de gaz qui satisfait aux prescriptions pertinentes du Recueil.</p> <p><i>Note : Aux termes du chapitre VII de la Convention SOLAS de 1974, les dispositions de ce recueil sont obligatoires pour les transporteurs de gaz construits le 1er juillet 1986 ou après cette date.</i></p> | <p>Recueil IGC, section 1.4</p> |
| 7 | <p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout engin à grande vitesse doit avoir à bord les documents suivants :</p> | |
| | <p>Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse Un certificat dit Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse doit être délivré, après la visite initiale ou une visite de renouvellement, à tout engin qui satisfait aux prescriptions du Recueil HSC 1994 ou du Recueil HSC 2000, selon le cas.</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règle X/3; Recueil HSC 1994, section 1.8; Recueil HSC 2000, section 1.8</p> |
| | <p>Permis d'exploiter un engin à grande vitesse Un permis dit Permis d'exploiter un engin à grande vitesse doit être délivré à tout engin qui satisfait aux prescriptions des paragraphes 1.2.2 à 1.2.7 du Recueil HSC 1994 ou du Recueil HSC 2000, selon le cas.</p> | <p>Recueil HSC 1994, section 1.9; Recueil HSC 2000, section 1.9</p> |
| 8 | <p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire transportant des marchandises dangereuses doit avoir à bord le document suivant :</p> | |
| | <p>Attestation de conformité avec les prescriptions spéciales applicables aux navires transportant des marchandises dangereuses L'Administration doit fournir au navire un document approprié attestant que la construction et l'équipement du navire sont conformes aux prescriptions de la règle II-2/19 de la Convention SOLAS de 1974. L'attestation concernant les marchandises dangereuses, exception faite des marchandises dangereuses solides en vrac, n'est pas exigée pour les cargaisons des classes 6.2 et 7 et les marchandises dangereuses en quantités limitées.</p> | <p>Convention SOLAS de 1974, règle II-2/19.4</p> |

| No | Contenu | Référence |
|----|---|---|
| 9 | <p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire transportant des marchandises dangereuses en colis doit avoir à bord les documents suivants :</p> | |
| | <p>Renseignements relatifs au transport Les renseignements relatifs au transport de marchandises dangereuses en colis et le certificat d'empotage de conteneur/véhicule doivent être conformes aux dispositions pertinentes du Code IMDG et doivent être mis à la disposition de la personne ou de l'organisme désigné par l'autorité de l'État du port.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle VII/4.1 |
| | <p>Manifeste de marchandises dangereuses ou plan d'arrimage Chaque navire qui transporte des marchandises dangereuses en colis doit posséder une liste spéciale ou un manifeste énumérant, conformément à la classification donnée dans le Code IMDG, les marchandises dangereuses embarquées et indiquant leur lieu d'arrimage à bord. Chaque navire qui transporte des marchandises dangereuses sous forme solide en vrac doit posséder une liste spéciale ou un manifeste énumérant les marchandises dangereuses embarquées et indiquant leur lieu d'arrimage à bord. Un plan d'arrimage détaillé qui identifie par leur classe toutes les marchandises dangereuses et indique leur emplacement à bord peut être utilisé à la place de cette liste ou de ce manifeste. Avant l'appareillage, une copie de l'un de ces documents doit être mise à la disposition de la personne ou de l'organisme désigné par l'autorité de l'État du port.</p> | Convention SOLAS de 1974, règles VII/4.2 et VII/7-2.2; MARPOL, Annexe III, règle 4 |
| 10 | <p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire transportant une cargaison INF doit avoir à bord le document suivant :</p> | |
| | <p>Certificat international d'aptitude au transport de cargaisons INF Un navire transportant une cargaison INF doit satisfaire aux prescriptions du Recueil international de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets hautement radioactifs en colis à bord de navires (Recueil INF) en plus de toutes autres prescriptions applicables des règles de la Convention SOLAS et il doit faire l'objet d'une visite et un Certificat international d'aptitude au transport de cargaisons INF doit lui être délivré.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle VII/16; Recueil INF (résolution MSC.88(71), telle que modifiée), paragraphe 1.3 |
| 11 | <p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire nucléaire doit avoir à bord les documents suivants :</p> | |
| | <p>Guide de conduite pour les installations nucléaires Il doit être établi un guide de conduite complet et détaillé contenant, à l'intention du personnel, des renseignements et des directives pour l'aider, dans l'exercice de ses fonctions, à résoudre toutes les questions qui concernent la conduite de l'installation nucléaire et qui ont une importance particulière en matière de sécurité. Ce guide de conduite doit être soumis pour approbation à l'examen de l'Administration et un exemplaire doit en être conservé à bord du navire. Ce guide de conduite doit être constamment tenu à jour.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle VIII/8 |

| No | Contenu | Référence |
|---|---|--|
| | <p>Un Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge ou un Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers au lieu du Certificat de sécurité pour navire de charge ou du Certificat de sécurité pour navire à passagers, selon le cas. Le certificat prescrit par le chapitre VIII de la Convention SOLAS doit être délivré à tous les navires à propulsion nucléaire.</p> | Convention SOLAS de 1974, règle VIII/10 |
| 12 | <p>Outre les certificats énumérés aux sections 1 et 2 ou 3 ci-dessus, selon le cas, tout navire exploité dans les eaux polaires doit avoir à bord les documents suivants :</p> | |
| | <p>Certificat pour navire polaire Tout navire auquel s'applique le Recueil sur la navigation polaire doit avoir à bord un certificat pour navire polaire en cours de validité. Le Certificat doit inclure la fiche d'équipement supplémentaire prescrite par le Recueil.</p> | Recueil sur la navigation polaire, partie I-A, section 1.3 |
| | <p>Manuel d'exploitation dans les eaux polaires Tout navire auquel s'applique le Recueil sur la navigation polaire doit avoir à bord un Manuel d'exploitation dans les eaux polaires, tel que prescrit à la section 2.3 de la partie I-A dudit Recueil.</p> | Recueil sur la navigation polaire, partie I-A, section 2.3 |
| Autres certificats et documents qui ne sont pas obligatoires | | |
| | Navires spéciaux | |
| | <p>Certificat de sécurité pour navire spécial En plus des Certificats SOLAS spécifiés à l'alinéa 7 du Préambule des Recueils SPS de 1983 et de 2008, un Certificat de sécurité pour navire spécial devrait être délivré après les visites effectuées conformément aux dispositions du paragraphe 1.6 des Recueils SPS de 1983 et de 2008. La durée et la validité de ce certificat devraient être régies par les dispositions correspondantes de la Convention SOLAS de 1974 applicables aux navires de charge. Si un certificat est délivré à un navire spécial d'une jauge brute inférieure à 500, il faudrait y indiquer la portée des dérogations qui ont été accordées en application du paragraphe 1.2.</p> <p>Le Recueil SPS de 2008 s'applique à tous les navires spéciaux d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 auquel un certificat a été délivré le 13 mai 2008 ou après cette date.</p> | Recueil SPS de 1983 (résolution A.534(13), telle que modifiée); Recueil SPS de 2008 (résolution MSC.266(84), telle que modifiée); Convention SOLAS de 1974, règle I/12; Protocole SOLAS de 1988, règle I/12 |
| | Navires de servitude au large | |
| | <p>Document de conformité du navire ravitailleur au large Le document de conformité devrait être délivré une fois qu'il a été vérifié que le navire satisfaisait aux dispositions des Directives pour la conception et la construction des navires ravitailleurs au large, 2006.</p> | Résolution MSC.235(82), telle que modifiée par la résolution MSC.335(90) |

| No | Contenu | Référence |
|----|---|---|
| | <p>Certificat d'aptitude pour navire de servitude au large Les navires de servitude au large devraient avoir à bord un certificat d'aptitude délivré en vertu des Directives pour le transport et la manutention de quantités limitées de substances liquides nocives et potentiellement dangereuses en vrac à bord des navires de servitude au large lorsqu'ils transportent de telles cargaisons. Si un navire de servitude au large transporte seulement des substances liquides nocives, un Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac comportant les mentions appropriées peut être délivré à la place du Certificat d'aptitude susmentionné.</p> | <p>Résolution A.673(16), telle que modifiée par les résolutions MSC.184(79), MSC.236(82) et MEPC.158(55); MARPOL, Annexe II, règle 11.2</p> |
| | <p>Systèmes de plongée</p> | |
| | <p>Certificat de sécurité pour système de plongée Un certificat devrait être délivré, soit par l'Administration, soit par une personne ou un organisme dûment autorisé par elle, à l'issue d'une visite ou d'une inspection d'un système de plongée qui satisfait aux prescriptions du Recueil de règles de sécurité applicables aux systèmes de plongée. Dans tous les cas, l'Administration devrait assumer la pleine responsabilité du certificat.</p> | <p>Résolution A.831(19), telle que modifiée par la résolution MSC.185(79) section 1.6</p> |
| | <p>Engins submersibles à passagers</p> | |
| | <p>Certificat de conformité en matière de sécurité pour engin submersible à passagers Applicable aux engins submersibles pouvant recevoir des passagers aux fins d'excursions sous-marines et dont la pression dans le compartiment des passagers est égale à une (1) atmosphère ou proche de cette valeur.</p> <p>Un document de conception et de construction délivré par l'Administration devrait être joint au Certificat de conformité en matière de sécurité.</p> | <p>Circulaire MSC/Circ.981, telle que modifiée par la circulaire MSC/Circ.1125</p> |
| | <p>Engins à portance dynamique</p> | |
| | <p>Certificat de construction et d'armement pour engin à portance dynamique Un certificat devrait être délivré après une visite effectuée conformément au paragraphe 1.5.1 a) du Recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique.</p> | <p>Recueil DSC (résolution A.373(X), telle que modifiée), section 1.6</p> |

| No | Contenu | Référence |
|----|--|--|
| | Unités mobiles de forage au large | |
| | <p>Certificat de sécurité pour unité mobile de forage au large Un certificat devrait être délivré après une visite effectuée conformément aux dispositions du Recueil de règles de 1979 relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large ou, s'agissant d'unités construites le 1er mai 1991 ou après cette date, mais avant le 1er janvier 2012, conformément aux dispositions du Recueil de règles de 1989 relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large ou, s'agissant d'unités construites le 1er janvier 2012 ou après cette date, conformément au Recueil de règles de 2009 relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage.</p> | <p>Recueil MODU de 1979 (résolution A.414(XI), telle que modifiée), section 1.6; Recueil MODU de 1989 (résolution A.649(16), telle que modifiée), section 1.6; Recueil MODU de 2009 (résolution A.1023(26), telle que modifiée), section 1.6</p> |
| | Navions | |
| | <p>Certificat de sécurité pour navion Un certificat dit Certificat de sécurité pour navion devrait être délivré, après la visite initiale ou une visite de renouvellement, à un navion qui satisfait aux dispositions des Directives intérimaires applicables aux navions.</p> | <p>MSC/Circ.1054, telle que modifiée par la circulaire MSC/Circ.1126, section 9</p> |
| | <p>Permis d'exploiter un navion Le permis d'exploiter devrait être délivré par l'Administration en vue d'attester que les dispositions des Directives intérimaires applicables aux navions sont respectées.</p> | <p>MSC/Circ.1054, telle que modifiée par la circulaire MSC/Circ.1126, section 10</p> |
| | Niveaux de bruit | |
| | <p>Rapport sur la mesure du bruit Applicable aux navires existants auxquels la règle II-1/3-12 de la Convention SOLAS ne s'applique pas.</p> <p>Un rapport sur la mesure du bruit devrait être établi pour chaque navire conformément au Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires.</p> | <p>Résolution A.468(XII), section 4.3</p> |