

MÉMOIRE D'ENTENTE DE PARIS SUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT

Les Autorités maritimes de :

- Allemagne (République Fédérale d')
- Belgique
- Canada [1]
- Croatie [2]
- Danemark
- Espagne
- Finlande
- France
- Grèce
- Irlande
- Islande [3]
- Italie
- Norvège
- Pays-Bas
- Pologne [4]
- Portugal
- Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
- Russie (Fédération de) [5]
- Suède

ci-après appelées "les Autorités"

Rappelant la déclaration finale adoptée le 2 décembre 1980 par la Conférence régionale européenne sur la sécurité maritime, laquelle souligne le besoin d'accroître la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin et l'importance attachée à l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires;

Appréciant les progrès accomplis dans ces domaines au sein de l'Organisation Maritime Internationale et de l'Organisation Internationale du Travail;

Notant également la contribution apportée par l'Union Européenne en vue de répondre aux objectifs mentionnés ci-dessus,

Conscientes que la responsabilité principale pour l'application effective des normes figurant dans les instruments internationaux appartient aux autorités de l'Etat du pavillon que le navire est autorisé à battre;

Reconnaissant toutefois qu'une action efficace des Etats du port est nécessaire pour prévenir l'exploitation de navires inférieurs aux normes;

Reconnaissant également qu'il faut éviter de fausser la compétition entre ports;

Convaincues qu'à ces fins il est nécessaire d'établir un système de contrôle par l'Etat du port amélioré et harmonisé et de renforcer la coopération et l'échange d'informations.

Sont convenus de l'entente suivante :

[1] L'Autorité maritime du Canada a adhéré au Mémoire d'Entente le 3 mai 1994. Pour l'Autorité maritime du Canada, le Mémoire d'Entente prendra effet le 3 mai 1994.

[2] L'Autorité maritime de Croatie a adhéré au Mémoire d'Entente le 8 novembre 1996. Pour l'Autorité maritime de Croatie, le Mémoire d'Entente prendra effet le 1 janvier 1997.

[3] L'Autorité maritime d'Islande a adhéré au Mémoire d'Entente le 11 mai 2000. Pour l'Autorité maritime d'Islande, le Mémoire d'Entente prendra effet le 1 juillet 2000.

[4] L'Autorité maritime de Pologne a adhéré au Mémoire d'Entente le 27 novembre 1991. Pour l'Autorité maritime de Pologne, le Mémoire d'Entente prendra effet le 1 janvier 1992.

[5] L'Autorité maritime de la Fédération de Russie a adhéré au Mémoire d'Entente le 10 novembre 1995. Pour l'Autorité maritime de la Fédération de Russie, le Mémoire d'Entente prendra effet le 1 janvier 1996.

Section 1 Engagements

- 1.1 Chaque Autorité donne effet aux dispositions du présent Mémoire et de ses Annexes qui constituent une partie intégrante du Mémoire.
- 1.2 Chaque Autorité met en oeuvre un système efficace de contrôle par l'Etat du port en vue d'assurer, sans discrimination quant au pavillon, que les navires de commerce étrangers faisant escale dans un port de son Etat ou mouillant au large d'un tel port, sont conformes aux normes établies dans les instruments pertinents visés à la section 2. Chaque Autorité pourra également procéder à des contrôles sur les navires faisant escale à un de ses terminaux offshore.
- 1.3 Chaque Autorité atteindra, avant la fin d'une période de 3 ans à compter du jour où le Mémoire prend effet, un nombre total d'inspections par an correspondant à 25 % du nombre estimé de navires de commerce étrangers distincts ci-après dénommés "Anavires", qui sont entrés dans les ports de son Etat au cours d'une période représentative récente de 12 mois.
- 1.4 Chaque Autorité consulte, coopère et échange les informations avec les autres Autorités en vue de poursuivre les objectifs du Mémoire.

Section 2 Instruments pertinents

- 2.1 Aux fins du Mémoire, les instruments pertinents sont les instruments ci-après :
- .1 Convention internationale sur les lignes de charge, 1966 (LOADLINES 66);
 - .2 Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale sur les lignes de charge, (LOADLINES PROTOCOL 88);
 - .3 Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74);
 - .4 Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS PROTOCOL 78);
 - .5 Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS PROTOCOL 88);
 - .6 Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle qu'amendée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78);
 - .7 Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78);
 - .8 Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72);
 - .9 Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (JAUGE 69);
 - .10 Convention de 1976 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, (OIT 147).
- 2.2 Dans le cadre de la Convention OIT 147, chaque Autorité applique les instructions définies à la section 7 de l'Annexe 1 pour l'application de la publication de l'OIT "Inspection des conditions de travail à bord des navires : directives concernant les procédures applicables".
- 2.3 Chaque Autorité applique ceux des instruments pertinents qui sont en vigueur et auxquels son Etat est partie. En cas d'amendements à un instrument pertinent, chaque Autorité applique ceux des amendements qui sont en vigueur et que son Etat a acceptés. Un instrument ainsi amendé est considéré comme l' "instrument pertinent" pour cette Autorité.
- 2.4 En appliquant les dispositions d'un instrument pertinent, les autorités s'assurent qu'aucun traitement plus favorable n'est appliqué à un navire d'Etat non Partie et aux navires non soumis à

la convention du fait de leurs dimensions. Dans ce cas, les autorités appliquent les procédures décrites en section 3 de l'Annexe 1.

Section 3 Procédures d'inspection, Rectification et Immobilisation

- 3.1** En remplissant leurs engagements, les Autorités effectuent des inspections qui consistent en une visite à bord du navire en vue de vérifier les certificats et les documents appropriés aux fins du Mémoire. Par ailleurs, les Autorités devront s'assurer que l'équipage et l'état général du navire, et notamment de la salle des machines et du logement de l'équipage y compris les conditions d'hygiène, satisfont d'une manière générale aux règles et normes internationales. En l'absence de certificats ou de documents en cours de validité, ou s'il existe des motifs évidents de croire que l'état du navire ou de ses équipements, ou son équipage ne répondent pas de manière substantielle aux prescriptions d'un instrument pertinent, il est procédé à une inspection détaillée telle que décrite en section 5 de l'Annexe 1, ou, si nécessaire, une inspection renforcée comme indiqué en section 8 de l'Annexe 1. Des exemples de motifs évidents sont donnés en section 4 de l'Annexe 1. Il est nécessaire que les Autorités incluent, dans leurs procédures d'inspection, un contrôle du respect à bord des normes d'exploitation.
- 3.2** Aucun élément de ces procédures ne saurait être interprété comme une limitation des pouvoirs des Autorités à prendre des mesures dans leur propre juridiction, pour tout sujet auquel les instruments pertinents se rapportent.
- 3.3** Dans le choix des navires à inspecter, les Autorités portent une attention spéciale aux navires visés en section 1 de l'Annexe 1.
- 3.4** Les Autorités s'efforcent d'éviter d'inspecter les navires ayant déjà fait l'objet d'une inspection par l'une quelconque des autres Autorités au cours des six mois précédents, à moins qu'elles aient des motifs évidents pour procéder à une inspection. La périodicité des inspections ne s'applique pas aux navires énumérés à la Section 3.3. Dans ce cas, les inspections sont menées à la satisfaction de l'Autorité.
- 3.5** Les inspections sont effectuées par des personnes dûment qualifiées, autorisées à cette fin par l'Autorité concernée et qui agissent sous sa responsabilité, eu égard en particulier à l'Annexe 6. Lorsque l'Autorité ne dispose pas des connaissances professionnelles requises, l'inspecteur de cette Autorité peut être assisté par toute personne possédant ces connaissances. Les inspecteurs et les personnes qui les assistent ne devront détenir aucun intérêt commercial, ni dans le port d'inspection ni sur les navires visités. Les inspecteurs ne doivent pas non plus être employés par des organisations non gouvernementales délivrant des certificats obligatoires ou des certificats de classification ou effectuant les visites préalables à la délivrance de ces certificats aux navires, ni travailler pour le compte de telles organisations. Tout inspecteur est porteur d'un document personnel sous la forme d'une carte d'identité, délivrée par son Autorité conformément à la législation nationale pertinente, indiquant que l'inspecteur est autorisé à effectuer ces inspections.
- 3.6.1** Chaque Autorité devra veiller à ce que toutes les anomalies relevées soient rectifiées. A condition que tous les efforts possibles aient été faits pour rectifier toutes les anomalies, autres que celles visées dans la section 3.7.1, le navire peut être autorisé à appareiller vers un port où ces anomalies peuvent être rectifiées. Les dispositions de la section 3.8 s'appliquent alors.
- 3.6.2** Dans des circonstances exceptionnelles, à l'issue d'une inspection initiale ou d'une inspection détaillée, lorsque l'état général du navire et de ses équipements, en tenant également compte de

l'équipage ainsi que de ses conditions de vie et de travail, sont inférieures aux normes, l'Autorité peut suspendre l'inspection.

La suspension de l'inspection pourra durer jusqu'à ce que les parties responsables aient pris les mesures nécessaires pour que le navire soit mis en conformité avec les prescriptions des instruments pertinents.

Avant la suspension de l'inspection, l'Autorité est tenue d'enregistrer les anomalies pouvant entraîner l'immobilisation en se référant aux critères visés aux sections 9.3.3 et 9.3.4 de l'Annexe 1.

Au cas où le navire est détenu et son inspection suspendue, l'Autorité devra le notifier, le plus tôt possible aux parties responsables. La notification devra comprendre les renseignements sur l'immobilisation. Elle devra indiquer, en outre, que l'inspection est suspendue jusqu'à ce que l'Autorité soit informée de la mise en conformité du navire aux prescriptions des instruments pertinents.

- 3.7.1** Lorsque les anomalies présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'Autorité, à l'exception du cas visé à la section 3.8, fait en sorte que le risque ait disparu avant que le navire ne soit autorisé à reprendre la mer. A cette fin, des mesures appropriées sont prises pouvant aller jusqu'à l'immobilisation ou à une interdiction formelle au navire de poursuivre son exploitation en raison des anomalies constatées qui, prises individuellement ou ensemble, rendraient dangereuse la poursuite de cette exploitation.
- 3.7.2** En cas d'immobilisation, l'Autorité la notifie immédiatement à l'Administration de l'Etat du pavillon par écrit, en joignant le rapport d'inspection tel qu'il figure en Annexe 3. De même, l'organisme agréé qui a délivré les certificats pertinents au nom de l'Administration de l'Etat du pavillon reçoit également notification de l'immobilisation, si nécessaire.
- 3.7.3** Lorsque les motifs d'immobilisation résultent d'une avarie accidentelle survenue pendant le voyage vers un port, aucune décision d'immobilisation ne sera prise sous réserve que :
- .1 les notifications prévues à la règle I/11(c) de Solas 74 aient dûment été effectuées;
 - .2 avant d'entrer dans le port, le capitaine ou l'armateur aie fourni aux autorités du Contrôle par l'Etat du Port des détails sur les circonstances de l'avarie et sur les informations qu'il a transmises aux autorités du pavillon;
 - .3 une action corrective appropriée soit en cours sur le navire, à la satisfaction de l'Autorité, et
 - .4 l'Autorité se soit assurée, après avoir été informée de la réalisation effective de l'action corrective, que les anomalies constituant à l'évidence un danger pour la sécurité, la santé, ou l'environnement ont été rectifiées.
- 3.7.4** La procédure suivante est applicable en cas d'absence des certificats ISM :
- .1 lorsque l'inspection révèle que la copie de l'attestation de conformité ISM ou le certificat de gestion de la sécurité délivré conformément au code ISM est absent à bord d'un navire pour lequel le code ISM est applicable à la date de l'inspection, l'autorité s'assure que le navire est immobilisé.
 - .2 sans préjudice de l'absence de la documentation en référence 3.7.4.1, si l'inspection ne révèle aucune autre déficience entraînant l'immobilisation, l'autorité peut lever l'ordre d'immobilisation en vue d'éviter l'encombrement du port. Lorsqu'une telle décision est prise, l'autorité informe immédiatement les autres autorités concernées.
 - .3 les autorités prennent les mesures nécessaires pour s'assurer que tout navire autorisé à quitter un port de leur Etat dans les circonstances prévues au 3.7.4.2 se verra refuser l'accès à tous les ports relevant d'autorités signataires du Mémoire de Paris à l'exception des situations décrites en 3.9.3 jusqu'à ce que l'armateur ou l'opérateur du navire ait démontré à la satisfaction de l'autorité qui a prescrit l'immobilisation, que le navire possède des certificats valides en application du code ISM.

- 3.8** Lorsque les anomalies, visées à la section 3.7.1, donnant lieu à une immobilisation, ne peuvent être rectifiées dans le port d'inspection, l'Autorité peut autoriser le navire à rejoindre le plus proche chantier de réparation disponible, choisi par le capitaine en accord avec l'Autorité, pour autant que les conditions imposées par l'autorité compétente de l'Etat du pavillon et acceptées par l'Autorité soient respectées. Ces conditions, qui peuvent inclure le déchargement de la cargaison et/ou des réparations temporaires, doivent assurer que le navire puisse rejoindre ledit chantier sans présenter de risques pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage, sans risque pour d'autres navires, ou sans constituer une menace sérieuse de nuisance pour l'environnement marin. Dans ces circonstances, l'Autorité avertit l'autorité compétente de l'Etat de la région dans laquelle est situé le prochain port d'escale du navire, les parties mentionnées à la section 3.7.2 et toute autre autorité concernée. Le message correspondant est établi selon l'Annexe 2. L'Autorité destinataire de ce message informera l'Autorité émettrice des mesures prises.
- 3.9.1** Les autorités prennent les mesures pour s'assurer que :
- .1 Les navires visés à la section 3.7.1 ou 3.8 qui prennent la mer sans s'être conformés aux conditions de l'autorité du Port ; ou
 - .2 Les navires visés à la section 3.8 qui refusent de se conformer aux dispositions applicables des instruments pertinents en ne se présentant pas au chantier de réparation désigné; se verront refuser l'accès à tout port des Etats signataires du Mémoire de Paris jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant ait apporté la preuve à la satisfaction de l'autorité qui a décelé les anomalies, que le navire satisfait pleinement aux dispositions des instruments pertinents.
- 3.9.2** Dans les conditions visées au .1 du paragraphe 3.9.1, l'Autorité du pays dans lequel ont été constatées les anomalies, alerte immédiatement toutes les autres Autorités.
Dans les conditions visées au .2 du paragraphe 3.9.1, l'Autorité du pays dans lequel est situé le chantier de réparation désigné, alerte immédiatement toutes les autres Autorités.
Avant de refuser l'accès au port, l'Autorité peut consulter l'Administration du pavillon du navire concerné.
- 3.9.3** Nonobstant les dispositions de la section 3.9.1, l'accès à un port déterminé peut être autorisé par l'autorité compétente de l'Etat du port en cas de force majeure, soit pour des considérations impératives de sécurité, soit pour réduire ou minimiser le risque de pollution, soit pour faire réparer les anomalies, étant entendu que, des mesures appropriées, à la satisfaction de l'autorité compétente de cet Etat, auront été prises par le propriétaire, l'exploitant, ou le capitaine du navire en question afin d'assurer que le navire puisse entrer dans le port en toute sécurité.
- 3.10** Les dispositions des sections 3.7.2 et 3.8 ne font pas obstacle à l'application des prescriptions des instruments pertinents ou des procédures établies par les organisations internationales en ce qui concerne les procédures de notification et de rapport relatives au contrôle par l'Etat du port.
- 3.11** Les Autorités, à l'issue d'une inspection, font en sorte qu'il soit remis au capitaine du navire un document répondant, sur le plan de la forme, au modèle joint à l'Annexe 3, dans lequel devront figurer les résultats de l'inspection et les détails des mesures prises.
- 3.12** Au cas où les inspections visées à la section 3.1 confirment ou révèlent des anomalies relevant des dispositions d'un instrument pertinent et justifiant l'immobilisation d'un navire, tous les frais engendrés, durant une période comptable normale, par les inspections sont couverts par le propriétaire ou l'exploitant du navire ou son représentant dans l'Etat du port.
Tous les coûts liés aux inspections effectuées par l'Autorité en vertu des dispositions du paragraphe 3.9.1 sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.
L'immobilisation n'est levée qu'après paiement intégral ou le versement d'une garantie suffisante pour le remboursement des frais.

- 3.13** Le propriétaire ou l'exploitant du navire ou son représentant dans l'Etat du port concerné dispose d'un droit de recours contre une décision d'immobilisation prise par l'Autorité de cet Etat. Le recours ne suspend pas l'immobilisation. Le capitaine du navire est d'office informé par l'Autorité du droit de recours.
- 3.14** Chaque Autorité publique, au moins trimestriellement, des informations sur les navires immobilisés au cours des 3 mois précédents et qui ont été immobilisés plus d'une fois au cours des 24 mois précédents. Les informations publiées comportent les renseignements suivants :
- .1 nom du navire
 - .2 nom de l'armateur ou de l'exploitant du navire
 - .3 numéro OMI
 - .4 Etat du pavillon
 - .5 société de classification, au besoin, et, le cas échéant, toute autre partie ayant délivré des certificats à ce navire conformément aux instruments pertinents pour le compte de l'Etat du pavillon
 - .6 le motif de l'immobilisation
 - .7 le port et la date d'immobilisation
- 3.15** Dans le cadre du contrôle exercé par l'Etat du port au titre de la présente directive, tous les efforts possibles sont déployés afin d'éviter qu'un navire ne soit indûment immobilisé ou retardé. Si un navire est ainsi indûment immobilisé ou retardé, l'armateur ou l'exploitant est en droit de demander une indemnisation pour tout préjudice subi. Dans tous les cas où une immobilisation indue ou un retard indu sont invoqués, la charge de la preuve en incombe à l'armateur ou à l'exploitant du navire.

Section 4 Information

Chaque partie établit des rapports sur les inspections qu'elle effectue dans le cadre du Mémoire d'Entente et sur leurs résultats, selon les procédures de l'Annexe 4.

Section 5 Infractions aux règles d'exploitation

Les Autorités s'efforcent, à la requête d'une autre Autorité, d'établir les preuves relatives aux infractions présumées aux dispositions sur la conduite et l'exploitation des navires prévues par la Règle 10 de COLREG 72 et par MARPOL 73/78. En cas d'infractions présumées comportant le rejet de substances nocives, une Autorité, sur demande d'une autre Autorité, visite au port le navire soupçonné d'une telle infraction en vue de rassembler des informations et, le cas échéant, de prélever un échantillon de toute substance polluante présumée. Des directives sur les enquêtes en cas d'infraction aux dispositions de rejet figurent en Annexe 1A.

Section 6 Organisation

- 6.1** Un Comité est créé, composé d'un représentant de chacune des Autorités et d'un représentant de la Commission des Communautés Européennes. Un observateur de l'Organisation Maritime Internationale et un observateur de l'Organisation Internationale du Travail sont invités à participer aux travaux du Comité.

- 6.2** Le Comité se réunit une fois par an et à telle autre occasion qu'il peut décider.
- 6.3** Le Comité :
- .1 assure les tâches qui lui sont confiées par le Mémoire;
 - .2 veille par tous moyens nécessaires, y compris par l'organisation de séminaires destinés aux inspecteurs, à l'harmonisation des procédures et pratiques d'inspection, de rectification, d'immobilisation et d'application de la section 2.4;
 - .3 met au point et examine périodiquement les instructions et les procédures concernant les inspections dans le cadre du Mémoire;
 - .4 examine périodiquement et développe les procédures d'échange d'informations;
 - .5 suit tous les sujets ayant trait au fonctionnement et à l'efficacité du Mémoire.
- 6.4** Un Secrétariat assuré par le Ministère des transports, des travaux publics et de la gestion de l'eau des Pays-Bas est institué; il est installé à La Haye.
- 6.5** Le secrétariat, agissant selon les orientations du Comité et dans les limites des ressources dont il dispose:
- .1 prépare les réunions, diffuse les documents et fournit l'assistance qui peut être nécessaire au Comité pour lui permettre de remplir ses fonctions;
 - .2 facilite l'échange d'informations, conduit les procédures décrites à l'Annexe 4 et prépare les rapports qui peuvent être nécessaires au fonctionnement du Mémoire;
 - .3 entreprend les autres tâches qui peuvent être nécessaires pour assurer le bon fonctionnement du Mémoire.

Section 7 Amendements

- 7.1** Toute Autorité peut proposer des amendements au Mémoire.
- 7.2** La procédure ci-après s'applique aux amendements des sections du Mémoire :
- .1 l'amendement proposé est soumis à l'examen du Comité par l'intermédiaire du Secrétariat;
 - .2 les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des représentants des Autorités présents et votant. Si un amendement est ainsi adopté, il est communiqué par le Secrétariat aux Autorités aux fins d'acceptation;
 - .3 un amendement est réputé avoir été accepté soit à la fin d'une période de six mois après son adoption par les représentants des Autorités au Comité, soit à la fin d'une période différente déterminée de façon unanime par les représentants des Autorités au Comité au moment de l'adoption, à moins qu'une objection n'ait été communiquée au Secrétariat par une Autorité durant la période en cause;
 - .4 un amendement prend effet 60 jours après avoir été accepté ou à l'issue de toute autre période décidée à l'unanimité par les représentants des Autorités au Comité.
- 7.3** La procédure ci-après s'applique aux amendements à une Annexe du Mémoire :
- .1 l'amendement proposé est soumis à l'examen des Autorités par l'intermédiaire du Secrétariat;
 - .2 l'amendement est réputé avoir été accepté à la fin d'une période de trois mois commençant le jour de sa communication par le Secrétariat, à moins qu'une Autorité demande par écrit que l'amendement soit examiné par le Comité. Dans ce cas, la procédure de la section 7.2 s'applique;
 - .3 l'amendement prend effet 60 jours après avoir été accepté ou à l'issue de toute autre période décidée à l'unanimité par les Autorités.

Section 8

- 8.1** Le Mémorandum est conclu sans préjudice des droits et obligations résultant d'un quelconque accord international.
- 8.2** Une Autorité maritime d'un Etat côtier Européen et un Etat côtier du bassin de l'Atlantique nord s'étendant de l'Amérique du Nord à l'Europe, remplissant les critères spécifiés à l'Annexe 5, peuvent adhérer au Mémorandum avec le consentement de toutes les Autorités membres du Mémorandum.
- 8.3** Quand le Mémorandum prendra effet, il remplacera le "Mémorandum d'Entente entre Certaines Autorités Maritimes sur le Maintien des Normes à bord des Navires de Commerce" fait à La Haye le 2 mars 1978.
- 8.4** Le Mémorandum prendra effet le 1er juillet 1982.
- 8.5** Les versions française et anglaise du texte du Mémorandum font également foi.

Fait à Paris en anglais et en français, le vingt six janvier mil neuf cent quatre-vingt deux.

DIRECTIVES POUR LES INSPECTEURS DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

Sommaire

Section 1 Inspections prioritaires

Section 2 Examen des certificats et documents

Section 3 Application de la clause relative au "traitement pas plus favorable"

- 3.1 Navires des Etats non-parties
- 3.2 Navires non soumis aux Conventions du fait de leurs dimensions

Section 4 Exemples de motifs évidents justifiant une inspection détaillée ou renforcée

Section 5 Inspection détaillée

- 5.1 Généralités
- 5.2 Procédures pour une inspection des dispositions concernant la structure et les équipements du navire
- 5.3 Lavage au pétrole brut
- 5.4 Procédures pour l'inspection des opérations de déchargement, d'assèchement et de prélavage conformément à l'Annexe II de MARPOL 73/78
- 5.5 Procédures concernant le contrôle des normes d'exploitation

Section 6 Normes minimales en matières d'effectifs et brevets requis

- 6.1 Introduction
- 6.2 Contrôle des effectifs
- 6.3 Contrôle en application des dispositions de la Convention STCW de 1978

Section 7 Convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (Convention OIT 147)

Section 8 Inspection renforcée de certaines catégories de navires

- 8.1 Dispositions générales pour une inspection renforcée
- 8.2 Navires à passagers effectuant des services réguliers
- 8.3 Catégories de navires soumis à une inspection renforcée
- 8.4 Lignes directrices non obligatoires relatives à l'inspection renforcée de certaines catégories de navires

Section 9 Suppression des anomalies et immobilisation

- 9.1 Principes relatifs à la suppression des anomalies ou à l'immobilisation d'un navire
- 9.2 Immobilisation due aux normes minimales en matière d'effectifs et de brevets requis
- 9.3 Procédures pour l'immobilisation des navires de tout tonnage

Section 1 Inspections prioritaires

- 1.1** Indépendamment de la valeur du facteur de ciblage tel que décrit en section 1.2, un facteur prépondérant sera appliqué pour l'inspection des navires suivants:
- .1 les navires déclarés par les pilotes ou les autorités portuaires, comme ayant des éfectuosités qui peuvent porter préjudice à la sécurité de la navigation ;
 - .2 les navires transportant des matières dangereuses ou polluantes, qui n'ont pas transmis les informations concernant leurs cargaisons dangereuses ou polluantes à l'autorité compétente du port et de l'Etat côtier;
 - .3 les navires qui ont fait l'objet d'un rapport ou d'une notification de la part d'une autre autorité ;
 - .4 les navires qui ont fait l'objet d'un rapport ou d'une plainte émanant du capitaine, d'un membre de l'équipage, ou de toute autre personne ou organisation ayant un intérêt légitime à la sécurité des opérations du navire, aux conditions de vie et de travail à bord ou de prévention de la pollution, à moins que l'autorité concernée juge que le rapport ou la plainte est manifestement infondée ; l'identité de la personne auteur du rapport ou de la plainte ne doit pas être révélée au capitaine ou à l'armateur du navire considéré ;
 - .5 les navires qui ont:
 - été impliqués dans une collision, un échouement ou un incident en route vers le port,
 - été accusés de violation des dispositions concernant le rejet à la mer de substances ou d'effluents nocifs,
 - manœuvrés d'une manière imprévisible ou dangereuse en regard des règles de routes adoptées par l'OMI, ou lorsque les pratiques de sécurité de la navigation et les procédures n'ont pas été suivies,
 - été impliqués dans tout autre événement de nature à mettre en danger les personnes, les biens ou l'environnement ;
 - .6 les navires dont la classe a été suspendue pour des raisons de sécurité au cours des 6 mois précédents.
- 1.2** Pour déterminer l'ordre de priorité pour l'inspection des navires, l'autorité tient compte de l'ordre indiqué par le facteur de ciblage fourni par le système Sirenac. Les éléments suivants sont pris en compte dans le facteur de ciblage :
- .1 les navires en escale dans un port dont l'autorité est signataire du mémorandum de Paris, pour la première fois ou après un intervalle de 12 mois ou plus. En l'absence des données appropriées à cet effet l'autorité utilise les données disponibles sur Sirenac et inspecte les navires qui n'ont pas été enregistrés dans Sirenac depuis l'entrée en vigueur de la base de données au 1^{er} janvier 1993,
 - .2 les navires non visités par une quelconque autorité pendant les 6 mois précédents;
 - .3 les navires dont les certificats statutaires de construction et d'équipement délivrés en application des conventions, et les certificats de classification, ont été délivrés par un organisme non reconnu par l'autorité;
 - .4 les navires battant pavillon d'un Etat, ayant un taux d'immobilisation supérieur à la moyenne sur 3 ans publiée dans les tableaux du rapport annuel du Mou;
 - .5 les navires qui ont été autorisés par l'autorité à quitter un port de son Etat à certaines conditions:
 - a) déficiences à rectifier avant le départ
 - b) déficiences à rectifier au prochain port
 - c) déficiences à rectifier dans un délai de 14 jours
 - d) déficiences pour lesquelles d'autres conditions ont été spécifiées
 - e) si une action relative au navire a été décidée et que toutes les déficiences ont été rectifiées ;

- .6 les navires pour lesquels des déficiences ont été enregistrées lors d'une précédente inspection, en fonction du nombre de déficiences;
- .7 les navires qui ont été immobilisés dans un port précédent;
- .8 les navires battant pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié un instrument pertinent;
- .9 les navires battant pavillon d'un pays affecté d'un ratio de déficiences supérieur à la moyenne;
- .10 les navires dont les déficiences relatives à la classification sont supérieures à la moyenne;
- .11 les navires qui appartiennent à une catégorie pour laquelle une inspection détaillée renforcée a été décidée selon la section 8 de la présente annexe;
- .12 les autres navires âgés de plus de 13 ans.

Section 2 Examen des certificats et documents

En effectuant un contrôle initial l'inspecteur doit, au minimum, examiner les documents suivants :

- .1 Certificat international de jauge (1969) ;
- .2 Certificat de sécurité pour navires à passagers ;
- .3 Certificat de sécurité de construction pour navire de charge ;
- .4 Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge ;
- .5 Certificat de sécurité radio télégraphique pour navire de charge ;
- .6 Certificat de sécurité radio téléphonique pour navire de charge ;
- .7 Certificat de sécurité radio pour navire de charge ;
- .8 Certificat d'exemption et toutes listes de cargaisons (voir SOLAS II-2/53.1.3);
- .9 Certificat de sécurité pour navire de charge ;
- .10 Attestation de conformité ((SOLAS 74, règle II-2/54) ;
- .11 Liste ou manifeste spécial de marchandises dangereuses, ou plan d'arrimage détaillé ;
- .12 Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac ou, Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac ;
- .13 Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou, Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ;
- .14 Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures ;
- .15 Certificat international de prévention de la pollution lié au transport des substances liquides nocives transportées en vrac ;
- .16 Certificat international de franc-bord (1966) ;
- .17 Certificat international d'exemption de franc-bord ;
- .18 Registre des hydrocarbures (parties I et II) ;
- .19 Plan d'urgence de bord contre la pollution par hydrocarbures ;
- .20 Registre de la cargaison;
- .21 Documents spécifiant les effectifs minimaux de sécurité ;
- .22 Brevets d'aptitude ;
- .23 Certificats médicaux (cf. Convention de l'OIT N/ 73) ;
- .24 Dossier de stabilité ;
- .25 Copies de l'Attestation de conformité et du Certificat de gestion de la sécurité délivrés conformément au Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Résolutions A.741(18) et A.788(19) de l'OMI);
- .26 Certificats concernant la résistance de la coque et les installations des machines du navire, délivrés par la société de classification concernée (à requérir seulement si le navire est classé par une société de classification);
- .27 Dossiers de rapport de visites (pour les vraquiers et pétroliers);
- .28 Pour les navires rouliers à passagers, renseignements sur le rapport A/A-max;
- .29 Document autorisant le transport de grain ;
- .30 Certificat de sécurité pour navire spécial;
- .31 Certificat de sécurité pour navire à grande vitesse et permis d'exploitation pour navire à

- grande vitesse;
- .32 Certificat de sécurité pour unité mobile de plate-forme de forage;
- .33 Pour les pétroliers, l'enregistrement du système de contrôle et de surveillance des rejets d'hydrocarbures lors du dernier voyage sur ballast;
- .34 Le rôle d'abandon, le plan incendie, et pour les navires à passagers, le plan de contrôle de l'invasion, et le système d'aide à la décision du capitaine (plan d'urgence imprimé);
- .35 Le livre de bord des essais et exercices et, le recueil d'inspection et d'entretien des engins et dispositifs de sauvetage ;
- .36 Rapports des inspections précédentes effectuées dans le cadre du contrôle des navires par l'Etat du port.
- .37 Le manuel d'assujettissement de la cargaison;
- .38 Pour les navires à passagers, la liste des limitations opérationnelles;
- .39 Pour les navires à passagers, le plan de coopération avec les services SAR;
- .40 Le manuel de transport des marchandises en vrac;
- .41 Le plan de chargement ou de déchargement pour les vraquiers;
- .42 Le plan de gestion des ordures;
- .43 Le registre d'enregistrement des ordures.

Section 3 Application de la clause relative au "traitement pas plus favorable"

3.1 Navires des Etats non-parties

Les navires battant pavillon d'un Etat non partie à l'un des instruments et qui ne sont donc pas munis des certificats permettant de présumer de leur condition satisfaisante, ou dont les équipages ne sont pas munis de titres STCW en cours de validité doivent faire l'objet d'une inspection détaillée, ou si nécessaire d'une inspection renforcée. A l'occasion d'un tel contrôle, l'inspecteur doit suivre les mêmes procédures que celles prévues pour les navires soumis aux instruments pertinents.

Si le navire ou son équipage possèdent des certificats ou des brevets différents de ceux qui sont prescrits par une Convention, l'inspecteur chargé du contrôle par l'Etat du port tiendra compte de la forme et du contenu de ces documents lorsqu'il évaluera le navire. L'état de ce navire et de son armement, les conditions de vie et de travail à bord ainsi que les brevets de l'équipage et la norme de l'Etat du pavillon spécifiant les effectifs minimaux doivent être compatibles avec les objectifs des dispositions des Conventions; si ce n'est pas le cas, il faudra imposer au navire les restrictions nécessaires pour qu'il offre un degré comparable de sécurité et de protection du milieu marin.

3.2 Navires non soumis aux Conventions du fait de leurs dimensions

3.2.1 Pour autant qu'un instrument pertinent n'est pas applicable aux navires en raison de leurs dimensions, la tâche de l'inspecteur consiste à évaluer si le navire présente un niveau acceptable au regard de la sécurité, de la santé ou de l'environnement. Dans le cadre de cette évaluation, l'inspecteur doit prendre dûment en considération les facteurs tels que la durée et la nature du voyage ou du service projetés, la taille et le type du navire, le matériel d'armement prévu et la nature de la cargaison.

3.2.2 Dans l'exercice de ses fonctions, l'inspecteur doit être guidé par tout Certificat ou tout autre document émis par ou au nom de l'Administration de l'Etat du pavillon. A la lumière de tels certificats et documents et de l'impression générale que lui aura donné le navire, l'inspecteur exerce son jugement professionnel pour décider si le navire doit, et au vu de quelles considérations, faire l'objet d'une inspection détaillée. Pour l'exécution d'une inspection détaillée, l'inspecteur doit prêter attention, dans la mesure où il le

juge nécessaire, aux points énumérés au paragraphe 3.2.3 de la présente Annexe. La liste n'est pas considérée comme exhaustive mais a pour but de donner une illustration des points pertinents.

3.2.3 Points ayant une importance d'ordre général

3.2.3.1 Points relatifs aux conditions d'assignation du franc-bord :

- .1 étanchéité des ponts exposés aux embruns et s'il y a lieu à l'eau;
- .2 panneaux et moyens de fermeture;
- .3 étanchéité des ouvertures dans les superstructures;
- .4 sabords de décharge;
- .5 ouvertures de bordé;
- .6 ventilateurs et dégagements d'air;
- .7 dossier de stabilité.

3.2.3.2 Autres points concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer :

- .1 matériel de sauvetage;
- .2 équipements de lutte contre l'incendie;
- .3 état général de la structure (c'est-à-dire la coque, le pont, les panneaux de cale, etc.);
- .4 moteur principal et installations électriques;
- .5 équipement de navigation, y compris installations de radiocommunication.

3.2.3.3 Points relatifs à la prévention de la pollution par les navires :

- .1 dispositifs de contrôle des rejets d'hydrocarbures et de mélanges d'hydrocarbures, par exemple systèmes de séparation d'eau et d'hydrocarbures ou de filtrage ou autres dispositifs équivalents (citerne(s) pour hydrocarbures, mélanges d'hydrocarbures, résidus d'hydrocarbures);
- .2 dispositifs d'élimination d'hydrocarbures, mélanges d'hydrocarbures ou résidus d'hydrocarbures,
- .3 présence d'hydrocarbures dans les fonds de la salle des machines,
- .4 moyens de collecte, de stockage et de destruction des ordures.

3.2.4 Dans le cas où l'inspecteur considère que les anomalies sont dangereuses pour la sécurité, la santé ou l'environnement, il prend, eu égard aux facteurs mentionnés au paragraphe 3.2.1 de la présente Annexe, des mesures qui peuvent, si nécessaire, aller jusqu'à l'immobilisation du navire, et qui permettent de s'assurer que l'anomalie est supprimée ou que le navire, s'il est autorisé à gagner un autre port, ne présente pas un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement.

Section 4 Exemples de motifs évidents justifiant une inspection détaillée ou renforcée

4.1 Dans l'application des dispositions du paragraphe 3.1 du Mémorandum, les bonnes raisons d'effectuer une inspection détaillée ou renforcée sont notamment les suivantes :

- .1 Les navires sont identifiés comme prioritaires pour l'inspection, en vertu des sections 1.1 et des sections 1.2.3, 1.2.4, 1.2.5b, 1.2.5c, 1.2.8, et 1.2.11 de cette annexe;
- .2 Au cours de l'examen des certificats et des documents de la section 2 de cette annexe, des inexactitudes ont été relevées ou les documents n'ont pas été correctement tenus ou mis à jour;
- .3 Des indications montrent que les principaux membres de l'équipage sont incapables de communiquer correctement les uns avec les autres ou avec d'autres personnes à bord, ou que le navire est incapable de communiquer avec les autorités à terre, soit dans un langage commun, soit dans la langue de ces autorités;

- .4 La preuve que le chargement et d'autres opérations n'ont pas été conduits en toute sécurité ou en conformité avec les procédures de l'OMI;
- .5 Incapacité du capitaine d'un pétrolier à produire le système d'enregistrement et de contrôle de la décharge d'hydrocarbure lors du dernier voyage sur ballast;
- .6 Absence d'un rôle d'abandon à jour ou les membres d'équipage ne connaissent pas leurs tâches aux rôles d'incendie ou d'abandon;
- .7 Emission de fausses alertes de détresse non suivies de procédures d'annulation correctes;
- .8 Absence d'un équipement ou d'aménagements essentiels requis par les conventions;
- .9 La preuve, fondée sur les impressions générales et les observations de l'inspecteur chargé du contrôle par l'Etat du port 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;
10. Des conditions sanitaires inacceptables à bord d'un navire;
11. L'indication ou la preuve que le capitaine ou l'équipage n'est pas familiarisé avec les opérations essentielles à bord relatives à la sécurité du navire ou à la prévention de la pollution, ou que ces opérations n'ont pas été effectuées.

Section 5 Inspection détaillée

5.1 Généralités

5.1.1 En l'absence de certificats ou documents valides ou après détermination de motifs évidents, l'inspecteur du contrôle de l'Etat du Port :

- .1 mènera une inspection détaillée dans le domaine où des motifs évidents sont apparus ;
- .2 conduira une inspection détaillée dans d'autres domaines de façon aléatoire; et
- .3 inclura dans son inspection des vérifications de conformité aux procédures opérationnelles à bord.

5.1.2 Au cours de l'inspection plus détaillée, l'inspecteur de l'Etat du Port prendra en compte :

- les dispositions de la présente section
- les dispositions du code Maritime International des Marchandises Dangereuses;
- les dispositions des sections 6 et 7 de la présente Annexe, si nécessaire.

Quand il existera des motifs évidents d'effectuer une inspection détaillée sur un navire appartenant aux catégories figurant en section 8 de la présente Annexe, l'inspecteur de l'Etat du Port mènera une inspection renforcée.

5.2 Procédures pour une inspection des dispositions concernant la structure et les équipements du navire

La structure

5.2.1 En fonction notamment du jugement qu'il porte sur l'entretien de la coque et l'état général du pont, sur l'état des 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, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port doit décider s'il est nécessaire de procéder à un examen aussi complet que possible de la structure du navire, celui-ci étant à flot.

La présence d'importantes zones endommagées, rouillées ou piquées sur les tôles et les renforts connexes des ponts et de la coque affectant la tenue à la mer ou l'aptitude à supporter des charges locales peut justifier l'immobilisation du navire. Il peut s'avérer nécessaire de vérifier l'état de la partie immergée du navire. En prenant sa décision, l'inspecteur chargé du contrôle doit tenir compte de l'aptitude 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 retenu, pas plus que les dommages qui ont fait l'objet de réparations temporaires mais efficaces pour que le navire puisse se rendre au port où seront effectuées les réparations définitives. Toutefois, pour déterminer l'importance des dommages, l'inspecteur chargé du contrôle doit tenir compte de l'emplacement des locaux d'habitation de l'équipage ainsi que des incidences de ces dommages sur leur habitabilité.

- 5.2.2** L'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port doit accorder une attention particulière à l'intégrité de la structure et à la navigabilité des vraquiers et des pétroliers (Résolution A. 744(18) de l'OMI).
- 5.2.3** L'inspecteur doit se fonder sur le dossier des rapports de visites qui se trouve à bord pour évaluer la sécurité de la structure de ces navires. Ce dossier doit contenir les rapports des visites de la structure, les rapports d'appréciation de l'état du navire (traduits en anglais et approuvés par l'Administration de l'Etat du pavillon), les rapports sur les mesures d'épaisseur et le document descriptif.
- 5.2.4** 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, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port devra prêter une attention spéciale, selon le cas, à la structure de la coque, aux circuits de tuyautages situés au droit des citernes ou cales à cargaison, aux chambres des pompes, aux cofferdams, aux tunnels de tuyautages, aux espaces vides situés dans la tranche de la cargaison et aux citernes de ballast.
- 5.2.5** Dans le cas des vraquiers, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port doit procéder à une inspection des principaux éléments de structure des cales afin de vérifier si des réparations manifestement non autorisées ont été effectuées. Lorsque le texte est applicable, les inspecteurs vérifient que le manuel du vraquier a été endossé, que les restrictions éventuelles imposées au transport de cargaisons solides en vrac ont bien été enregistrées dans le manuel, que le triangle de chargement est marqué de manière permanente et que les alarmes de niveau d'eau sont disposées dans les cales de cargaisons.

Locaux de machines

- 5.2.6** L'inspecteur chargé du contrôle doit 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.
- 5.2.7** Lors de la visite des locaux de machines, l'inspecteur chargé du contrôle doit se faire une idée de la qualité de l'entretien. Câbles de soupapes à fermeture rapide usés ou débranchés, 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 d'indices d'une organisation (du système d'entretien) qui laisse à désirer. La présence d'un grand nombre de réparations provisoires, telles que des colliers de raccords des tuyautages ou des caisses de ciment, montre le manque d'empressement à faire des réparations définitives.
- 5.2.8** Il est impossible de déterminer l'état des machines sans procéder à des essais de fonctionnement. Toutefois, lorsque l'on constate des défauts générales telles que des presse-étoupe de pompes qui présentent une fuite, des tubes indicateurs de niveau hydraulique sales, des manomètres hors de service, des soupapes de sécurité rouillées, des dispositifs de sécurité et de commande 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, des chemises ou des conduits de fumée de chaudières qui présentent une fuite, on a de bonnes raisons d'examiner le journal machine, le registre d'entretien et le journal de bord et de demander que les machines soient mises à l'essai.

- 5.2.9** Lorsqu'une génératrice électrique est hors service, l'inspecteur chargé du contrôle doit vérifier que l'énergie destinée à alimenter les services essentiels et les services de secours est suffisante et il doit procéder à des essais.
- 5.2.10** S'il est manifeste qu'il y a négligence, l'inspecteur chargé du contrôle devra étendre le champ de son investigation en effectuant, par exemple, des essais portant sur les appareils à gouverner principal et auxiliaire, les déclencheurs de survitesse, les disjoncteurs, etc.
- 5.2.11** 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, l'inspecteur chargé du contrôle devra faire preuve de discernement, dans chaque cas, pour ce qui est de la combinaison de ces déficiences.

Conditions d'assignation des lignes de charge

- 5.2.12** Il se peut que l'inspecteur chargé du contrôle soit parvenu à la conclusion qu'il n'est pas nécessaire de procéder à une inspection de la coque, mais qu'il ne soit pas satisfait des observations qu'il a effectuées sur le pont et qu'il ait remarqué notamment des dispositifs de fermeture d'écoutes défectueux, des conduits d'aération et des manches à air rouillés. En pareil cas, il doit 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.

Engins de sauvetage

- 5.2.13** L'efficacité des engins de sauvetage dépend en grande partie de la qualité de l'entretien assurée par l'équipage ainsi que de leur utilisation à l'occasion d'exercices réguliers. Le temps qui s'est écoulé depuis la dernière visite effectuée pour la délivrance du Certificat de sécurité du matériel d'armement pourra être un facteur déterminant du degré de détérioration du matériel d'armement, si l'équipage ne l'a pas inspecté régulièrement. Mis à part l'absence du matériel prescrit par la Convention ou la présence évidente de déficiences, telles que des trous dans les embarcations de sauvetage, l'inspecteur chargé du contrôle doit chercher les signes indiquant que le matériel de mise à l'eau des embarcations ou radeaux de sauvetage n'a pas été utilisé ou ne peut pas fonctionner, comme par exemple l'accumulation de peinture, le blocage des points giratoires, l'absence de graissage, l'état des poulies et des garants et que les dispositifs de saisissage ou d'arrimage de la cargaison en pontée sont inadéquats.
- 5.2.14** De tels signes, s'ils sont évidents, justifieront que l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port procède à une inspection détaillée de tous les engins de sauvetage. Dans le cadre de cette inspection, il pourra notamment faire amener les embarcations ou radeaux de sauvetage, vérifier l'entretien des radeaux de sauvetage, des systèmes d'évacuation, les moyens de récupération des survivants, 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 sera normalement pas aussi détaillée que celle qui est prévue pour le

renouvellement du Certificat de sécurité du matériel d'armement et portera uniquement sur les éléments qui sont indispensables pour que l'abandon du navire se fasse en toute sécurité, mais elle pourra, 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.

L'inspecteur chargé du contrôle doit notamment vérifier l'efficacité et le bon fonctionnement des dispositifs d'éclairage du bordé et des moyens permettant d'alerter l'équipage et les passagers, ainsi que le bon éclairage des échappées menant aux postes de rassemblement et d'embarquement.

Protection contre l'incendie

- 5.2.15** 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, l'inspecteur chargé du contrôle peut en déduire qu'il y a eu lieu d'inspecter de près tout le matériel de lutte contre l'incendie. Outre le respect des prescriptions de la Convention, il doit chercher à voir s'il existe un risque d'incendie supérieur au risque normal, ainsi, un manque de propreté dans les locaux de machines, ajouté à une présence de défauts notables dans le matériel fixe ou portatif d'extinction de l'incendie pourra amener l'inspecteur chargé du contrôle à considérer que le navire ne répond pas aux normes requises.
- 5.2.16** L'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port doit examiner le plan de 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 devront être adressées à l'Administration du pavillon et l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port doit généralement se borner à vérifier l'efficacité des dispositions prises.
- 5.2.17** L'incendie peut se propager rapidement si les portes d'incendie ne sont pas faciles à manoeuvrer. L'inspecteur doit vérifier le fonctionnement et les dispositifs d'assujettissement des portes qui se trouvent dans les cloisons des zones principales et les entourages d'escaliers 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 doit également inspecter les tranches verticales 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. L'inspecteur chargé du contrôle pourra procéder à des vérifications ponctuelles des volets et des pare-fumée pour se faire une idée de l'état de fonctionnement général. Il doit aussi s'assurer que les ventilateurs peuvent être arrêtés depuis le poste de commande principal et que des moyens sont prévus pour obturer les arrivées et les sorties principales des systèmes de ventilation.
- 5.2.18** Il doit veiller à ce que les échappées soient praticables en s'assurant que les portes essentielles ne sont pas verrouillées et que les coursives et les escaliers sont dégagés de tout obstacle.

Règlement pour prévenir les abordages en mer

- 5.2.19** Une des conditions essentielles de la sauvegarde de la vie humaine en mer est le respect intégral du Règlement pour prévenir les abordages en mer. D'après les observations faites sur le pont, l'inspecteur chargé du contrôle doit déterminer s'il y a lieu d'effectuer une inspection minutieuse des feux et leurs écrans ainsi que les moyens d'émettre les signaux sonores et les signaux de détresse.

Certificat de sécurité de construction pour navire de charge

- 5.2.20** L'état général du navire peut amener l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port à examiner le navire sous des aspects autres que ceux qui intéressent la sécurité du matériel d'armement et l'assignation des lignes de charge, mais qui ont néanmoins un rapport avec la sécurité du navire, tels que le respect des dispositions visées par le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, comme par exemple 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 sources d'énergie de secours.

Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge

- 5.2.21** 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 considéré comme preuve de la présence et de l'efficacité du matériel mentionné dans ces certificats. Toutefois, l'inspecteur chargé du contrôle doit 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 74. Le registre de bord radioélectrique doit être examiné. Lorsque cela est jugé nécessaire, des contrôles peuvent être effectués pour vérifier que le matériel fonctionne.

Matériel installé en plus de celui qui est prescrit par les Conventions ou l'Etat du pavillon

- 5.2.22** Le matériel installé à bord sur lequel on doit pouvoir compter dans des situations où la sécurité ou la prévention de la pollution sont compromises 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 l'Etat du pavillon, on doit soit le réparer, soit l'enlever, ou, s'il n'est pas possible de l'enlever, indiquer clairement qu'il est hors service et l'assujettir.

5.3 Lavage au pétrole brut

5.3.1 Inspection des opérations de lavage au pétrole brut (COW)

L'inspecteur chargé du contrôle par l'Etat du Port doit s'assurer que le lavage au pétrole brut est réalisé par tous les transporteurs de pétrole brut, aussi bien dans le cas où ils sont tenus d'être équipés d'un système de lavage au pétrole brut que dans le cas où le propriétaire ou l'exploitant a choisi d'installer un tel système pour satisfaire aux dispositions de la règle 13 de l'Annexe I de MARPOL 73/78. De plus, il convient de 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) de l'OMI). La meilleure façon de procéder est d'inspecter les navires dans le port où ils déchargent leur cargaison.

5.3.2 Procédures pour l'inspection au port des procédures de lavage au pétrole brut

Inspections

- 5.3.2.1** L'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port doit prendre toutes les mesures appropriées 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 leurs obligations pour ce qui est de s'assurer que le lavage est effectué conformément aux règles.

5.3.2.2 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 que l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port puisse vérifier les opérations effectuées avant de procéder à l'inspection.

Personnel du navire

5.3.2.3 La personne qui dirige les opérations de lavage au pétrole brut et les autres personnes auxquelles des responsabilités sont confiées à cet égard doivent être désignées nommément. Elles doivent, le cas échéant, pouvoir prouver que leurs qualifications satisfont aux prescriptions de 5.2 et 5.3, selon le cas, des spécifications révisées pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut (Résolution A.446 (XI) de l'OMI, amendée par la Résolution A.497 (XII) de l'OMI).

5.3.2.4 Les qualifications de ces personnes peuvent être vérifiées 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 doit être au moins égal à celui qui est indiqué dans le "Manuel sur l'équipement et l'exploitation du système de lavage au pétrole brut".

Documents

5.3.2.5 Les documents suivants doivent être disponibles lors de l'inspection :

- .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 au paragraphe (6) ou (8) de la règle 13 de l'Annexe I de MARPOL 73/78;
 - .2 si ce système de lavage au pétrole brut est conforme et satisfait aux prescriptions de la règle 13(B) de l'Annexe I de MARPOL 73/78 ;
 - .3 la validité et la date du "Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut" ; et
 - .4 si le Certificat est en cours de validité ;
- .2 le "Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut" 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 74, telle qu'amendée.

Dispositif à gaz inerte

5.3.2.6 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.

5.3.2.7 Si les conditions spécifiées dans le "Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut" ne sont pas remplies, il faudra arrêter le lavage jusqu'à ce que des conditions satisfaisantes soient rétablies.

5.3.2.8 A titre de précaution supplémentaire, la teneur en oxygène dans chaque citerne à laver doit être déterminée au niveau de la citerne. Il convient de vérifier que les appareils de mesure utilisés sont étalonnés et fonctionnent correctement. Les mesures effectuées sur les citernes déjà lavées au port

avant l'inspection doivent être disponibles. On peut procéder à la vérification de ces mesures par sondage.

Formation d'électricité statique

- 5.3.2.9** Il faudra 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 en 6.7 des Spécifications révisées (Résolution A.446(XI) de l'OMI).

Communications

- 5.3.2.10** Il faudra 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.

Fuite sur le pont

- 5.3.2.11** Les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'Etat du port doivent 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.

Méthode permettant d'éviter l'entrée d'hydrocarbures dans les locaux de machines

- 5.3.2.12** Il faudra vérifier l'efficacité de la méthode destinée à éviter que des hydrocarbures de la 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.

Caractère adéquat du pétrole brut

- 5.3.2.13** Pour déterminer si les hydrocarbures conviennent pour le lavage au pétrole brut, il faudra 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".

Liste des vérifications

- 5.3.2.14** Il faudra vérifier, en examinant les registres du navire, que les vérifications requises avant le lavage au pétrole brut ont été faites et que tous les instruments fonctionnent correctement. On peut procéder à la vérification de certains éléments par sondage.

Programmes de lavage

- 5.3.2.15** Lorsque le navire-citernes effectue des déchargements dans différents ports, le registre des hydrocarbures doit indiquer si les citernes ont été lavées au pétrole brut aux ports de déchargement précédents ou en mer. Il faudra s'assurer que toutes les citernes qui sont utilisées ou peuvent 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 de 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 (Résolution A.446(XI) de l'OMI, telle qu'amendée par la Résolution A.497(XII) de l'OMI).

Il faudra examiner le registre des hydrocarbures pour vérifier qu'il est satisfait à ces dispositions.

- 5.3.2.16** Toutes les opérations de lavage au pétrole brut doivent être terminées avant que le navire quitte son dernier port de déchargement.
- 5.3.2.17** Si les citernes ne sont pas lavées dans l'ordre préconisé dans le "Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut", l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port devra s'assurer qu'il existe une raison valable et que l'ordre dans lequel il est envisagé de laver les citernes est acceptable.
- 5.3.2.18** Pour chaque citerne qui est en cours de lavage, il convient de vérifier que les opérations sont effectuées conformément aux dispositions du "Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut", 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.

Assèchement des citernes

- 5.3.2.19** Les conditions d'assiette minimale et les paramètres des opérations d'assèchement doivent être conformes aux dispositions du "Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut".
- 5.3.2.20** Toutes les citernes qui ont été lavées au pétrole brut doivent être asséchées. On doit 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 sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut". Il faudra 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.

Ballastage

- 5.3.2.21** Les citernes qui ont été lavées au pétrole brut en mer doivent être indiquées dans le registre des hydrocarbures. Elles 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 pourra 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 les citernes doivent être inspectées lorsqu'elles sont vides, cette inspection devra être faite peu après l'accostage du navire-citerne. Si l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port 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 couche d'hydrocarbures ne doit pas être supérieure à celle qui est spécifiée en 4.2.10(b) des Spécifications révisées (Résolution A.446(XI) de l'OMI), telle qu'amendée par la Résolution A.497(XII) de l'OMI.
- 5.3.2.22** Les citernes qui sont désignées comme citernes-ballast doivent être énumérées dans le "Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut". 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 faudra vérifier en examinant le registre des hydrocarbures, que toutes ces citernes ont été lavées avant que le navire-citernes quitte son dernier port de déchargement. Il y a lieu de noter que si un navire-citernes est chargé d'une cargaison de pétrole brut à un port intermédiaire, dans des citernes désignées pour le ballast, il ne devra pas être tenu de laver ces citernes à ce port particulier mais à un port suivant.

- 5.3.2.23** Il faudra 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.
- 5.3.2.24** Il faudra 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.
- 5.3.2.25** Les méthodes permettant d'éviter l'émission de vapeurs lorsque cela est nécessaire sont indiquées dans le "Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut" et doivent être observées. L'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port doit s'assurer que c'est le cas.
- 5.3.2.26** Les procédures types de ballastage énumérées dans le "Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut" doivent être observées. L'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port doit s'assurer qu'elles le sont.
- 5.3.2.27** Lorsque du ballast de départ doit être rejeté, le rejet à la mer doit être effectué conformément aux dispositions de la règle 9 de l'Annexe I de MARPOL 73/78. Il convient d'examiner le registre des hydrocarbures afin de s'assurer que le navire satisfait à ces dispositions.

5.4 Opérations de déchargement, d'assèchement, et de prélavage conformément à l'Annexe II de MARPOL 73/78

5.4.1 Procédures pour l'inspection des opérations de déchargement, d'assèchement et de prélavage (principalement dans les ports de déchargement)

Introduction

- 5.4.1.1** L'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port ou l'inspecteur agréé par l'Administration qui procède au contrôle en application de la règle 8 de l'Annexe II de MARPOL 73/78 doit avoir une connaissance approfondie des dispositions de l'Annexe II de MARPOL 73/78 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.

Documents

- 5.4.1.2** Les documents requis pour l'inspection visée dans la présente section 5.4 sont .
- .1 le Certificat d'aptitude ou le Certificat NLS (Substances Liquides Nocives) ;
 - .2 le plan d'arrimage et le document de transport ;
 - .3 le Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet (P et A Manual) ; et
 - .4 le registre de la cargaison.

Renseignements devant être fournis par l'équipage du navire

- 5.4.1.3** Il est utile que l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port ou l'inspecteur agréé 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, etc.);
 - .4 le navire gagne-il ou reste-il dans une zone spéciale ou quitte-il une zone spéciale ?
 - .5 le navire demande-t-il à être exempté de l'obligation de procéder au prélavage et au rejet des résidus dans le port de déchargement ?

5.4.1.4 Lorsqu'il faut laver les citernes sans eau, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port ou l'inspecteur agréé par l'Administration doit être informé de la méthode de lavage des citernes et d'évacuation des résidus.

5.4.1.5 Lorsque le registre de la cargaison n'est pas à jour, tous les renseignements non portés concernant les opérations de prélavage et d'évacuation des résidus devront être fournis.

Renseignements devant être fournis par le personnel du terminal

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

Contrôle

5.4.1.7 Après être monté à bord et s'être présenté au capitaine ou à l'officier responsable, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port ou l'inspecteur agréé par l'Administration, doit examiner les documents nécessaires.

- 5.4.1.8** 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 (possibilités et limitations) du système d'assèchement efficace, s'il est installé (Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet);
 - .3 les citernes qui doivent obligatoirement être prélevées, 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 prélevées, 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 prélavage et/ou d'évacuation des résidus qui doivent encore être effectuées (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).

5.4.1.9 En vue des opérations de prélavage mentionnées en 5.4.1.8 de la présente Annexe, il convient de 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.

- 5.4.1.10** L'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port ou l'inspecteur agréé par l'Administration doit, conformément à la règle 8 de l'Annexe II de MARPOL 73/78, s'assurer que les opérations de déchargement, d'assèchement et/ou de pré lavage sont effectuées en conformité des renseignements obtenus au titre du paragraphe 5.4.1.2 ci-dessus (Documents). Si cela n'est pas possible, d'autres mesures devront 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 prescrite par les dispositions applicables de la règle 5A de l'Annexe II de MARPOL 73/78. Si ces mesures ne permettent pas de réduire la quantité de résidus, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port ou l'inspecteur agréé par l'Administration devra en informer l'Administration de l'Etat du port.
- 5.4.1.11** Des précautions doivent 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.
- 5.4.1.12** Si le navire est exempté de l'application de certaines des prescriptions de la règle 5A l'Annexe II de MARPOL 73/78 relatives à l'efficacité du pompage ou s'il demande à être exempté l'application de certaines des dispositions concernant l'assèchement ou le pré lavage prévues à la règle 8 de l'Annexe II de MARPOL 73/78, les conditions fixées pour l'octroi de telles exemptions dans lesdites règles devront être observées. Ces conditions sont les suivantes :
- . 1 règle 5A(6). Le navire est construit avant le 1er 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 (pour les substances de la catégorie B : 0,3m³ ou 1m³ et pour les substances de la catégorie C : 0,9 m³ ou 3 m³). Chaque fois que des citernes à cargaison doivent être lavées ou ballastées, il faut les pré laver et rejeter les résidus du pré lavage dans des installations de réception à terre. Le Certificat d'aptitude ou le Certificat NLS doivent porter un visa attestant que le navire effectue uniquement des voyages limités ;
 - .2 règle 5A(7). 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 des réparations ou d'une mise en cale sèche. Le Certificat d'aptitude ou le Certificat NLS doivent comporter les détails de l'exemption accordée. Chaque citerne à cargaison doit être autorisée à transporter une seule substance spécifiée ;
 - .3 règle 8(2)(b)(i), 8(5)(b)(i), 8(6)(c)(i) et 8(7)(c)(i). Les citernes à cargaison ne seront ni lavées ni ballastées avant le prochain chargement ;
 - .4 règle 8(2)(b)(ii), 8(5)(b)(ii), 8(6)(c)(ii) et 8(7)(c)(ii). Les citernes à cargaison seront lavées et les résidus du pré lavage 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 ;
 - .5 règle 8(2)(b)(iii), 8(5)(b)(iii), 8(6)(c)(iii) et 8(7)(c)(iii). Les résidus de cargaison peuvent être éliminés par une méthode de ventilation.
- 5.4.1.13** L'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port ou l'inspecteur agréé par l'Administration doit viser le registre de la cargaison, sous la section J, chaque fois que l'une des exemptions mentionnées aux paragraphes 5.4.1.12.3, 5.4.1.12.4 et 5.4.1.12.5 ci-dessus a été accordée ou chaque fois qu'une citerne qui a contenu une substance de la catégorie A et a été déchargée a été pré lavée conformément aux dispositions du Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet.
- 5.4.1.14** A titre de variante, pour les substances de la catégorie A, la concentration résiduelle mentionnée à la règle 8(3) de l'Annexe II de MARPOL 73/78 doit être mesurée à l'aide des méthodes autorisées par chaque Etat du port. Dans ce cas, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port 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.

- 5.4.1.15** Outre les dispositions du paragraphe 5.4.1.13 ci-dessus, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port ou l'inspecteur agréé par l'Administration doit viser le registre de la cargaison chaque fois que des citernes qui ont contenu des substances des catégories B, C et D ont été déchargées, asséchées ou prélavées conformément aux dispositions du Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet et que des témoins ont assisté à ces opérations.
- 5.4.1.16** L'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port ou l'inspecteur agréé par l'Administration doit savoir que certaines substances liquides nocives analogues aux hydrocarbures peuvent être transportées à bord de transporteurs de produits. Ces substances doivent être indiquées sur le Certificat IOPP. Aux fins du contrôle des navires transportant des substances de ce type, les Procédures de Contrôle en application de l'Annexe I de MARPOL 73/78 seront appliquées. L'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port ou l'inspecteur agréé par l'Administration qui exerce un contrôle en application de la règle 8 de l'Annexe II de MARPOL 73/78 doit connaître à fond les dispositions de l'Annexe I de MARPOL 73/78.

5.5 Procédures concernant le contrôle des normes d'exploitation

- 5.5.1** Dans le cadre d'une inspection détaillée, l'inspecteur exerçant le contrôle ne doit 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, des inspecteurs chargés du contrôle ou de la cargaison.
- 5.5.2** Lors du contrôle des normes d'exploitation, l'inspecteur chargé du contrôle doit veiller, dans toute la mesure du possible, à ne pas gêner les opérations normales à bord qui sont effectuées sous la responsabilité du capitaine, telles que le chargement et le déchargement de la cargaison et le ballastage ; il ne doit pas non plus exiger une démonstration de certains aspects opérationnels si cela risque de retarder indéfiniment le navire.
- 5.5.3** Après avoir évalué la mesure dans laquelle les normes d'exploitation sont respectées, l'inspecteur chargé du contrôle doit se fonder sur son discernement professionnel pour déterminer si l'équipage dans son ensemble possède un niveau de compétences 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.

Rôle d'appel

- 5.5.4** L'inspecteur chargé du contrôle peut déterminer si les membres de l'équipage sont conscients des tâches qui leur sont assignées dans le rôle d'appel.
- 5.5.5** L'inspecteur chargé du contrôle 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 que le rôle d'appel est conforme aux règles, l'inspecteur chargé du contrôle 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 occupant des postes 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;
 - .5 le rôle d'appel utilisé à bord des navires à passagers se présente sous une forme approuvée et il inclut une traduction dans la langue de travail de l'équipage, si celle-ci est différente

de la langue officielle.

- 5.5.6** Pour vérifier que le rôle d'appel est à jour, l'inspecteur chargé du contrôle peut demander à voir la liste de l'équipage à jour, s'il en existe. Le document spécifiant les effectifs de sécurité, par exemple, peut aussi être utilisé à cette fin.
- 5.5.7** L'inspecteur chargé du contrôle 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 comme responsable pour chaque embarcation ou radeau de sauvetage qui doit être utilisé. Toutefois, l'Administration de l'Etat de pavillon peut, compte d'fment 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 comme responsables de radeaux de sauvetage au lieu des personnes ayant les qualifications susmentionnées. Il convient également de désigner un adjoint dans le cas des embarcations de sauvetage.
- 5.5.8** L'inspecteur chargé du contrôle peut vérifier si les membres de l'équipage connaissent bien les fonctions qui leur sont assignées dans le rôle d'appel et savent où ils doivent se rendre pour s'en acquitter.

Communication

- 5.5.9** L'inspecteur chargé du contrôle peut vérifier si les membres de l'équipage assurant des 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 en cas de situations d'urgence.
- 5.5.10** L'inspecteur chargé du contrôle peut demander au capitaine quelles sont les langues de travail et peut vérifier si ces langues ont été enregistrées dans le livre de bord.
- 5.5.11** L'inspecteur chargé du contrôle peut vérifier que les membres de l'équipage qui assurent des fonctions clés sont en mesure de se comprendre durant l'inspection ou les exercices. Le personnel chargé d'aider les passagers doit pouvoir donner les renseignements nécessaires aux passagers en cas de situation d'urgence.

Plan de recherche et de sauvetage

- 5.5.11bis** Pour les navires à passagers effectuant des lignes régulières, l'inspecteur peut vérifier qu'il existe à bord un plan approuvé de coopération avec les services de recherche et de sauvetage en cas d'urgence

Entraînement aux situations d'urgence et exercices

- 5.5.12** L'inspecteur vérifie l'entraînement à bord et examine les dates et détails de la planification telle que prévue au livre de bord et telle qu'elle a pu être demandée par l'administration. L'inspecteur chargé du contrôle qui assiste à un exercice d'incendie et d'abandon du navire doit s'assurer que les membres de l'équipage connaissent bien les tâches qui leur incombent et savent utiliser correctement les installations et l'armement du navire.

Exercices d'incendie

- 5.5.13** L'inspecteur chargé du contrôle 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, un ou plusieurs emplacements précis à bord peuvent être choisis 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.

- 5.5.14** Sur les lieux, l'inspecteur chargé du contrôle 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 contrôle des avaries. A ce stade, la plupart des navires sonnent l'alarme pour appeler les équipes de lutte contre l'incendie à leurs postes. L'inspecteur chargé du contrôle doit 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'équipes doivent donner les consignes voulues à leurs équipes et informer la passerelle ou le centre de contrôle des avaries de l'évolution de la situation. Il faudra observer si les membres des équipes de lutte contre l'incendie sont correctement vêtus et manient correctement leur matériel. L'inspecteur chargé du contrôle doit s'assurer que le matériel est au complet. On ne doit pas se borner à rassembler les membres de l'équipage avec leur matériel. On peut vérifier la façon dont ils réagissent en cas de blessures en demandant à l'un d'entre eux d'être une victime simulée. L'inspecteur chargé du contrôle doit 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.
- 5.5.15** L'exercice doit, dans la mesure du possible, se dérouler comme s'il s'agissait réellement d'une situation d'urgence.
- 5.5.16** Les membres de l'équipage assignés à d'autres fonctions dans le cadre d'un exercice d'incendie comme, par exemple, de surveiller les générateurs de secours, la salle de CO₂, les diffuseurs et les pompes d'incendie de secours doivent également participer à l'exercice. L'inspecteur chargé du contrôle peut leur demander de lui expliquer leurs fonctions et, si possible, de montrer qu'ils les connaissent bien.
- 5.5.17** A bord des navires à passagers, il convient d'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 doivent 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 à passagers pour faciliter l'évacuation des passagers. Il faudra 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 doivent au moins pouvoir donner suffisamment de renseignements pour orienter un passager vers le poste de rassemblement et d'embarquement qui convient.

Exercices d'abandon du navire

- 5.5.18** Après avoir consulté le capitaine, l'inspecteur chargé du contrôle peut exiger 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 manoeuvrés par les membres de l'équipage que le rôle d'appel charge de cette tâche. Si possible, l'inspecteur chargé du contrôle doit aussi utiliser le ou les canots de secours lors de cet exercice. Le chapitre III de la Convention SOLAS 74 contient des prescriptions spécifiques sur l'entraînement à l'abandon du navire et les exercices s'y rapportant. Les principes suivants étant particulièrement pertinents.
- 5.5.19** L'exercice doit, dans la mesure du possible, se dérouler comme s'il s'agissait réellement d'une situation d'urgence.
- 5.5.20** Lors de l'exercice d'abandon du navire, il convient :

- .1 d'appeler (les passagers et) l'équipage 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 indiqué dans le rôle d'appel;
- .2 de rallier les postes de rassemblement et de faire les préparatifs en vue de l'accomplissement des tâches spécifiées sur le rôle d'appel;
- .3 de s'assurer que (les passagers et) l'équipage porte(nt) des vêtements appropriés;
- .4 de s'assurer que les brassières de sauvetage sont correctement endossées;
- .5 d'amener au moins une embarcation de sauvetage après avoir fait tous les préparatifs nécessaires en vue de la mise à l'eau;
- .6 de mettre en marche le moteur de l'embarcation de sauvetage et le faire fonctionner;
- .7 de faire fonctionner les bossoirs utilisés pour la mise à l'eau des radeaux de sauvetage;
- .8 la simulation de recherche et de sauvetage de passagers enfermés dans leurs cabines;
- .9 des instructions pour l'usage des appareils radio de sauvetage;
- .10 les essais d'éclairage de secours pour les points de rassemblement et d'abandon; et
- .11 si le navire est équipé de systèmes d'évacuation, la mise en œuvre des procédures requises pour le déploiement de tels systèmes jusqu'au moment du déploiement effectif.

5.5.21 Si l'embarcation de sauvetage amenée au cours de l'exercice n'est pas le canot de secours, celui-ci devra lui aussi être amené, compte tenu du fait qu'il y a lieu d'y prendre place et de le mettre à l'eau dans un délai aussi court que possible. L'inspecteur chargé du contrôle doit 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 ou radeaux de sauvetage en maîtrise parfaitement le maniement et l'armement.

5.5.22 Chaque embarcation ou radeau de sauvetage doit être arrimé de manière à être tenu continuellement prêt à être utilisé, de telle 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.

5.5.23 A bord des navires à passagers, les embarcations de sauvetage ainsi que les radeaux de sauvetage sous bossoirs doivent pouvoir être mis à l'eau en 30 minutes.

5.5.24 A bord des navires de charge, les embarcations de sauvetage ainsi que les radeaux de sauvetage sous bossoirs doivent pouvoir être mis à l'eau en 10 minutes.

Document pour le contrôle des navires à passagers en cas d'avaries et plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures (SOPEP)

5.5.25 L'inspecteur chargé du contrôle peut déterminer s'il a à bord d'un navire à passagers un document pour le contrôle du navire en cas d'avaries et si l'équipage connaît bien les tâches qui lui incombent et sait utiliser correctement les installations et l'armement du navire aux fins de la lutte contre les avaries.

5.5.26 L'inspecteur chargé du contrôle peut déterminer si les officiers du navire connaissent la teneur du manuel consacré à la lutte contre les avaries qui doit leur être fourni, ou celle du plan de lutte contre les avaries.

5.5.27 L'inspecteur chargé du contrôle peut demander aux officiers d'expliquer les mesures à prendre dans divers cas d'avarie.

5.5.28 L'inspecteur 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, ainsi que des dispositions à prendre pour corriger toute gîte causée par un envahissement.

- 5.5.29** Les officiers doivent bien connaître les effets qu'ont, sur l'assiette et la stabilité de leur navire, une avarie et l'envahissement consécutif d'un compartiment, ainsi que les mesures correctives à prendre.
- 5.5.30** Les dispositions énoncées en 5.5.25 à 5.5.29 de la présente Annexe s'appliquent conformément au plan de lutte contre les avaries pour les navires transportant des cargaisons sèches et au plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures (SOPEP) pour tous les navires. Lorsqu'ils sont applicables pour les vraquiers, l'inspecteur détermine la familiarisation des officiers avec les plans d'envahissement des espaces à cargaisons et les instructions de préparation à l'évacuation.

Plan de lutte contre l'incendie

- 5.5.31** L'inspecteur chargé du contrôle peut déterminer s'il y a à bord un plan ou un manuel de lutte contre l'incendie et si l'équipage connaît bien les renseignements fournis dans ce plan ou manuel.
- 5.5.32** L'inspecteur chargé du contrôle peut vérifier que les plans de 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 des renseignements sur le plan de 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 doivent être tenus à jour, toute modification devant y être portée dans les plus brefs délais.
- 5.5.33** L'inspecteur chargé du contrôle peut déterminer si les officiers responsables et, notamment, 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.
- 5.5.34** L'inspecteur chargé du contrôle 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.

Le système d'aide à la décision destiné aux capitaines de navires à passagers

- 5.5.34bis** Pour les navires à passagers l'inspecteur peut vérifier qu'un système d'aide à la décision pour la gestion des situations d'urgence est installé à la passerelle. Ce système comprend au minimum un ou plusieurs plans d'urgence imprimés.

Exploitation de la passerelle

- 5.5.35** L'inspecteur chargé du contrôle peut déterminer si les officiers chargés du quart à la passerelle connaissent bien les commandes de la passerelle et le matériel de navigation, s'ils savent passer du pilote automatique à la commande manuelle, et inversement, et s'ils ont une bonne connaissance des caractéristiques de manoeuvre du navire.
- 5.5.36** L'officier chargé du quart à la passerelle doit connaître l'emplacement et le fonctionnement de tout le matériel de sécurité et de navigation, En outre, il doit bien connaître les procédures à appliquer pour naviguer en toutes circonstances et connaître toutes les informations qui sont à sa disposition.
- 5.5.37** L'inspecteur chargé du contrôle peut s'assurer également que les officiers maîtrisent tous les renseignements dont ils disposent en ce qui concerne, par exemple, les caractéristiques de manoeuvre 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, les manuels, etc.

- 5.5.38** L'inspecteur chargé du contrôle peut vérifier si les officiers maîtrisent 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, les manoeuvres, les situations d'urgence et les mentions portées dans le livre de bord.
- 5.5.38.1** Le permis d'exploiter un engin à grande vitesse inclut des limitations liées à la hauteur des vagues (et la force du vent pour les aéroglisseurs) à l'intérieur desquelles l'engin est autorisé à naviguer. Lors du contrôle d'un engin à grande vitesse, l'inspecteur peut vérifier le journal de bord et les bulletins météo afin de s'assurer que les limitations ont été respectées. Il peut arriver qu'un voyage s'achève dans des conditions météorologiques plus mauvaises que celles autorisées, mais un nouveau voyage ne doit pas être entrepris dans de telles conditions.
- 5.5.38.2** Les procédures d'obtention de prévisions météo à jour avant chaque voyage peuvent aussi être vérifiées. Les prévisions des hauteurs significatives de vagues doivent couvrir une période pertinente. Lorsque les conditions sont limites, le capitaine doit obtenir des actualisations auprès des services météorologiques du port ou des navires se trouvant dans les environs. Dans le cas où ces procédures s'avèrent défailtantes, l'armateur est contraint de présenter une action corrective. L'inspecteur est en droit de mettre en doute les données du journal de bord qui mentionnent des conditions largement en dessous des prévisions, lorsque celles-ci se trouvent elles-mêmes au dessus des limites opérationnelles. Si des investigations supplémentaires s'avèrent nécessaires, les bulletins météorologiques pour une période donnée peuvent être demandés auprès du service météorologique du port. Toutefois, ces documents ne doivent être réclamés que lorsque le doute est réel. Dans le cas où un engin à grande vitesse a enfreint ses limitations liées aux conditions météorologiques, l'action peut comporter l'envoi d'une lettre d'avertissement à l'armateur avec copie à l'Etat du pavillon.

Manutention de la cargaison

- 5.5.39** L'inspecteur chargé du contrôle peut déterminer si le personnel du navire auquel incombe des responsabilités particulières en ce qui concerne la cargaison et le matériel connexe connaît bien ses responsabilités, les risques présentés par la cargaison et les mesures de précaution à prendre.
- 5.5.39bis** L'inspecteur peut vérifier que le capitaine dispose de l'information écrite appropriée sur les précautions à prendre pour l'assujettissement correct et le transport en toute sécurité de la cargaison.
- 5.5.40** En ce qui concerne le transport de cargaisons solides en vrac, l'inspecteur chargé du contrôle doit vérifier, le cas échéant, que le chargement et le déchargement de la cargaison s'effectuent conformément respectivement au plan de chargement et au plan de déchargement qui ont été approuvés par le navire et le terminal, en tenant compte de l'information fournie par le calculateur de chargement, si celui-ci existe.
- 5.5.41** Le cas échéant, l'inspecteur chargé du contrôle peut déterminer si les membres de l'équipage responsables connaissent bien les dispositions pertinentes du Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac, notamment celles qui concernent les teneurs limites en humidité et le nivellement de la cargaison, du Recueil de règles pratiques pour la sécurité des navires transportant des cargaisons de bois en pontée et du Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons.
- 5.5.42** Certaines matières solides transportées en vrac peuvent présenter un risque en cours de transport en raison de leurs propriétés chimiques ou physiques. La règle SOLAS VI/2 et la section 2 du recueil des règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac indique les

précautions d'ordre général à prendre. La section 4 de ce Recueil oblige l'expéditeur à fournir tous les renseignements nécessaires pour que le transport de la cargaison se fasse en toute sécurité. L'inspecteur chargé du contrôle peut déterminer si l'expéditeur a fourni au capitaine tous les détails pertinents, y compris tous les Certificats d'essai pertinents.

- 5.5.43** Pour certaines cargaisons, telles que les cargaisons qui peuvent se liquéfier, des précautions particulières sont indiquées à la section 7 du Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac (Recueil BC). L'inspecteur chargé du contrôle 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 potentiellement dangereux en vrac.
- 5.5.44** Les officiers responsables de la manutention de la cargaison et des opérations liées à la cargaison et le personnel d'encadrement des pétroliers, des navires-citernes pour produits chimiques et des transporteurs de gaz liquéfié doivent bien connaître la cargaison et le matériel de manutention connexe ainsi que les mesures de sécurité qui sont stipulées dans les sections pertinentes du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC) et du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Recueil IGC).
- 5.5.45** Pour le transport de grains en vrac, il convient de se reporter à la partie C du chapitre VI de la Convention SOLAS 74 et au Recueil international de règles de sécurité pour le transport de grains en vrac (Résolution MSC.23(59) de l'OMI).
- 5.5.46** L'inspecteur chargé du contrôle peut déterminer si les manuels d'exploitation, d'assujettissement de la cargaison et de chargement contiennent toutes les informations pertinentes nécessaires pour garantir la sécurité des opérations de chargement et de déchargement dans les ports et en transit.

Exploitation des machines

- 5.5.47** L'inspecteur chargé du contrôle peut déterminer si le personnel responsable du navire connaît bien les 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.
- 5.5.48** L'inspecteur chargé du contrôle peut vérifier si le personnel responsable du navire connaît bien, entre autres :
- .1 générateur de secours:**
 - .1.1 les gestes indispensables avant la mise en marche du moteur ;
 - .1.2 les différents moyens de mettre en marche le moteur compte tenu de la source d'énergie de démarrage ; et
 - .1.3 les démarches à suivre lorsque les premières tentatives de mise en marche du moteur ont échoué;
 - .2 moteur du générateur de réserve:**
 - .2.1 les moyens de mettre en marche le moteur de réserve, automatiquement ou manuellement ;
 - .2.2 les procédures à suivre en cas de panne totale d'énergie ; et
 - .2.3 le système de répartition de la charge.

- 5.5.49** L'inspecteur chargé du contrôle peut vérifier si le personnel responsable du navire connaît bien, entre autres :
- .1 le type d'appareil à gouverner auxiliaire qui s'applique au navire ;
 - .2 le signal indiquant le groupe de l'appareil à gouverner qui est en marche ; et
 - .3 les gestes à effectuer pour faire mettre en marche l'appareil à gouverner auxiliaire.
- 5.5.50** L'inspecteur chargé du contrôle peut vérifier si le personnel responsable du navire connaît bien, entre autres :
- .1 pompes d'assèchement des cales :**
- .1.1 le nombre et l'emplacement des pompes d'assèchement des cales installées à bord du navire (y compris les pompes de secours);
 - .1.2 les procédures de mise en marche de toutes ces pompes;
 - .1.3 les sectionnements à manoeuvrer; et
 - .1.4 les causes les plus probables de défaillance dans le fonctionnement des pompes d'assèchement et les moyens qui pourraient permettre d'y remédier.
- .2 pompes d'incendie :**
- .2.1 le nombre et l'emplacement des pompes d'incendie installées à bord du navire (y compris la pompe d'incendie de secours);
 - .2.2 les procédures de mise en marche de toutes ces pompes; et
 - .2.3 les sectionnements à manoeuvrer.
- 5.5.51** L'inspecteur chargé du contrôle peut vérifier si le personnel responsable du navire connaît bien, entre autres :
- .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 pleinement 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.

Manuels, consignes, etc.

- 5.5.52** L'inspecteur chargé du contrôle peut déterminer si les membres de l'équipage concernés sont capables de comprendre les renseignements fournis dans les manuels, les consignes et autres 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, aux exercices ainsi que les mentions portées dans le journal de bord.
- 5.5.53** Les renseignements suivants doivent, entre autres, être disponibles à bord et les inspecteurs chargés du contrôle peuvent déterminer s'ils sont écrits dans une ou des 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 fonction de ce qui s'y trouve:
- .1 les consignes concernant l'entretien et le fonctionnement de tout le matériel ainsi que de toutes les installations se trouvant à bord pour lutter contre l'incendie et le circonscrire doivent être regroupées dans un seul volume, aisément disponible dans un endroit accessible;

- .2 des consignes claires à suivre en cas d'urgence doivent être données à chaque personne à bord;
- .3 les ponts doivent être énumérés dans un ordre séquentiel. Des plans schématisés indiquant les positions à bord et les chemins d'évacuation et des illustrations et des consignes rédigées dans les langues appropriées doivent être affichées dans les cabines des passagers et bien en évidence aux postes de rassemblement et dans les autres locaux à 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 doivent 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 à bord des engins de sauvetage;
- .6 des manuels de formation doivent être disponibles dans les salles à manger et salles de loisirs des membres de l'équipage ou dans chacune de leurs cabines. Ce manuel, 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, au sujet des engins de sauvetage se trouvant à bord du navire et au sujet des meilleures techniques de survie;
- .7 un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures conforme aux dispositions de la règle 26 de l'Annexe I de MARPOL 73/78; et
- .8 un manuel de stabilité et les plans et données de stabilité connexes.

Hydrocarbures et mélanges d'hydrocarbures provenant des locaux de machines

- 5.5.54** L'inspecteur chargé du contrôle peut déterminer si toutes les prescriptions en matière d'exploitation de l'Annexe I de MARPOL 73/78 ont été satisfaites, 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.
- 5.5.55** Le registre des hydrocarbures doit faire l'objet d'un contrôle. L'inspecteur chargé du contrôle peut déterminer si des installations de réception ont été utilisées et noter toute insuffisance présumée de ces installations.
- 5.5.56** L'inspecteur chargé du contrôle 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, l'inspecteur chargé du contrôle 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. L'inspecteur exerçant le contrôle 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 16 de l'Annexe I de MARPOL 73/78, que toutes les eaux de cale polluées sont conservées à bord pour être rejetées ultérieurement dans une installation de réception.
- 5.5.57** Lorsque les installations de réception d'autres ports n'ont pas été utilisées parce qu'elles étaient insuffisantes, l'inspecteur chargé du contrôle doit conseiller au capitaine de signaler l'insuffisance de ces installations à l'Etat de son pavillon, conformément à la circulaire MEPC/Circ.215 du 25 avril 1989.

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

- 5.5.58** L'inspecteur chargé du contrôle peut déterminer si toutes les normes d'exploitation des Annexes I ou II de MARPOL 73/78 ont été satisfaites, en tenant compte du type de navire-citome et du type de cargaison transportée, y compris l'inspection du registre des hydrocarbures et/ou du registre de la cargaison. L'inspecteur peut déterminer si les installations de réception ont été utilisées et noter toute insuffisance présumée de ces installations.
- 5.5.59** Pour le contrôle des méthodes de chargement, de déchargement et de nettoyage des pétroliers, il convient de se reporter aux indications données en 5.3.1 et 5.3.2 de la présente Annexe où sont détaillées des directives pour l'inspection des opérations de lavage au pétrole brut.
- 5.5.60** Pour le contrôle des méthodes de chargement, de déchargement et de nettoyage des navires-citomes transportant des substances liquides dangereuses, il convient de se reporter aux indications données en 5.4.1 de la présente Annexe où sont présentées les directives pour l'inspection des opérations de déchargement, d'assèchement et de pré-lavage.
- 5.5.61** Lorsque les installations de réception d'autres ports n'ont pas été utilisées parce qu'elles sont insuffisantes, l'inspecteur chargé du contrôle doit conseiller au capitaine de signaler l'insuffisance de ces installations à l'Etat du pavillon du navire, conformément à la circulaire MEPC/Circ.215 du 25 avril 1989.
- 5.5.62** Lorsqu'un navire est autorisé à se rendre au prochain port d'escale avec à bord une quantité de résidus de substances liquides nocives dépassant celle qui peut être rejetée à la mer au cours de la traversée, il convient de s'assurer que les résidus peuvent être reçus par ce port. Celui-ci doit également en être informé, lorsque cela est possible dans la pratique.

Marchandises dangereuses et substances nuisibles en colis

- 5.5.63** L'inspecteur chargé du contrôle 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 bien les mesures qu'il doit absolument prendre en cas d'accident mettant en cause de telles cargaisons en colis.
- 5.5.64** Les types de navires et les espaces à cargaison des navires construits après le 1er septembre 1984 et destinés au transport de marchandises dangereuses doivent satisfaire aux prescriptions de la règle II-2/54 de la Convention SOLAS 74, en plus des prescriptions de la règle II-2/53 (pour les navires de charge) et des règles II-2/3 et II-2/39 (pour les navires à passagers), à moins qu'ils ne satisfassent déjà à ces prescriptions en observant d'autres prescriptions de la Convention. La seule exception admise concerne les marchandises dangereuses transportées en quantités limitées.
- 5.5.65** L'Annexe III de MARPOL 73/78 contient des prescriptions relatives au transport des substances nuisibles en colis qui sont identifiées comme étant des polluants marins dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG). Les cargaisons identifiées comme étant des polluants marins doivent être étiquetées et arrimées conformément à l'Annexe III de MARPOL 73/78.
- 5.5.66** L'inspecteur chargé du contrôle peut déterminer si l'Attestation de Conformité se trouve à bord et si le personnel du navire sait que cette attestation délivrée par l'Administration prouve que la construction et l'armement du navire sont conformes aux prescriptions applicables. L'inspecteur chargé du contrôle peut également vérifier :
- .1 que les marchandises dangereuses ont été arrimées à bord conformément au manuel d'assujettissement de la cargaison et à l'Attestation de Conformité, à l'aide du manifeste des marchandises dangereuses ou du plan d'arrimage requis au chapitre VII de la

- Convention SOLAS 74. Ce manifeste ou plan d'arrimage peut être combiné avec celui qui est exigé aux termes de l'Annexe III de MARPOL 73/78 ;
- .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 bien les dispositions pertinentes du Guide de soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses et les Consignes d'urgence pour les navires transportant des marchandises dangereuses.

Ordures

- 5.5.67** L'inspecteur chargé du contrôle peut déterminer si toutes les normes d'exploitation de l'Annexe V de MARPOL 73/78 ont été satisfaites. Il peut déterminer si les installations de réception ont été utilisées et noter toute insuffisance présumée de ces installations.
- 5.5.68** Les "Directives pour la mise en oeuvre de l'Annexe V de MARPOL 73/78" (cf. Publication L'OMI-656) ont été approuvées par le MEPC à sa vingt-neuvième session et ont depuis fait l'objet d'une publication. L'un des objectifs de ces directives est d'aider les exploitants de navires à respecter les prescriptions contenues dans l'Annexe V et les lois nationales.
- 5.5.69** L'inspecteur chargé du contrôle peut déterminer si :
- .1 le personnel du navire connaît ces directives, et particulièrement la section 3 intitulée "Réduction au minimum de la quantité d'ordures potentielles" et la section 4 intitulée "Méthodes de manutention et de stockage des ordures à bord" ; et
 - .2 le personnel du navire connaît les prescriptions de l'Annexe V de MARPOL 73/78 sur l'évacuation et le rejet des ordures à l'intérieur et à l'extérieur des zones spéciales et s'il connaît les zones classées comme zones spéciales en vertu de l'Annexe V de MARPOL 73/78.
 - .3 l'équipage est familiarisé aux procédures de gestion des ordures pour la collecte, le stockage, l'exploitation et la destruction des ordures et à la tenue à jour du registre de gestion des ordures.
- 5.5.70** Lorsque les installations de réception d'autres ports n'ont pas été utilisées parce qu'elles étaient insuffisantes, l'inspecteur chargé du contrôle doit conseiller au capitaine de signaler l'insuffisance de ces installations à l'Etat dont son navire bat le pavillon, conformément à la circulaire MEPC/Circ.215 du 25 avril 1989.

Section 6 Normes minimales en matières d'effectifs et brevets requis

Introduction

- 6.1** Le contrôle par l'Etat du port des effectifs d'un navire étranger doit se fonder sur le principe qui consiste à vérifier la conformité avec :
- .1 les prescriptions de l'Etat du pavillon en matière d'effectifs de sécurité. Lorsqu'il y a un doute, il convient de consulter l'Etat du pavillon ; et
 - .2 les dispositions internationales énoncées dans la Convention SOLAS 74, la Convention STCW 78 et la Résolution A.481 (XII) de l'OMI.
 - .3 les dispositions de Convention N/ 147 de l'OIT qui se réfèrent, entre autres, aux Articles 3 et 4 de la Convention N/ 53 de l'OIT.

6.2 Contrôle des effectifs

- 6.2.1** Si les effectifs d'un navire sont conformes aux indications d'un document spécifiant les effectifs de

sécurité ou d'un document équivalent délivré par l'Etat du pavillon, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port devra admettre que le navire a des effectifs adéquats aux fins de la sécurité ; toutefois, si le document a été, de toute évidence, délivré sans qu'il soit tenu compte des principes énoncés dans les instruments pertinents, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port devra prendre les mesures appropriées en suivant les procédures définies en 6.2.3 de la présente Annexe.

6.2.2 Si le nombre effectif des membres de l'équipage ou sa composition effective ne sont pas conformes au document spécifiant les effectifs requis, l'Etat du port devra demander l'avis de l'Etat du pavillon pour déterminer si le navire est autorisé à appareiller dans ces conditions. La demande et la réponse doivent 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 conforme aux indications du document spécifiant les effectifs de sécurité ou si l'Etat du pavillon ne fait pas savoir que le navire peut appareiller, l'Etat du port pourra envisager de retenir le navire, après avoir dûment pris en considération les critères énoncés en 9.2 de la présente Annexe.

6.2.3 Si le navire ne dispose pas à bord un document spécifiant les effectifs de sécurité ou un document équivalent, l'Etat du port devra demander à l'Etat du pavillon de préciser le nombre requis de membres de l'équipage et sa composition et de délivrer un document pertinent dès que possible. Si le nombre effectif des membres de l'équipage ou sa composition effective ne sont pas conformes aux spécifications communiquées par l'Etat du pavillon, la procédure énoncée en 6.2.2 de la présente Annexe s'appliquera.

Si l'Etat du pavillon ne donne pas suite à la demande, il y aura 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 en 6.1 de la présente Annexe. Le navire ne doit 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 en 9.2 de la présente Annexe. Dans un tel cas, les normes minimales à appliquer ne doivent pas être plus rigoureuses que celles qui s'appliquent aux navires battant le pavillon de l'Etat du port.

6.3 Contrôle en application des dispositions de la Convention STCW de 1978

6.3.1 Sans préjudice des autres droits et obligations sur le contrôle concernant la communication et les renseignements à bord, le contrôle exercé par l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port doit être limité à ce qui suit :

- .1 vérifier que tous les gens de mer servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet possèdent un brevet approprié ou une dispense valable ou fournissent un document prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'Administration de l'Etat du pavillon ;
- .2 vérifier que les effectifs et les brevets des gens de mer servant à bord sont conformes aux prescriptions applicables de l'Administration de l'Etat du pavillon en matière d'effectifs de sécurité ; et
- .3 évaluer l'aptitude des gens de mer du navire à respecter les normes de veille prescrites par la Convention, s'il existe de bonnes raisons de penser que ces normes ne sont pas respectées parce que l'un quelconque des faits suivants s'est produit :
 - .1 le navire a subi un abordage ou s'est échoué ; ou
 - .2 le navire a effectué, alors qu'il faisait route, était au mouillage ou était à quai, un rejet de produits qui est illégal en vertu d'une quelconque Convention internationale ; ou
 - .3 le navire, en manoeuvrant de façon désordonnée ou peu sûre, n'a pas respecté les mesures d'organisation du trafic adoptées par l'OMI 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.

- 6.3.2** Lors de l'examen des conditions de veille l'inspecteur peut vérifier que les horaires de quart font apparaître clairement les périodes de repos, qu'ils sont placés de manière facilement accessible et que tout officier chargé d'un quart ou tout membre d'équipage prenant part à un quart dispose d'un minimum de 10 heures de repos par tranches de 24 heures dont au moins 6 heures consécutives et de 70 heures par périodes de 7 jours. Ces périodes ne sont pas exigées en cas d'urgence ou d'exercice ou en cas de situations imprévisibles qui, dans tous les cas, doivent être enregistrées.

Section 7 Convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands, (Convention OIT 147).

- 7.1** Les inspections à bord des navires qui entrent dans le champ d'application de la Convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (Convention OIT 147) porteront sur :

- .1 la Convention (N/ 138) sur l'âge minimum, 1973, ou la Convention (N/ 58) sur l'âge minimum (travail maritime) (révisée), 1936, ou la Convention (N/ 7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920;
- .2 la Convention (N/ 73) sur l'examen médical (gens de mer), 1946;
- .3 la Convention (N/ 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970 (articles 4 et 7);
- .4 la Convention (N/ 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949;
- .5 la Convention (N/ 68) sur l'alimentation et le service de table (équipages des navires), 1946 (article 5);
- .6 la Convention (N/ 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1936 (articles 3 et 4).

Le contrôle des brevets est traité à la section 6 de la présente Annexe.

Dans l'exercice de ses fonctions de contrôle des Conventions .1 à .5 ci-dessus, l'inspecteur doit, en fonction des bonnes raisons décrites en section 4 de la présente Annexe et de son jugement professionnel, décider si une inspection détaillée du navire s'impose. Toutes les réclamations concernant les conditions de vie à bord doivent faire l'objet d'une enquête approfondie et, s'il a été jugé nécessaire, de mesures adaptées aux circonstances.

L'inspecteur doit également exercer son jugement professionnel pour déterminer si les conditions à bord donnent lieu à un danger pour la sécurité ou la santé de l'équipage, rendant nécessaire la rectification de ces conditions. L'inspecteur peut, si cela s'avère nécessaire, immobiliser le navire jusqu'à ce que les mesures correctives appropriées aient été prises.

Des exemples de procédures d'immobilisation figurent en annexe 4.

- 7.2** L'inspecteur, lorsqu'il effectue une inspection telle que décrite en 7.1 de la présente Annexe, doit prendre en considération les instructions données dans la publication de l'OIT "Inspection des conditions de travail à bord des navires : directives concernant les procédures applicables".

- 7.3** Les Conventions pertinentes pour les dispositions du paragraphe 7.4 de la présente Annexe sont :

- .1 la Convention (N/ 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926;
- .2 la Convention (N/ 23) sur le rapatriement des marins, 1926;
- .3 la Convention (N/ 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936, ou la Convention (N/ 56) sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936, ou; la Convention (N/ 130) concernant les soins médicaux et les indemnités de maladie, 1969,
- .4 la Convention (N/ 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948;

.5 la Convention (N/ 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949.

7.4 Si l'inspecteur reçoit un rapport, une notification ou une plainte selon laquelle les normes des Conventions citées en 7.3 de la présente Annexe ne sont pas satisfaites, un rapport sera adressé par l'Autorité, si possible étayé de preuves, à l'Administration de l'Etat du pavillon pour suite à donner, avec copie à l'OIT.

7.5 Les parties de la publication de l'OIT "Inspection des conditions de travail à bord des navires : directives concernant les procédures applicables" qui traitent :

- .1 des procédures de contrôle des navires par l'Etat du pavillon;
- .2 de la formation professionnelle;
- .3 des brevets d'aptitude des officiers;
- .4 des durées de travail et des effectifs;

ne sont pas considérées comme des dispositions pertinentes pour l'inspection des navires, mais seulement comme des éléments d'information pour les inspecteurs.

Section 8 Inspection renforcée de certaines catégories de navires

8.1 Dispositions générales pour une inspection renforcée

Les navires visés au paragraphe 8.3 de la présente Annexe ne feront l'objet que d'une seule inspection renforcée effectuée par toute Autorité durant une période de 12 mois. Cependant ces navires peuvent faire l'objet dans l'intervalle d'une inspection telle que prévue par la section 3.1 du Mémorandum.

8.2 Navires à passagers effectuant des services réguliers

Dans le cas des navires à passagers assurant un service régulier à l'arrivée ou au départ d'un port d'un Etat dont l'Autorité est signataire du Mémorandum, une inspection renforcée de chaque navire est effectuée par cette Autorité.

Lorsque des navires à passagers assurent des services réguliers entre les ports de plusieurs Etats dont les Autorités sont signataires du Mémorandum, l'Autorité d'un de ces Etats se charge de l'inspection renforcée.

8.3 Catégories de navires soumis à une inspection renforcée

8.3.1 Pétroliers, arrivés à 5 ans, ou moins, de leur date de retrait de la navigation conformément aux dispositions de MARPOL 73/78, Annexe I, règle 13G, c'est-à-dire :

- .1 un pétrolier transportant du pétrole brut d'un port en lourd de 20.000 tonnes et plus ou un transporteur de produits d'un port en lourd de 30.000 tonnes et plus, ne répondant pas aux exigences d'un nouveau pétrolier définies dans la Règle 1(26) de l'Annexe I de MARPOL 73/78, est soumis à une inspection renforcée 20 ans après sa date de délivrance, indiquée dans le Supplément, Formulaire A, au Certificat IOPP, ou 25 ans après cette date, si les citernes latérales du navire ou les espaces de double fond, non utilisés pour le transport du pétrole, répondent aux exigences de la Règle 13G(4) de cette Annexe, sauf s'il a été reconstruit pour être conforme à la règle 13F de cette même Annexe;
- .2 un pétrolier tel que mentionné ci-dessus répondant aux exigences d'un nouveau pétrolier définies dans la Règle 1(26) de l'Annexe I de MARPOL 73/78, est soumis à une inspection renforcée 25 ans après sa date de délivrance, indiquée dans le Supplément, Formulaire B, au Certificat IOPP, sauf s'il est conforme ou s'il a été reconstruit pour être conforme à la Règle 13F de cette même Annexe;

8.3.2 Vraquiers de plus de 12 ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les Certificats de sécurité du navire;

8.3.3 Navires à passagers;

8.3.4 Navires-citernes pour gaz et produits chimiques, de plus de 10 ans calculés à partir de la date de construction figurant dans les Certificats de sécurité du navire.

8.4 Lignes directrices non obligatoires relatives à l'inspection renforcée de certaines catégories de navires

8.4.1 L'inspection renforcée pourra porter dans la mesure du possible sur les points ci-après. Les inspecteurs doivent avoir conscience que les contrôles effectués à bord durant l'exécution de certaines opérations, telles que la manutention de la cargaison, sur lesquelles ils ont une incidence directe peuvent porter atteinte à la sécurité de ces opérations.

8.4.2 Tous navires (toutes les catégories du paragraphe 8.3 de la présente Annexe)

- .1 panne générale d'électricité et mise en marche du générateur de secours
- .2 inspection de l'éclairage de secours;
- .3 fonctionnement de la pompe d'incendie de secours, avec deux lances branchées sur la conduite principale;
- .4 fonctionnement des pompes d'assèchement;
- .5 fermeture des portes étanches;
- .6 mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage;
- .7 essai de la télécommande d'arrêt d'urgence des chaudières, de la ventilation et des pompes à combustible;
- .8 essai de l'appareil à gouverner et de l'appareil à gouverner auxiliaire;
- .9 inspection des sources d'alimentation électriques de secours des installations radio;
- .10 inspection et, dans la mesure du possible, essai du séparateur de la salle des machines.

8.4.3 Pétroliers

Outre les points énumérés au paragraphe 8.4.2 de la présente Annexe, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des pétroliers :

- .1 système fixe de production de mousse installé sur le pont;
- .2 système de lutte contre l'incendie;
- .3 inspection des extincteurs installés dans la salle des machines, la salle des pompes et les logements;
- .4 contrôle de la pression du gaz inerte et de son contenu en oxygène;
- .5 contrôle du rapport de visite (cf. Résolution A.744(18) de l'OMI) pour déterminer les éventuelles zones suspectes où une inspection est requise.

8.4.4 Vraquiers

Outre les points énumérés au paragraphe 8.4.2 de la présente Annexe, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des vraquiers :

- .1 corrosion éventuelle du bâti des machines de pont;
- .2 déformation et/ou corrosion éventuelle des panneaux d'écotille;
- .3 fissuration et corrosion localisée éventuelle des cloisons transversales;
- .4 accès aux cales;
- .5 contrôle du rapport de visite (cf. Résolution A.744(18) de l'OMI) pour déterminer les éventuelles zones suspectes où une inspection est requise.

8.4.5 Navires-citernes pour gaz et produits chimiques

Outre les points énumérés au paragraphe 8.4.2 de la présente Annexe, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires-citernes pour gaz et produits chimiques :

- .1 dispositifs de contrôle et de sécurité des citernes de cargaison en ce qui concerne la température, la pression et le niveau
- .2 analyseurs d'oxygène et explosimètres, y compris leur calibrage. Présence de matériel de détection de produits chimiques (soufflets) comportant un nombre approprié de tubes de détection de gaz spécifiques à la cargaison transportée;
- .3 matériel d'évacuation d'urgence des cabines assurant une protection respiratoire et oculaire adéquate pour toute personne à bord du navire (si ce matériel est requis pour les produits énumérés dans le Certificat international d'aptitude ou le Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas);
- .4 vérification que le produit transporté est énuméré dans le Certificat international d'aptitude ou le Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas;
- .5 installations fixes de lutte contre l'incendie se trouvant sur le pont, qu'il s'agisse de mousse ou de produit chimique en poudre ou d'un autre produit selon le produit transporté.

8.4.6 Navires à passagers

Outre les points énumérés au paragraphe 8.4.2 de la présente Annexe, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires à passagers :

- .1 essai du système de détection des incendies et d'alarme;
- .2 contrôle de la fermeture des portes coupe-feu;
- .3 essai du système de diffusion générale;
- .4 exercice d'incendie, avec au minimum un essai de tous les équipements de lutte contre l'incendie et participation d'une partie du personnel de cuisine;
- .5 connaissance du document pour le contrôle des navires à passagers après avarie par les principaux membres de l'équipage.

Si cela s'avère opportun, l'inspection pourra se poursuivre pendant que le navire fait route vers les ports des Etats dont les Autorités sont signataires du Mémorandum ou s'en éloigne, avec le consentement du capitaine ou de l'exploitant. Les inspecteurs ne doivent pas faire obstruction au fonctionnement du navire et ne provoquent pas de situation susceptible, de l'avis du capitaine, de mettre en péril la sécurité des passagers, de l'équipage et du navire.

Section 9 Suppression des anomalies et immobilisation

9.1 Principes relatifs à la suppression des anomalies ou à l'immobilisation d'un navire

Au moment de prendre la décision de faire supprimer une anomalie ou d'immobiliser un navire, l'inspecteur prendra en compte les résultats de l'inspection détaillée menée conformément à la Section 3 du Mémorandum et les directives mentionnées dans la Section 6 et en 9.3 de la présente Annexe.

L'inspecteur fera appel à son jugement professionnel pour déterminer s'il convient soit d'immobiliser le navire jusqu'à ce que les anomalies soient supprimées, soit d'autoriser le navire à appareiller avec certaines anomalies, sans que cela lui fasse courir de risques excessifs du point de vue de la sécurité, de la santé ou de l'environnement compte tenu des circonstances particulières du voyage prévu. En ce qui concerne les critères relatifs à l'effectif minimum et aux dispositions de la Convention OIT 147, il appliquera les procédures particulières prévues aux sections 6 et 7 de la présente Annexe.

9.2 Immobilisation due aux normes minimales concernant l'effectif et les brevets

Avant d'immobiliser un navire en raison d'un effectif ou d'un brevet insuffisant, il convient de tenir compte des conditions suivantes, ainsi que du 9.3.4.9 de la présente annexe :

- .1 la durée et la nature du service ou du voyage projetés.
- .2 le caractère dangereux ou non de l'anomalie pour le navire, pour les personnes à bord ou pour l'environnement.
- .3 la possibilité d'observer des périodes de repos appropriées pour l'équipage,
- .4 la taille et le type du navire, ainsi que le matériel d'armement prévu.
- .5 la nature de la cargaison.

9.3 Directives pour l'immobilisation des navires de tout tonnage

9.3.1 Introduction

Ces directives seront utilisées si des anomalies sont constatées au cours d'une inspection. Elles sont destinées à servir de guide pour l'inspecteur et ne doivent pas être considérées comme une liste de contrôle

9.3.2 Critères principaux

En exerçant son jugement professionnel pour déterminer si un navire doit ou non être immobilisé, l'inspecteur doit appliquer les critères suivants :

- * **Séquence** Les navires qui ne sont pas aptes à prendre la mer doivent être immobilisés lors de la première inspection, quel que soit le temps que le navire passe au port,
- * **Critère** Le navire est immobilisé si les anomalies sont suffisamment graves pour qu'un inspecteur soit obligé de revenir à bord pour s'assurer qu'elles ont été corrigées avant l'appareillage.

La nécessité pour l'inspecteur de revenir à bord est un facteur déterminant la gravité de l'anomalie. Toutefois, cette obligation ne s'impose pas dans tous les cas. Il importe que l'Autorité vérifie d'une manière ou d'une autre, de préférence par une visite supplémentaire, que les anomalies ont été supprimées avant le départ.

9.3.3 Application des critères principaux

Pour décider si les anomalies constatées sur un navire sont suffisamment graves pour justifier son immobilisation, l'inspecteur vérifie si :

- .1 Le navire dispose des documents pertinents et valides;
- .2 Le navire a l'équipage requis dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.

Au cours de l'inspection, l'inspecteur doit en outre vérifier si le navire et/ou l'équipage présente les capacités suivantes :

- .3 effectuer sans danger son prochain voyage;
- .4 assurer dans des conditions de sécurité, la manutention, le transport et la surveillance de la cargaison pendant tout le voyage;
- .5 assurer le bon fonctionnement de la salle des machines pendant tout le voyage;
- .6 assurer correctement sa propulsion et sa conduite pendant tout le voyage;
- .7 lutter efficacement contre l'incendie dans toute partie du navire si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
- .8 quitter le navire rapidement et sans danger et effectuer un sauvetage si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
- .9 prévenir la pollution de l'environnement pendant toute la durée du prochain voyage;
- .10 maintenir une stabilité adéquate pendant toute la durée du prochain voyage;

- .11 maintenir une étanchéité adéquate pendant toute la durée du prochain voyage;
 - .12 communiquer dans des situations de détresse si cela s'avère nécessaire au cours du prochain voyage;
 - .13 assurer des conditions de sécurité et d'hygiène à bord pendant toute la durée du voyage.
- Si la réponse à l'une de ces vérifications est négative, compte tenu de toutes les anomalies constatées, il faudra sérieusement envisager d'immobiliser le navire. Une combinaison d'anomalies moins graves peut également justifier l'immobilisation du navire.

9.3.4 Anomalies justifiant une immobilisation

Pour aider l'inspecteur à utiliser les présentes directives, on trouvera ci-après une liste d'anomalies, regroupées selon la Convention et/ou le Code applicables, dont le caractère de gravité est tel qu'il peut justifier l'immobilisation du navire concerné. Cette liste ne se veut pas exhaustive, mais a pour but de donner des exemples dans les différentes rubriques; Cependant, les anomalies susceptibles d'entraîner l'immobilisation d'un navire dans le cadre de STCW 78, qui figurent en 9.3.4.8 de la présente annexe, sont les seuls motifs évidents d'immobilisation dans le cadre de cette Convention.

9.3.4.1 Généralités

Absence des certificats valables requis par les instruments pertinents. Toutefois, les navires battant pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à une Convention (instrument applicable) ou qui n'appliquent pas un autre instrument pertinent ne sont pas habilités à détenir les certificats prévus par la Convention ou autre instrument pertinent. Par conséquent, l'absence des certificats requis ne constitue pas en soi un motif suffisant pour immobiliser ces navires. Toutefois, pour appliquer la clause prévoyant "de ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables", le navire doit être largement conforme aux prescriptions des instruments pertinents avant de pouvoir prendre la mer.

9.3.4.2 Domaines relevant de la Convention SOLAS (les références sont indiquées entre parenthèses)

- .1 fonctionnement défectueux de la propulsion et autres machines essentielles, ainsi que des installations électriques;
- .2 propreté insuffisante de la salle des machines, présence en excès d'eau huileuse dans les fonds de cale, isolation des canalisations, y compris des canalisations d'échappement, enduites d'huile, mauvais fonctionnement des dispositifs d'assèchement des fonds de cales,
- .3 fonctionnement défectueux du générateur de secours, de l'éclairage, des batteries et des commutateurs;
- .4 fonctionnement défectueux de l'appareil à gouverner principal et de l'appareil à gouverner auxiliaire;
- .5 absence, capacité insuffisante ou détérioration grave des engins de sauvetage individuels, des embarcations et radeaux de sauvetage et des dispositifs de mise à l'eau;
- .6 absence, non-conformité ou détérioration importante, de nature à les rendre non conformes à leur utilisation prévue, du système de détection d'incendie, des alarmes d'incendie, du matériel de lutte contre l'incendie, des installations fixes d'extinction d'incendie, des vannes de ventilation, des clapets coupe-feu, des dispositifs à fermeture rapide;
- .7 absence, détérioration importante ou fonctionnement défectueux de la protection contre l'incendie de la zone du pont à cargaison des pétroliers;
- .8 absence, non-conformité ou détérioration grave des feux, marques ou signalisations sonores;
- .9 absence ou défaut de fonctionnement du matériel radio pour les communications de

- détresse et de sécurité;
- .10 absence ou fonctionnement défectueux du matériel de navigation, en tenant compte des dispositions de la règle V/12(o) de la Convention SOLAS 74;
- .11 absence de cartes marines à jour et/ou de toute autre publication nautique pertinente nécessaire au voyage à effectuer, compte tenu du fait que un dispositif de cartes électroniques d'un type approuvé et un système d'information utilisant des données officielles (ECDIS) peuvent remplacer les cartes;
- .12 absence de ventilation d'extraction anti-déflagrant pour les salles de pompes de la cargaison (règle SOLAS II-2/59.3.1 de SOLAS 74).
- .13 grave lacune en matière de normes d'exploitation figurant en 5.5 de la présente annexe.
- .14 effectif, composition ou brevets délivrés à l'équipage ne correspondant pas au document spécifiant les effectifs de sécurité.

9.3.4.3 Domaines relevant du code IBC (les références sont indiquées entre parenthèses)

- .1 transport d'une substance ne figurant pas dans le Certificat d'Aptitude ou manque de données sur la cargaison (16.2);
- .2 dispositifs de sécurité à haute pression manquants ou endommagés (8.2.3)
- .3 installations électriques qui ne sont pas foncièrement sres ou qui ne sont pas conformes aux prescriptions du code (10.2.3);
- .4 présence de sources d'ignition dans les zones dangereuses visées au point 10.2 (11.3.15);
- .5 non respect d'exigences spéciales (15);
- .6 dépassement de la quantité maximale admissible de cargaison par citerne (16.1);
- .7 isolation thermique insuffisante pour les produits sensibles (16.6).

9.3.4.4 Domaines relevant du code IGC (les références sont indiquées entre parenthèses)

- .1 transport d'une substance ne figurant pas sur le Certificat d'Aptitude ou manque de données sur la cargaison (18.1);
- .2 manque de dispositifs de fermeture pour les logements ou les espaces de service (3.2.6);
- .3 cloison non étanche au gaz (3.3.2);
- .4 sas à air défectueux (3.6);
- .5 vannes à fermeture rapide manquantes ou défectueuses (5.6);
- .6 vannes de sécurité manquantes ou défectueuses (8.2);
- .7 installations électriques qui ne sont pas foncièrement sres ou qui ne sont pas conformes aux prescriptions du code (10.2.4);
- .8 ventilateurs dans la zone de cargaison qui ne fonctionnent pas (12.1);
- .9 alarmes de pression pour les citernes à cargaison qui ne fonctionnent pas (13.4.1);
- .10 système de détection de gaz et/ou système de détection de gaz toxiques défectueux (13.6);
- .11 transport de substances à inhiber sans certification d'accompagnement valable (17/19).

9.3.4.5 Domaines relevant de la Convention sur les Lignes de Charge (LOADLINES 66)

- .1 avaries ou corrosion étendues, corrosion des tôles ou des raidisseurs sur ponts ou sur coque, affectant l'aptitude à la navigation ou la résistance à des charges localisées, sauf si des réparations temporaires correctes ont été effectuées pour permettre au navire de se rendre dans un port pour y subir des réparations définitives;
- .2 stabilité notoirement insuffisante;
- .3 absence d'information suffisante et fiable, ayant fait l'objet d'une approbation, permettant par des moyens rapides et simples au capitaine d'organiser le chargement et le ballast de son navire de manière à maintenir à tout moment et dans les conditions variables du voyage une marge sres de stabilité et à éviter la formation de fatigues inacceptables pour la structure du navire;

- .4 absence ou détérioration importante ou mauvais fonctionnement des dispositifs de fermeture, des fermetures des écoutes et des portes étanches;
- .5 surcharge,
- .6 absence d'échelle des tirants d'eau ou impossibilité de la lire.

9.3.4.6 Domaines relevant de la Convention MARPOL 73/78, Annexe I (les références sont indiquées entre parenthèses)

- .1 absence, détérioration grave ou défaut de fonctionnement du matériel de séparation des eaux et hydrocarbures, du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures ou du système d'alarme au seuil de 15 ppm;
- .2 capacité libre de la citerne de décantation insuffisante pour le voyage prévu;
- .3 registre des hydrocarbures non disponible (20(5));
- .4 montage illicite d'une dérivation de rejet.

9.3.4.7 Domaines relevant de la Convention MARPOL 73/78, Annexe II (les références sont indiquées entre parenthèses)

- .1 absence du Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet (Manuel P&A);
- .2 la cargaison n'est pas ventilée par catégories (3(4));
- .3 registre de cargaison non disponible (9(6));
- .4 transport de substances analogues aux hydrocarbures sans satisfaire aux exigences ou en l'absence d'un certificat modifié en conséquence (14);
- .5 montage illicite d'une dérivation de rejet.

9.3.4.8 Domaines relevant de la Convention STCW 78

- .1 Fait pour les gens de mer de ne pas être titulaires d'un brevet, de ne pas être titulaire d'un brevet approprié ou une dispense valable ou de ne pas fournir un document 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 à la machine ne répondent pas aux prescriptions prévues par l'Administration;
- .4 Absence dans l'équipe de quart d'une personne qualifiée pour exploiter l'équipement essentiel pour la sécurité de la navigation, les radiocommunications de sécurité ou la prévention de la pollution des mers;
- .5 Absence de preuves de la compétence professionnelle pour les tâches assumées par les marins en matière de sécurité du navire ou de prévention de la pollution;
- .6 Incapacité de prévoir, pour assurer le premier quart au début du voyage et pour assurer les quarts ultérieurs, des personnes qui ont bénéficié d'un repos suffisant et qui sont par ailleurs aptes au service.

9.3.4.9 Domaines relevant des Conventions de l'OIT

- .1 quantité de nourriture insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port;
- .2 quantité d'eau potable insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port;
- .3 conditions d'hygiène déplorables à bord;
- .4 absence de chauffage dans les logements d'un navire opérant dans des zones où la température peut être excessivement basse,
- .5 présence en excès de déchets, blocage des couloirs ou des logements par du matériel, la cargaison, ou autres restrictions de la sécurité dans ces zones,

9.3.4.10 Domaines ne nécessitant pas l'immobilisation, mais requérant la suspension des opérations

de cargaison

- .1 le défaut de fonctionnement (ou d'entretien) du système à gaz inerte, des engins ou machines afférents à la cargaison sont considérés comme un motif suffisant pour suspendre les opérations sur la cargaison.

**DIRECTIVES SUR LES ENQUÊTES ET INSPECTIONS MENÉES
EN APPLICATION DE MARPOL 73/78**

Table des matières

Section 1 Directives concernant les dispositions sur les rejets dans le cadre des annexes I et II de MARPOL 73/78

Section 2 Infractions aux dispositions sur les rejets dans le cadre de l'annexe I de MARPOL 73/78

Section 3 Liste détaillée de preuves possibles d'infraction aux dispositions de l'annexe I de MARPOL 73/78 sur les rejets.

- 3.1** Mesures prises lorsque le cas de pollution par les hydrocarbures a été constaté
- 3.2** Enquête à bord
- 3.3** Enquête à terre
- 3.4** Autres renseignements
- 3.5** Conclusion

Section 4 Infractions aux dispositions sur les rejets dans le cadre de l'annexe II de MARPOL 73/78

Section 5 Liste détaillée de preuves possibles d'infraction aux dispositions de l'annexe II de MARPOL 73/78

- 5.1** Mesures prises lorsque le cas de pollution a été constaté.
- 5.2** Enquête à bord
- 5.3** Enquête à terre
- 5.4** Autres renseignements
- 5.5** Conclusion

Section 1 Directives concernant les dispositions sur les rejets dans le cadre des annexes I et II de MARPOL 73/78

- 1.1** Dans le cadre d'un rapport ou d'une notification sur une violation possible des dispositions sur les rejets dans le cadre des annexes I et II de MARPOL 73/78. L'inspecteur de l'Etat du port suivra les directives qui figurent aux sections 2 et 3 de la présente annexe en ce qui concerne les infractions visées à l'Annexe I de MARPOL 73/78, et les directives qui figurent aux sections 4 et 5 en ce qui concerne les infractions visées à l'Annexe II de MARPOL 73/78.
- 1.2** En exerçant un contrôle sur une violation possible des dispositions sur les rejets dans le cadre des Annexes I et II de MARPOL 73/78, l'inspecteur de l'Etat du port prendra en compte les dispositions 3.4.1 à 3.4.13 de la résolution A787(19) de l'OMI, ainsi que les instructions de l'Administration de l'Etat du port sur cette question.
- 1.3** Dans l'éventualité où ses investigations révèlent des anomalies mettant clairement en cause la sécurité, la santé ou l'environnement, l'inspecteur de l'Etat du port appliquera les instructions de la section 3.7.1 du Mémorandum.

Section 2 Infraction aux dispositions sur les rejets dans le cadre de l'annexe I de MARPOL 73/78.

- 2.1** Les dispositions des sections 2 et 3 de la présente Annexe ont pour but d'identifier les informations nécessaires aux Administrations de l'Etat du pavillon en vue de la poursuite de telles possibles violations.
- 2.2** Il est recommandé que, lorsqu'elles établissent un rapport sur les déficiences qui porte également sur des infractions aux prescriptions en matière de rejet, les autorités de l'Etat côtier ou de l'Etat du port utilisent la liste détaillée de preuves possibles qui figure à la section 3 de la présente Annexe. Il conviendrait de tenir compte à cet égard de ce qui suit :
- .1 le rapport vise à fournir la liste optimale des renseignements susceptibles d'être obtenus ; toutefois s'il est impossible de donner tous les renseignements énumérés, il conviendrait d'en fournir le plus possible;
 - .2 il est important que chacun des renseignements fournis dans le rapport soit étayé par des faits qui, pris dans leur ensemble, soient propres à convaincre l'Etat côtier ou l'Etat du port qu'une infraction a été commise.
- 2.3** En plus du rapport sur les déficiences présenté par l'Etat du port, il faudrait que l'Etat du port ou l'Etat 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 3.1 de la présente Annexe, 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. Les 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 déclaration de l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port 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 d'hydrocarbures;
 - .8 des copies des pages pertinentes des registres des hydrocarbures. des livres de bord, des enregistrements de rejets, etc.

Toutes les observations, photographies et documents devraient être appuyés par une attestation signée de leur authenticité. Toutes les certifications, authentications ou vérifications doivent être exécutées conformément à la législation de l'Etat 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.

- 2.4** Les rapports visés en 2.2 et 2.3 ci-dessus devraient être adressés à l'Etat du pavillon. Si l'Etat côtier qui a observé la pollution n'est pas l'Etat du port qui a mené l'enquête à bord, l'Etat qui a mené cette enquête devrait également envoyer une copie de ses constatations à l'Etat qui a observé la pollution et demandé l'enquête.

Section 3 Liste détaillée de preuves possibles d'infraction aux dispositions de l'Annexe I de MARPOL 73/78 sur les rejets

3.1 Mesures prises lorsque le cas de pollution par les hydrocarbures a été constaté

3.1.1 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-citome, 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 Cap et vitesse approximatifs
- .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 ?

3.1.2 Caractéristiques de la nappe d'hydrocarbures

- .1 Date et heure (UTC) de l'observation si ces données sont différentes de celles indiquées sous 3.1.1.3 de la présente Annexe ;
- .2 Position de la nappe d'hydrocarbures (longitude et latitude) si elle est différente de celle indiquée sous 3.1.1.4 de la présente Annexe ;
- .3 Distance approximative de l'amer le 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 traînées)
- .6 Apparence de la nappe d'hydrocarbures (indiquer la catégorie)
 - Catégorie A : A 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 Etat du ciel (soleil éclatant, ciel couvert, etc.), luminosité et visibilité (en kilomètres) au moment de l'observation
- .8 Etat de la mer
- .9 Direction et vitesse du vent de surface
- .10 Direction et vitesse du courant

3.1.3 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.....), etc.

3.1.4 Méthode d'observation et documents

- .1 Observation visuelle
- .2 Photographies de type classique
- .3 Téléobservation et/ou téléphotographies
- .4 Echantillons 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, que les hydrocarbures en question sont ou ont été rejetés par un navire déterminé; elles peuvent également permettre d'identifier le navire.

L'expérience montre que ces renseignements peuvent être fournis par les trois photographies ci-après:

- 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 hydrocarbures proviennent d'un navire particulier ; et
- vue détaillée du navire permettant de l'identifier.

3.1.5 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

3.2 Enquête à bord

3.2.1 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 maximum des renseignements demandés.

3.2.2 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.

3.2.3 Inspection du registre des hydrocarbures

- .1 Reproduire 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 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.

3.2.4 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 sondages que les positions inscrites dans le journal de bord correspondent bien à celles qui figurent dans le registre des hydrocarbures.

3.2.5 Inspection d'autres documents se trouvant à bord

Autres documents utiles pour le rassemblement de preuves (prendre copie s'il le faut) :

- fiches récentes de mesure du creux des citernes

- enregistrements des dispositifs de surveillance continue et de contrôle.

3.2.6 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 Etat de la chambre des machines et contenu des bouchains
- .5 Etat 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

A bord des pétroliers, les renseignements supplémentaires suivants pourraient être pertinents :

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

3.2.7 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 de 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 à résidus
- .16 Creux des citernes à résidus et niveau correspondant de l'interface
- .17 Quelles citernes contenaient du ballast pollué pendant le voyage sur lest (si le navire est ar-

- ...rivé sur lest) ?
- .18 Quelles citernes contenaient du ballast propre pendant le voyage sur lest (si le navire est arrivé sur lest) ?

Les renseignements supplémentaires ci-après peuvent 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 de 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. allégement, 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

3.3 Enquête à terre

3.3.1 Analyses des échantillons d'hydrocarbures

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

3.3.2 Autres renseignements

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 appuyés par des documents tels que déclarations signées, factures, reçus, etc.

3.4 Autres renseignements

3.5 Conclusion

3.5.1 Résumé des conclusions de l'enquête

3.5.2 Indication des dispositions applicables de l'Annexe I de MARPOL 73/78 que le navire est soupçonné d'avoir enfreintes

3.5.3 Les résultats de l'enquête justifient-ils l'établissement d'un rapport sur les déficiences ?

Section 4 Infractions aux dispositions sur les rejets de l'Annexe II de MARPOL 73/78

- 4.1** Les sections 4 et 5 de la présente Annexe ont pour objet de préciser les renseignements qui seront nécessaires à l'Etat 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 73/78.
- 4.2** Il est recommandé que, lorsqu'elles établissent un rapport sur les déficiences qui porte également sur des infractions aux prescriptions en matière de rejet, les autorités de l'Etat côtier ou de l'Etat du port utilisent la liste détaillée de preuves possibles qui figure à la section 5 de la présente Annexe. Il conviendrait de 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 viser tous les renseignements énumérés, il conviendrait toutefois d'en fournir le plus possible;
 - .2 il est important que chacun des renseignements fournis dans le rapport soit étayé par des faits qui, pris dans leur ensemble, soient propres à convaincre l'Etat côtier ou l'Etat du port qu'une infraction a été commise ; et
 - .3 si les substances rejetées sont des hydrocarbures, les dispositions de l'Annexe 2 de l'appendice II des procédures de contrôle en application de l'Annexe I de MARPOL 73/78 sont applicables.
- 4.3** En plus du rapport sur les déficiences présenté par l'Etat du port, il faudrait que l'Etat du port ou l'Etat 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 en 5.1 de la présente Annexe, 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 d'échantillons prélevés sur la nappe d'hydrocarbures et à bord. Les 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 de l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port 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 des pages pertinentes du registre de la cargaison des livres de bord, des enregistrements de rejets, etc.
- Toutes les observations, photographies et documents devraient être appuyés d'une attestation signée de leur authenticité. Toutes les certifications, authentications ou vérifications doivent être exécutées conformément à la législation de l'Etat 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.

- 4.4** Les rapports visés en 4.2 et 4.3 ci-dessus devraient être adressés à l'Etat du pavillon. Si l'Etat côtier qui a observé la pollution n'est pas l'Etat du port qui a mené l'enquête à bord, l'Etat qui a mené cette enquête devrait également envoyer une copie de ses constatations à l'Etat qui a observé la pollution et demandé l'enquête.

Section 5 Liste détaillée

5.1 Mesures prises lorsque le cas de pollution a été constaté

5.1.1 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, dimensions (jauge approximative) 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 Cap et vitesse approximatifs
- .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 ?

5.1.2 Caractéristiques de la nappe d'hydrocarbures

- .1 Date et heure (UTC) de l'observation si ces données sont différentes de celles indiquées en 5.1.1.3 de la présente Annexe
- .2 Position de la nappe d'hydrocarbures (longitude et latitude) si elle est différente de celle indiquée en 5.1.1.4 de la présente Annexe
- .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 traînées)
- .7 Couleur de la nappe
- .8 Etat du ciel (soleil éclatant, ciel couvert, etc.), luminosité et visibilité (en kilomètres) au moment de l'observation
- .9 Etat de la mer
- .10 Direction et vitesse du vent de surface
- .11 Direction et vitesse du courant

5.1.3 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), etc.

5.1.4 Méthode d'observation et documents

- .1 Observation visuelle
- .2 Photographies de type classique
- .3 Téléobservation et/ou téléphotographies
- .4 Echantillons 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 les trois photographies ci-après :

- 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.

5.1.5 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

5.2 Enquête à bord

5.2.1 Inspection du Certificat (Certificat d'aptitude ou Certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac)

- .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

5.2.2 Inspection du Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet

- .1 Liste des substances de l'Annexe II que le navire est autorisé à transporter
- .2 Restrictions en ce qui concerne les citernes dans lesquelles ces substances peuvent être transportées
- .3 Navire équipé d'un système d'assèchement efficace
- .4 Quantités de résidus constatées lors de la visite

5.2.3 Inspection du registre de la cargaison

Reproduire 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.

5.2.4 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 après à ce moment-là
- .4 Vérifier par sondages 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 ou à une profondeur d'eau suffisante

5.2.5 Inspection d'autres documents se trouvant à bord

Autres documents utiles pour le rassemblement de preuves (prendre copies s'il le faut) :

- documents de transport de 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
- enregistrements du matériel de surveillance continue, s'il est installé

5.2.6 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)
- .3 Sources de fuites importantes
- .4 Résidus de cargaison sur la surface du ballast séparé ou du ballast propre des citernes spécialisées
- .5 Etat des bouchains de la chambre des pompes
- .6 Etat du système de surveillance continue
- .7 Contenu des citernes de décantation (évaluer les quantités d'eau et de résidus)

5.2.7 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 prélevées ?
- .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
- .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

5.3 Enquête à terre

5.3.1 Analyses des échantillons

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

5.3.2 Autres renseignements

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 appuyés par des documents tels que déclarations signées, factures, reçus, etc.

5.3.3 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 Restrictions imposées par les autorités, en fonction desquelles le navire a été autorisé à appareiller
- .4 Restrictions concernant les installations de réception à terre

5.4 Autres renseignements

5.5 Conclusion

- .1 Résumé des conclusions de l'enquête
- .2 Indication des dispositions applicables de l'Annexe II de MARPOL 73/78 que le navire est soupçonné d'avoir enfreintes
- .3 Les résultats de l'enquête justifient-ils l'établissement d'un rapport sur les déficiences ?

ÉCHANGE DE MESSAGES ENTRE LES ÉTATS DE LA RÉGION CONFORMÉMENT A LA SECTION 3.8 DU MÉMORANDUM

- 1 En cas d'anomalies non complètement rectifiées ou réparées seulement de façon provisoire, un message sera adressé à l'Autorité compétente de l'Etat de la région où est situé le prochain port d'escale du navire.
- 2 L'échange des messages tel que prévu au paragraphe 1 ci-dessus se fera par les moyens du système d'information décrit à l'annexe 4 et/ou au moyen de télécopieur par le formulaire figurant à l'appendice de la présente Annexe.
- 3 Chaque message prévu au paragraphe 1 ci-dessus contiendra les informations suivantes :
 - .1 date;
 - .2 pays d'origine;
 - .3 port d'origine;
 - .4 pays de destination;
 - .5 port de destination,
 - .6 objet : anomalies à supprimer;
 - .7 nom du navire;
 - .8 numéro OMI (si disponible);
 - .9 type de navire;
 - .10 pavillon du navire;
 - .11 indicatif d'appel;
 - .12 jauge brute;
 - .13 l'année de construction;
 - .14 autorité ayant délivré le(s) certificat(s) pertinent(s);
 - .15 date d'appareillage;
 - .16 lieu et date d'arrivée prévus,
 - .17 nature des anomalies,
 - .18 mesures prises;
 - .19 mesures proposées;
 - .20 mesures proposées au prochain port d'escale,
 - .21 nom et numéro télécopieur de l'expéditeur.

RAPPORT D'INSPECTION EN APPLICATION DU MEMORANDUM D'ENTENTE DE PARIS SUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT *

(Autorité délivrant le rapport)
(Adresse)
(Téléphone)
(Télécopieur)

Copie : - au Capitaine
- au Service d'inspection
- à l'inspecteur
En cas d'immobilisation, copie :
- à l'Etat du pavillon
- à l'Organisme reconnu, le cas échéant

1 Pays délivrant 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 Poids en lourd (le cas échéant).....

9 Année de construction 10 Date du rapport final 11 Lieu d'inspection

12 Société de classification 13 Date de la décision d'immobilisation**

14 Renseignements sur l'armateur/ l'opérateur (barrer la mention inutile)**

15 Nom et signature du Capitaine attestant que l'information ci-dessus (point 14) est exacte :
Nom : Signature :

16 Certificat(s) pertinent(s) **

a - Titre	b - Autorité d'origine	c - Dates de délivrance et d'expiration
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

d - Information concernant les dernières visites intermédiaires ou annuelles ***

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

- 17 Inspection renforcée non oui
- 18 Anomalies non oui (voir formulaire à joint)
- 19 Navire immobilisé non oui ***
- 20 Des déficiences ayant entraîné l'immobilisation non oui
correspondent-elles aux critères déterminant la responsabilité
des sociétés de classification ?
- 21 Pièces justificatives non oui (voir Annexe)

Centre d'inspection Nom
(de l'inspecteur dûment autorisé par l'Autorité délivrant le rapport)

Téléphone

Télécopieur Signature

Ce rapport doit être conservé à bord pour une période de 2 ans et doit être disponible, à tout moment, pour la consultation par l'inspecteur du Contrôle par l'Etat du Port.

* Ce rapport d'inspection a été délivré uniquement pour informer le Capitaine et d'autres Etats du port qu'une inspection par l'Etat du port, mentionné dans l'en-tête, a été effectuée. Ce rapport d'inspection ne peut pas être considéré comme un certificat de bon état de navigabilité en supplément des certificats que le navire doit détenir.
** à compléter, en cas d'immobilisation.
*** Capitaines, armateurs, et / ou opérateurs sont prévenus que les informations détaillées sur l'immobilisation peuvent faire l'objet d'une publication.

(verso du formulaire B)

Codes des mesures prises

Code

00	Pas de mesures prises
10	Anomalie supprimée
12	Toutes anomalies supprimées
15	Anomalie à supprimer au prochain port
16	Anomalie à supprimer dans les 14 jours
17	Capitaine chargé de supprimer l'anomalie avant le départ
18	Non conformité à rectifier dans les 3 mois
19	Non conformité majeure à rectifier avant départ
30	Motifs pour immobiliser le navire
35	Navire autorisé à appareiller après une immobilisation
36	Navire autorisé à appareiller après une reprise de l'immobilisation
40	Prochain port informé
45	Prochain port informé pour la reprise de l'immobilisation
50	Etat du pavillon / Consul informé
55	Etat du pavillon consulté
70	Société de classification informée
80	Remplacement provisoire d'équipement
85	Enquête relative aux infractions aux prescriptions en matière de rejet (MARPOL)
95	Lettre d'avertissement émise
96	Lettre d'avertissement annulée
99	Autres (préciser en clair)

SYSTÈME D'INFORMATION SUR LES INSPECTIONS

- 1 Pour aider les Autorités dans la sélection des navires étrangers à inspecter dans leurs ports, il est nécessaire de mettre à leur disposition une information à jour sur les inspections de tout navire étranger effectuées dans les autres ports de la région au cours de 6 mois précédents.
- 2 A cette fin, les Autorités fournissent, de préférence par voie télématique, au "Centre Administratif des Affaires Maritimes" (C.A.A.M.) à Saint-malo, les informations sur les navires inspectés dans leurs ports nationaux à partir des informations présentées à l'Annexe 3 du Mémorandum. L'insertion de l'information dans les fichiers d'inspection devrait, de préférence, être réalisée quotidiennement par une saisie informatique directe.
- 3 Aux fins d'un échange rapide des informations, le système d'information comprendra un moyen de communication permettant un échange télématique de messages entre chaque Autorité, et notamment les notifications visées à la section 3.8 du Mémorandum et l'échange d'information sur les infractions opérationnelles visées à la section 5 du mémorandum.
- 4 Les informations, objet des paragraphes 2 et 3 ci-dessus, devront être présentées sous une forme normalisée et conformes aux procédures normalisées exposées dans le guide pour utilisateurs du système d'information établi par le C.A.A.M.
- 5 Le C.A.A.M. devra assurer le traitement de l'information mentionnée au paragraphe 2 ci-dessus de manière à garantir que les données relatives aux inspections sont facilement accessibles, aussi bien pour la consultation que pour la mise à jour en accord avec les procédures présentées dans le guide pour utilisateurs du système d'information établi par le C.A.A.M..
- 6 Si lors de circonstances exceptionnelles les informations des paragraphes 2 et 3 ci-dessus ne peuvent pas être fournies par transmission électronique, les informations contenues dans le rapport d'inspection cité en annexe 3 pourront être, au besoin, transmises par télécopie.
- 7 Les informations à caractère administratif, telles que les statistiques, seront fournies par le Secrétariat selon les directives du Comité. Elles seront basées sur les données fournies par le C.A.A.M.
- 8 Le système d'information mentionné dans les paragraphes précédents sera mis en oeuvre aussi longtemps que le Mémorandum sera en vigueur. Les études de surveillance et, si nécessaire, d'amélioration de la qualité du système seront poursuivies de façon continue.
- 9 Avec l'accord de l'Autorité, le C.A.A.M. soumettra, au nom de cette même Autorité, les rapports d'immobilisation à l'Organisation Maritime Internationale conformément à la règle I/19 de SOLAS 74, Article 11 de MARPOL 73/78, Article 21 de LOADLINES 66 et Article X de STCW 78.
- 10 Avec l'accord de l'Autorité, le C.A.A.M. soumettra, au nom de cette même Autorité, les rapports d'immobilisation à l'Organisation Internationale du Travail conformément à l'Article 4 de la Convention OIT 147.

CRITÈRES QUALITATIFS POUR L'ADHÉSION AU MÉMORANDUM CONFORMÉMENT A LA SECTION 8.2

Critères qualitatifs

Une Autorité Maritime d'un Etat qui remplit les critères géographiques spécifiés à la section 8.2 du Mémorandum, peut adhérer en tant que membre à part entière, sous réserve que tous les critères qualitatifs suivants soient satisfaits :

- 1** une telle Autorité Maritime devra souscrire explicitement aux engagements prévus par le Mémorandum, dans le but de contribuer à l'effort commun contre l'exploitation des navires inférieurs aux normes;
- 2** une telle Autorité Maritime devra ratifier tous les instruments pertinents en vigueur, avant que l'adhésion ne soit acquise;
- 3** une telle Autorité Maritime devra avoir des moyens suffisants, en personnel et en matériel, pour assurer correctement le respect des normes maritimes internationales concernant la sécurité maritime, la prévention de la pollution et les conditions de vie et de travail à bord des navires battant son pavillon. Ces moyens devront inclure l'utilisation d'inspecteurs dûment qualifiés agissant sous la responsabilité de leur Administration, à la satisfaction du Comité visé à la section 6.1 du Mémorandum;
- 4** une telle Autorité Maritime devra avoir des moyens suffisants, en personnel et en matériel, pour mettre totalement en oeuvre les dispositions et actions requises par le Mémorandum dans le but d'en renforcer les exigences, comprenant l'emploi d'inspecteurs dûment qualifiés agissant sous la responsabilité de leur Administration, à la satisfaction du Comité visé à la section 6.1 du Mémorandum;
- 5** une Autorité Maritime dont le pavillon a figuré sur la liste des immobilisations dépassant le taux moyen, publié dans le rapport annuel, pour toute période triennale précédant immédiatement sa demande d'adhésion, ne peut être accepté en tant que membre à part entière du Mémorandum;
- 6** une telle Autorité Maritime devra, à la date de son adhésion, établir une connexion avec le système d'information visé à l'Annexe 4;
- 7** une telle Autorité maritime devra contracter un arrangement financier afin de payer sa part des frais de fonctionnement du Mémorandum et devra, à la date de son adhésion, régler sa contribution financière au budget approuvé par le Comité visé à la section 6.1 du mémorandum.

L'évaluation de la conformité aux conditions citées précédemment ne sera valable que pour chaque cas particulier et ne pourra en aucun cas créer un précédent applicable aux cas futurs, ni pour les Autorités du Mémorandum, ni pour le nouveau signataire potentiel.

CRITÈRES MINIMAUX POUR LES INSPECTEURS DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

1 En vertu des dispositions de la section 3.5 du Mémorandum, l'inspecteur doit être dûment qualifié et autorisé par l'Autorité compétente de l'Etat membre à procéder au contrôle par l'Etat du port.

2 Soit :

l'inspecteur doit avoir exercé pendant un an au moins, les fonctions d'inspecteur de l'Etat du pavillon liés aux inspections et à la certification conformément aux Conventions

et

être titulaire :

- a) d'un brevet de capitaine, l'autorisant à prendre les commandes d'un navire de 1600 TB ou plus (règle II/2, STCW),
ou
- b) d'un brevet de chef mécanicien, l'autorisant à exercer ces fonctions à bord d'un navire dont le moteur principal a une puissance égale ou supérieure à 3000 kW (règle III/2, STCW),
ou
- c) d'un diplôme d'architecte naval, d'ingénieur mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins 5 ans dans une de ces fonctions.

Les inspecteurs titulaires d'un brevet mentionnés aux points a) et b) doivent exercer en mer, pendant 5 ans au moins, les fonctions d'officier du service "pont" ou du service "machine", selon le cas,

3 Soit :

- * l'inspecteur doit être titulaire d'un diplôme universitaire pertinent ou avoir suivi une formation équivalente,
et
- * avoir suivi une formation dans une école d'inspecteurs de la sécurité des navires et être diplômé de cette école,
et
- * avoir exercé pendant 2 ans au moins les fonctions d'inspecteur de l'Etat du pavillon chargé d'inspections et de certifications conformément aux Conventions.

4 L'inspecteur doit pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer.

5 L'inspecteur doit posséder une connaissance appropriée des dispositions des Conventions internationales et des procédures pertinentes relatives au contrôle exercé par l'Etat du port.

6 Les inspecteurs ne satisfaisant pas aux critères susmentionnés sont également agréés s'il sont employés par l'Autorité compétente d'un Etat membre dans le cadre du contrôle exercé par l'Etat du port avant le 1^{er} juillet 1996.