



INTERNSHIP PROGRAMME

LES ACCORDS RELATIFS AU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT EN MÉDITERRANÉE

par

Anne-Caroline Rioux-Leruste



Painting by O. VETHAL (from REMPEC's collection of paintings)

Décembre 2004

Préface

Cette étude sur les accords relatifs au contrôle par l'État du port en Méditerranée a été réalisée par M^{elle} Anne-Caroline Rioux-Leruste et supervisée par M^{elle} Khodjet El Khil dans le cadre d'un stage effectué au Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC). Ce stage s'est déroulé du 1^{er} mai au 31 juillet 2003.

M^{elle} Rioux-Leruste est titulaire d'un Diplôme d'Étude Approfondi (D.E.A) en Droit International Public et Privé, qui lui a été délivré par l'Université de Nice-Sophia- Antipolis en septembre 2002. Elle a par ailleurs réalisé, dans le cadre de son D.E.A, un mémoire sur *le Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée* (Protocole Prévention et Situation Critique), adopté à Malte en janvier 2002.

Dans son étude sur le contrôle par l'Etat du port en Méditerranée, M^{elle} RIOUX présente tout d'abord une vue d'ensemble des accords s'appliquant en Méditerranée tout en tenant compte des implications, au niveau de cet ensemble, de l'élargissement de l'entrée de Malte et de Chypre dans l'Union Européenne. Dans sa deuxième partie, c'est une étude critique et comparative du contenu des différents accords s'appliquant en Méditerranée qui est réalisée. Tout au long de ses développements, M^{elle} Rioux émet un certain nombre de recommandations aux Parties contractantes à la convention de Barcelone, dont l'application serait selon elle à même d'améliorer le contrôle par l'Etat du port en Méditerranée. Le travail réalisé, outre les aspects analytiques, présente en annexe tous les textes relatifs au contrôle par l'Etat du port s'appliquant en Méditerranée et leurs dernières mises à jour (novembre 2004). L'étude a donc le mérite de réunir en un seul et même document ces nombreux textes, facilitant ainsi le travail et la compréhension du lecteur.

J'adresse toutes mes félicitations à M^{elle} RIOUX pour le sérieux de son étude, qui j'en suis certain, constituera un outil de travail très utile pour tous ceux qui sont impliqués dans le contrôle par l'Etat du port en Méditerranée ou que cette question interpelle.

Contre Amiral
Roberto Patruno
Directeur REMPEC

Mes plus vifs remerciements vont à :

- Contre Amiral Roberto Patrino, directeur, pour m'avoir accueilli au Centre en mettant à ma disposition tous les équipements nécessaires et supervisé mon étude sur le contrôle par l'Etat du port ;
- M^{elle} Lilia Khodjet El Khil, administrateur technique, qui a encadré mon travail et m'a fait bénéficier de ses compétences en droit maritime, de ses conseils et de ses encouragements ;
- M. Jonathan Pace, administrateur de Programme Prévention, pour avoir enrichi mon travail sur le plan technique ;
- M^{me} Doreen Stellini, Documentaliste et son assistante à la bibliothèque du Centre, M^{me} Francesca Borg ;
- M. Tony Zerafa, service Reproduction ;
- ainsi qu'à tout le personnel du Centre, dont je garderai un excellent souvenir.

Les opinions contenues dans cette étude sont propres à leur auteur.

SOMMAIRE

Introduction	5
PARTIE I : VUE D'ENSEMBLE DES ACCORDS RELATIFS AU CONTROLE PAR L'ETAT DU PORT EN MEDITERRANEE	11
I- LES INTERACTIONS JURIDIQUES ENTRE LES DIFFERENTS ACCORDS EN MATIERE DE CONTROLE PAR L'ETAT DU PORT EN MEDITERRANEE	11
A) Présentation des mémoranda	11
B) Contribution notable de la directive européenne	16
➤<u>Recommandation 1</u>: Mise en place d'une coopération étroite entre les deux mémoranda sur le contrôle par l'État du port	24
II- L'EVOLUTION DU CONTROLE PAR L'ETAT DU PORT FACE A L'ELARGISSEMENT DE L'UNION EUROPEENNE	26
A) Elargissement de l'Union Européenne à Malte et Chypre	26
B) Conséquences quant au statut de Malte et de Chypre au regard des Mémoranda sur le contrôle par l'État du port	32
➤<u>Recommandation 2</u>: Institution d'une collaboration entre le REMPEC et l'Agence Européenne de Sécurité Maritime	34
➤<u>Recommandation 3</u>: Harmonisation des deux mémoranda par le biais du REMPEC	35
➤<u>Recommandation 4</u>: Mesures relatives à l'extension des ressources nécessaires au REMPEC	35

**PARTIE II : ÉTUDE COMPARATIVE DU CONTROLE PAR
L'ÉTAT DU PORT EN MEDITERRANEE** 36

I-	Conventions internationales pertinentes en matière de contrôle par l'État du port	36
	A) Conventions relatives à la sécurité maritime	36
	B) Conventions relatives à la formation des gens de mer	38
II-	Analyse comparative des Mémoires et de la directive européenne	41
	A) Un Quota insuffisant d'inspection pour le MedMoU	41
	► Recommandation 5: Renforcement du Mémoire d'entente méditerranéen sur le contrôle par l'État du port (MedMoU)	42
	B) Procédures d'inspection et de suivi	43
	► Recommandation 6: Amélioration des normes d'inspection des navires par l'État du pavillon et l'État du port	48
	C) Une formation inégale et carence des capacités en personnel	49
	► Recommandation 7: Amélioration de la qualité des inspections	52

ANNEXES

ANNEXE 1:	Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port	61
------------------	---	----

ANNEXE 2:	Mémoire d'entente méditerranéen sur le contrôle par l'État du port	62
------------------	--	----

ANNEXE 3:	Directive 95/21/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port)	63
------------------	--	----

<u>ANNEXE 4:</u> Directive 2001/106/CE du Parlement et du Conseil du 19 décembre 2001 modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires	64
<u>ANNEXE 5:</u> Directive 93/75/CEE du Conseil du 13 septembre 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et en transportant des marchandises dangereuses ou polluantes (directive HAZMAT) abrogée par la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (directive VTMS)	65
<u>ANNEXE 6:</u> Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une agence européenne de sécurité maritime	66
<u>ANNEXE 7:</u> "Criteria for co-operating status or observer/associate status for non-member states and newly developed PSC agreements" Port state control Committee instruction 35/2002/05P	67
<u>ANNEXE 8:</u> Statistiques 2002 du ParisMou	68
<u>ANNEXE 9 :</u> Statistiques 2002 du MedMoU	71

LE CONTROLE PAR L'ÉTAT DU PORT EN MÉDITERRANÉE

INTRODUCTION

La mer Méditerranée, de par sa configuration géographique, est une mer semi-fermée caractérisée par une absence quasi-totale de marée et un faible brassage des eaux. Plus de 90 ans sont nécessaires à cette mer pour se renouveler, ce qui la rend particulièrement vulnérable à la pollution, et en particulier aux marées noires causées par les navires.

Les récents cas de pollution causés par les navires Erika et Prestige ont profondément choqué l'opinion publique. La communauté internationale a alors décidé de renforcer les mesures existantes relatives à la sécurité de la navigation notamment en mer Méditerranée. A cet égard, il convient de rappeler que l'Organisation Maritime Internationale (OMI) représente l'organisation internationale compétente dans l'établissement de conventions internationales pertinentes en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement marin. "Parvenir à des navires plus sûrs, des mers plus propres...", cette devise de l'OMI illustre parfaitement la problématique actuelle de la protection de l'environnement au regard de la navigation.

Les conventions adoptées sous l'égide de l'OMI ont d'ailleurs consacré des règles particulières à la mer Méditerranée¹. En effet, le risque d'accidents dans cette région du monde demeure particulièrement important du fait de l'ampleur considérable du trafic maritime: la mer Méditerranée représente 1% des océans et supporte 30% du commerce mondial d'hydrocarbures.

¹ La convention MARPOL 73/78 pour la prévention de la pollution par les navires confère à la mer Méditerranée le statut de zone spéciale. En effet, " aucun rejet d'hydrocarbures n'est autorisé à travers ces mers fermées dont les situations géographiques, océanographiques et écologiques particulières sont à relier au trafic maritime habituellement important".

Par ailleurs, elle constitue un lieu de transit par excellence, pour les navires puisque chaque jour, transitent 600 navires, soit le 1/3 du trafic pétrolier mondial. De plus, il est important de rappeler que les navires transportant des hydrocarbures ou du gaz en provenance du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord à destination de l'Europe et de l'Amérique du Nord sont un autre facteur de risque de pollution marine accidentelle. Or, dans la mesure où ces navires ne font que transiter en Méditerranée, ils ne font l'objet d'aucun contrôle. Ainsi, véritable plaque tournante du commerce maritime international, la mer Méditerranée est aujourd'hui confrontée au risque permanent de pollution par les navires par hydrocarbures et/ou autres substances nocives.

Sur le plan régional, les États méditerranéens ont décidé d'inscrire leurs engagements en matière de prévention et de lutte contre la pollution dans des accords régionaux, tels que le système de Barcelone², le partenariat économique euroméditerranéen³ et la mise en place de mémoranda régionaux d'entente sur le contrôle par l'État du port.

Au niveau national, afin de réduire les risques de pollution du milieu marin par les navires, différentes autorités étatiques se partagent les compétences pour veiller à ce que les normes internationales édictées en matière de sécurité de la navigation et de protection de l'environnement marin soient respectées. Ainsi, l'État du pavillon (article 217 CMB⁴ et la

² Ce dispositif comprend la Convention de Barcelone de 1976 amendée en 1995 et ses protocoles additionnels:

- Protocole "immersions": Protocole relatif à la prévention et à l'élimination de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs ou d'incinération en mer (1976, tel que modifié en 1995)
- Protocole "Prévention et Situation Critique": Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée (2002) qui a été signé à Malte le 25 janvier 2002 et dont l'entrée en vigueur est prévue le 17 mars 2004
- Protocole "tellurique": Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution provenant de sources et activités situées à terre (1980, tel que modifié en 1996)
- Protocole ASP et biodiversité: Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée (1995, remplaçant le Protocole ASP de 1982)
- Protocole "offshore": Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol (1994)
- Protocole "déchets dangereux": Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination (1996)

³ Partenariat entre l'Union Européenne et 12 partenaires du Sud et de l'Est de la Méditerranée (Algérie, Chypre, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Malte, Maroc, Syrie, Tunisie, Turquie et l'Autorité Palestinienne) qui a pour objectif de garantir la paix, la stabilité et la prospérité dans cette région grâce à un dialogue régulier et renforcé, au libre-échange et à la coopération.

⁴ Art.217 de la Convention de Montego Bay (CMB) "L'État du pavillon doit prendre les mesures pour interdire à ses navires d'appareiller tant qu'ils ne sont pas conformes aux règles y compris de construction et de périodicité des inspections. En cas d'infraction, l'État du pavillon est tenu d'enquêter, le cas échéant il peut intenter une action quel que soit le lieu de l'infraction... avec une sanction devant être suffisamment rigoureuse".

Convention de Genève sur la Haute mer de 1958⁵), seul compétent à l'égard du navire en haute-mer, est considéré comme la première autorité responsable du respect des conventions internationales par les navires battant son pavillon. A cela s'ajoutent les compétences de l'État côtier et de l'État du port, qui eux n'interviennent respectivement que lorsque le navire se trouve dans un port ou à une installation terminale au large et dès lors qu'une infraction a été commise dans les eaux intérieures et la mer territoriale.

En effet, le phénomène de navires sous-normes⁶ s'accroît du fait de l'irresponsabilité de bon nombre d'États du pavillon qui ont délaissé leur flotte nationale, ainsi que de l'emploi abusif de pavillon de complaisance⁷. Le contrôle insuffisant de l'État du pavillon, soit par manque de moyens (faible nombre d'inspecteurs) ou par manque de volonté (pavillon de complaisance, délégation systématique à des sociétés de classification⁸), a contribué à augmenter l'insécurité maritime. La carence de l'État du pavillon dans l'application de ses obligations au regard du droit international va amener à renforcer les compétences des autorités du port⁹ en matière de contrôle des navires.

L'État du port se voit en effet reconnaître un droit de contrôle sur les navires de commerce touchant les ports nationaux, quel que soit leur pavillon. Il constitue donc une autorité habilitée pour sanctionner le respect des standards minimaux de sécurité et de prévention de la pollution

⁵ Article 5.1: "L'État doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines techniques, administratifs et sociaux sur les navires battant son pavillon", disposition reprise par la Convention de Montego Bay en son article 94§2

⁶ "Navire qui de par son état matériel, son mode d'exploitation ou le comportement de son équipage ne satisfait pas aux normes de base de navigabilité de sorte qu'il constitue une menace pour la vie humaine et/ou l'environnement. La non-conformité d'un navire aux réglementations figurant dans les conventions maritimes internationales établies au terme d'une inspection correctement menée par un État du port ou du pavillon constituerait la preuve qu'il est impropre à la navigation", source OCDE, Comité des transports maritimes, Déclaration du Comité des transports maritimes de l'OCDE sur la navigation des navires sous-normes.

⁷ Le pavillon de complaisance se définit comme un rattachement fictif des navires à des ordres juridiques plus souples, peu contraignants sur le plan fiscal, administratif, social.

⁸ L'État leur délègue le contrôle qu'il doit effectuer sur les navires battant son pavillon ce qui est admis par la convention sur les lignes de charges de 1966 (art.13), la convention SOLAS (Ch.I, règle 6 a) et MARPOL 73/78 (annexe 1, règle 4.3 a) Ces sociétés contrôlent la conformité des navires aux règles de sécurité afin de délivrer le certificat de classification, ce sont des organismes privés techniques qui participent à l'élaboration des normes techniques avec l'OMI.

⁹ Art.218 CMB: "Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'État du port peut ouvrir une enquête et, lorsque les éléments de preuve le justifient, intenter une action pour tout rejet effectué au-delà de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive par le navire en infraction aux règles et aux normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale".

des conventions de l'OMI. Désormais, lorsque les navires inspectés ne répondent pas aux critères internationaux de sécurité, les autorités maritimes de l'État du port peuvent immobiliser le navire jusqu'à ce qu'il réponde aux normes et recommandations applicables.

La compétence de l'État du port se justifie par le droit d'autoprotection des États du port quant à leurs littoraux (prévention de la pollution) et par la notion de police internationale de navigation organisée par les conventions internationales en matière de sécurité maritime qui imposent des obligations quant à leur application aux États du port. Des accords régionaux sur le contrôle par l'État du port ont été adoptés afin d'éviter des distorsions dans l'exercice du contrôle d'un port à l'autre. Ainsi, l'approche régionale du contrôle par l'État du port en Méditerranée s'articule autour de deux accords. Cette compétence de l'État du port s'est formalisée en mer Méditerranée par l'adoption du mémorandum de Paris le 26 janvier 1982 (ParisMoU) d'une part, et par le mémorandum Méditerranéen le 11 juillet 1997 (MedMoU) d'autre part. Le champ d'application géographique de ces deux accords est distinct. En effet, le Mémorandum de Paris couvre les pays méditerranéens du Nord soit la Croatie, la France, la Grèce, l'Italie et l'Espagne tandis que le mémorandum Méditerranéen couvre les pays méditerranéens du Sud et de l'Est soit l'Algérie, Chypre, l'Égypte, Israël, le Liban, Malte, le Maroc, la Tunisie, la Turquie et l'Autorité palestinienne.

Ces accords intergouvernementaux¹⁰ visent à repérer les navires "inaptes"¹¹ à la navigation par un contrôle des autorités nationales du port afin de garantir une meilleure sécurité maritime dans l'ensemble de la région.

On constate, de plus, que les deux mécanismes n'ont pas la même force juridique. Ceci s'explique notamment par la « communautarisation du ParisMoU », suite à l'adoption d'une directive européenne¹² relative au contrôle par l'État du port, qui a repris son contenu. En effet, le

¹⁰ Le mémorandum est rattaché au concept de "soft law", norme de droit international non-obligatoire laissant à ses destinataires une marge d'appréciation.

¹¹ "Navires sous-normes", la résolution A-466 de l'OMI du 19 novembre 1981 identifie ces navires comme répondant à diverses caractéristiques: navire dont la coque, la machine et l'armement (engins de sauvetage, système radioélectrique, système de lutte contre l'incendie) ne répondent pas aux normes, réglementations internationales

¹² Directive 2001/106/CE du Parlement et du Conseil du 19 décembre 2001 modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux de la

mémorandum de Paris est un accord inter-gouvernemental sans force juridique contraignante et par cette directive, il devient un instrument juridique communautaire obligatoire pour ses membres qui appartiennent à l'Union européenne. Ses membres sont donc liés juridiquement par la directive et en cas de manquement, ils encourent une sanction de la Communauté Européenne

Le MedMoU, accord régional sur le contrôle par l'État du port en Méditerranée, n'est pas aussi exhaustif que le ParisMoU. En effet, le contrôle des navires dans le cadre de ce mémorandum n'est pas toujours effectué. Ainsi, en mer Méditerranée, on constate que le contrôle des navires étrangers transitant en Méditerranée n'est pas uniforme entre les ports de la rive Nord et ceux de la rive Sud-Est.

Aussi, il demeure un autre point discordant entre les deux mémoranda concernant le contenu de ces accords. On relève que les obligations contenues dans le ParisMoU sont beaucoup plus lourdes que celles contenues au sein du MedMoU. En effet, s'agissant du quota d'inspection exigé, le taux annuel d'inspection par an et par pays est de 25% pour le ParisMoU alors que pour le MedMoU, il n'est que de 15%.

De plus, dans le cadre du ParisMou, il est mis en place un facteur prépondérant ainsi qu'un facteur de ciblage pour les navires à inspecter en priorité (cf.tableau). Cette disposition n'est pas reproduite au sein du MedMoU. Le contenu du mémorandum méditerranéen est donc plus laxiste/complaisant.

Les deux mémoranda ont donc un champ d'application géographique distinct dans la région méditerranéenne, la force juridique de l'accord n'est pas non plus de la même nature. Enfin, le contenu des deux accords divergent sur certains points.

C'est pourquoi, il apparaît donc nécessaire d'établir des liens étroits entre ces deux systèmes et de favoriser la coopération et l'échange d'information au niveau du suivi des navires entre les États membres de ces deux mémoranda.

juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires.

De plus, à l'heure actuelle, certains pays membres du MedMoU viennent d'adhérer à l'Union Européenne¹³. La question se pose alors de savoir comment ces pays vont concilier les engagements contenus dans chacun de ces MoU¹⁴.

Pour tenter de répondre à ces questions, l'étude qui suit présente tout d'abord les différents accords coexistants en Méditerranée (**Partie I**) puis dresse une analyse comparative de ces deux systèmes et de la directive communautaire applicable (**Partie II**).

Le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), dans le cadre de son projet de stratégie qui vient d'être élaboré suite à l'adoption du protocole Prévention et Situation Critique¹⁵, aborde le problème relatif au contrôle par l'État du port en Méditerranée et propose des recommandations à ce sujet. Les éléments proposés seront pris en compte dans cette étude.

¹³ Malte et Chypre ont adhéré à l'Union européenne par le traité d'adhésion du 16 avril 2003 qui entrera en vigueur le 1^{er} mai 2004 et ils viennent d'adhérer au ParisMoU en tant que membres associés depuis le 20 mai 2003.

¹⁴ On emploie le terme de MoU pour le "mémorandum of understanding" ou le "mémorandum d'entente".

¹⁵ En janvier 2002 a été adopté un nouveau Protocole « Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée » afin de renforcer les règles juridiques relatives à la prévention des accidents maritimes. Ce Nouveau Protocole remplace le protocole d'urgence de 1976 « Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique » (Barcelone, 16 février 1976).

**PARTIE I VUE D'ENSEMBLE DES ACCORDS RELATIFS AU CONTROLE
PAR L'ÉTAT DU PORT EN MEDITERRANEE**

La mer Méditerranée est marquée par l'existence de nombreux accords relatifs à la protection de son environnement marin contre la pollution du fait des navires (Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution adoptée à Barcelone le 16 février 1976 et amendée le 10 juin 1995, Convention MARPOL 73/78 de l'OMI et surtout les mémoranda sur le contrôle par l'État du port). Ici, on s'intéresse tout particulièrement au contrôle de la conformité des navires par l'État du port et à ce sujet il est important de signaler l'évolution de la situation au regard de l'adhésion de Malte et de Chypre à l'Union Européenne. A cet effet, un tableau explicatif (**tableau n°1**) relatif à la situation des pays riverains de la Méditerranée au regard des différents accords sur le contrôle par l'État du port a été établi.

**I- L'interaction juridique entre les différents accords en matière de contrôle par
l'État du port en Méditerranée.**

En Méditerranée, on assiste à une véritable superposition de textes juridiques relatifs à la protection de son environnement marin contre la pollution du fait des navires. Le contrôle des navires en mer Méditerranée repose sur deux mémoranda d'entente et une directive européenne.

A) Présentation des mémoranda

**1. Une superposition d'accords juridiques relatifs à la prévention de la
pollution par les navires en Méditerranée**

En Méditerranée, on constate l'existence de plusieurs accords juridiques. Tout d'abord, l'ensemble des États riverains de la Méditerranée ainsi que l'Union européenne sont tous Parties à

la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution adoptée à Barcelone le 16 février 1976 et amendée le 10 juin 1995. Cette convention à travers son Protocole facilite au niveau régional la mise en oeuvre des normes et règles contenues dans les conventions de l'OMI. A cela s'ajoute des accords régionaux relatifs au contrôle par l'État du port afin d'assurer une meilleure sécurité de la navigation.

La protection de l'ensemble de la mer Méditerranée est alors garantie par l'adoption de règles juridiques communes par les États membres de la Convention de Barcelone, des mémoranda et de la directive communautaire, mais aussi par une coopération étroite entre les États riverains de la mer Méditerranée notamment entre ceux de la rive Nord de la Méditerranée et ceux de la rive Sud-Est. A cet égard, est mis en place un partenariat économique méditerranéen entre les 15 membres de l'Union européenne et douze États de la rive Sud-Est (Algérie, Chypre, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Malte, Maroc, Syrie, Tunisie, Turquie et Autorité palestinienne) visant à soutenir financièrement un certain nombre d'activités au sein de programmes régionaux de coopération, dont celles relatives au secteur du transport maritime (par exemple, le projet MEDA pour les installations de réception portuaires conduit par le REMPEC)¹⁶. Lors de la 6^{ème} Réunion des correspondants du REMPEC¹⁷, l'Union européenne a rappelé que désormais presque un tiers des États côtiers méditerranéens se verront appliquer la législation européenne, et a demandé que le REMPEC soit présent dans le forum Euro-Med.

¹⁶ Projet MEDA d'une durée de deux années, sur les installations de réception portuaires Ce projet regroupe 10 des États du partenariat (Algérie, Chypre, Égypte, Israël, le Liban, Malte, Maroc, Syrie Tunisie, Turquie). Il vise à promouvoir, conformément à la Convention MARPOL 73/78, l'installation d'équipements de réception portuaire pour la collecte de déchets résultant de l'exploitation du navire, des eaux de cales et résidus d'hydrocarbures, aussi bien qu'à l'identification de la situation présente et des besoins quant aux équipements de réception pour les eaux de ballast souillées par les hydrocarbures dans les États membres du partenariat. Il vise aussi à identifier des méthodes appropriées pour le traitement des déchets solides et liquides collectés

¹⁷ Rapport de la 6^{ème} Réunion des correspondants du REMPEC, Malte, 12-15 février 2003

2. La coexistence de deux mémoranda sur le contrôle par l'État du port en Méditerranée.

Le contrôle par l'État du port en Méditerranée s'articule autour de deux mémoranda d'entente régionaux. Le ParisMoU (1982) regroupe, entre autres, les États de la rive Nord de la Méditerranée (Croatie, France, Grèce, Italie et Espagne). Il constitue le premier accord inter-étatique en la matière. A celui-ci, vient s'ajouter un second mémorandum d'entente sur le contrôle par l'État du port, le MedMoU (1997) regroupant les États de la rive Sud-Est de la Méditerranée (Algérie, Chypre, Égypte, Israël, le Liban, Malte, Maroc, Tunisie, Turquie et Autorité palestinienne).

Le contenu de ces deux mémoranda d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port est basé sur les réglementations de l'OMI et de l'Union Européenne en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires.

La portée de la collaboration entre les deux mémoranda et ces deux organisations est rappelé, dans le préambule du ParisMou, qui mentionne la déclaration de la Conférence régionale européenne du 2 décembre 1980 sur la sécurité maritime.

Le préambule du MedMoU se réfère quant à lui à la déclaration du 28 novembre 1995 relative à la mise en place d'un partenariat euro-méditerranéen entre l'Union européenne et la majeure partie des membres du Mou.

Il faut rappeler que l'OMI a, dans le cadre du MedMoU, fournit une assistance technique par l'envoi d'experts aidant à la mise en place du mémorandum ainsi qu'à la préparation et à la conclusion de cet accord. De plus, on peut noter que l'OMI a contribué par son soutien financier à la mise en place de ce mémoranda.

Ces deux accords comprennent des structures institutionnelles de nature à faciliter leur mise en œuvre :

a) Le MedMoU repose sur trois organes :

- Un comité :

Les structures institutionnelles du MedMoU sont constituées d'un comité (section7) composé des représentants des États membres, de l'OMI, l'Organisation Internationale du Travail (OIT) et de

l'Union européenne. Celui ci se réunit au moins une fois par an et a pour mission principale de promouvoir la mise en place de séminaires pour les inspecteurs et d'harmoniser les procédures d'inspections, de s'assurer du respect des obligations contenues au sein du mémorandum, de développer les procédures d'échange d'information et de mettre au point régulièrement des instructions concernant les inspections.

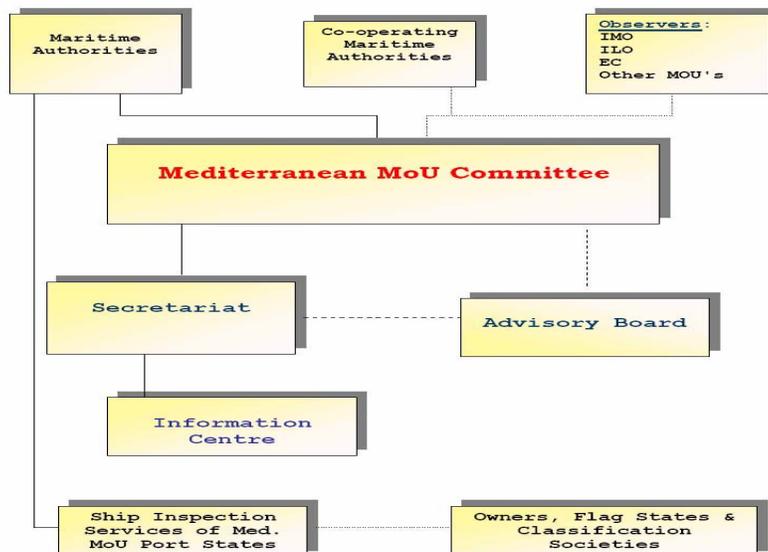
- Un secrétariat :

Ce comité est assisté par un secrétariat dont le siège se situe en Egypte. Ce secrétariat assure la gestion administrative du mémorandum c'est-à-dire qu'il organise et prépare les réunions, facilite l'échange d'information (établissement de statistiques).

- Un centre d'information :

Le MedMoU dispose d'un centre d'information, basé à Casablanca dont la mission est de faciliter un échange d'information rapide et efficace entre les autorités portuaires des membres du mémorandum. Or, on relève qu'aucune référence à ce Centre n'est faite au sein du texte du MoU ni de ses annexes. Ceci démontre la volonté de faire du MedMoU un mécanisme plus souple et moins contraignant que le ParisMoU.

Secretariat Structure



b) Le ParisMoU repose sur trois organes:

-Un comité :

Le comité est composé des représentants des États membres, de l'OMI, de l'OIT et de l'Union européenne. Il est chargé de garantir le respect des engagements pris par les États membres dans le cadre du mémorandum, de promouvoir la formation des inspecteurs et d'harmoniser la procédure d'inspection et enfin de développer les procédures d'échange d'information et de mettre au point régulièrement des instructions concernant les inspections.

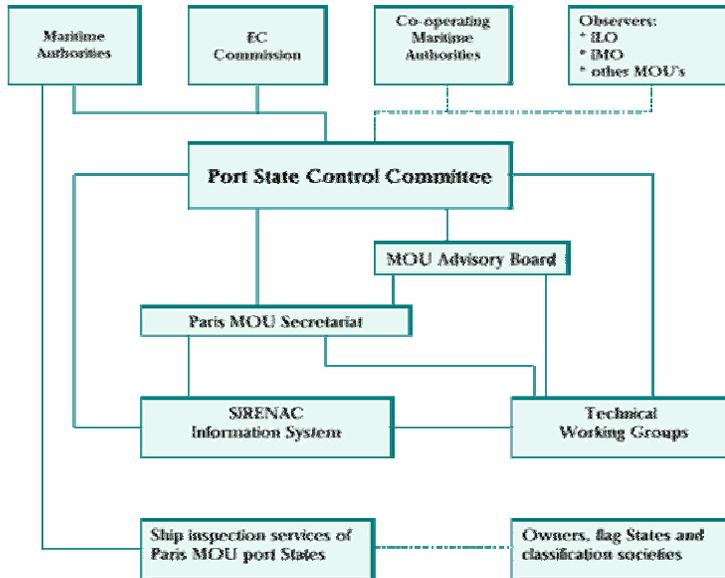
-Un secrétariat :

Ce comité est assisté d'un secrétariat assuré par le ministère des transports, travaux publics et de la gestion de l'eau des Pays-Bas. Celui-ci prépare les réunions, diffuse les documents nécessaires, et facilite l'échange d'information.

-Un centre d'information :

A cela est ajouté un centre spécialisé pour la gestion de l'information, celui-ci est basé en France à Saint-Malo. Ce centre "centre administratif des affaires maritimes" (C.A.A.M) collecte les informations reçues par chaque autorité sur les navires inspectés dans leurs ports nationaux. Il faut noter ici que le 25^{ème} amendement du ParisMoU vient modifier l'intitulé de ce Centre désormais appelé "D.S.I", Département des Systèmes d'information de la direction générale des affaires maritimes et des gens de mer (DAMGM). Ce centre, véritable organe technique permet un échange rapide et efficace des informations. Le SIRENAC¹⁸ constitue un outil indispensable en matière de transmission et de transparence d'information (annexe 4). En effet, avec le développement du nouveau système d'information « SIRENAC » (25^{ème} et 26^{ème} amendement du ParisMoU), celui-ci prendra en compte les amendements relatifs à la politique du contrôle par l'État du port tel que le ciblage des navires, les nouvelles procédures d'inspections et l'évaluation des performances des sociétés de classifications (rapport annuel du ParisMoU, 2002). Ce nouveau système sera opérationnel dès janvier 2003 et permettra aux inspecteurs d'avoir une information précise des rapports d'inspections.

¹⁸ Base de données informatisée sur les inspections de tout navire étranger effectuées dans les autres ports de la région au cours des 6 derniers mois. Cette base de données est utilisée par le ParisMoU et la directive européenne.



B) La contribution notable de l'Union européenne.

L'Union européenne souhaite protéger les eaux européennes contre les risques d'accidents et de pollution en mer. A cet égard, elle développe une législation prolifique en matière de transport maritime et notamment au niveau du contrôle par l'État du port. De plus, récemment, afin d'assurer l'application effective de la législation relative à la sécurité maritime, elle a mis en place un nouvel organe communautaire "l'Agence Européenne de Sécurité Maritime".

1. La directive européenne sur le contrôle par l'État du port

Aux deux mémoranda applicables en Méditerranée vient s'ajouter une directive européenne. En effet, l'Union Européenne, à travers la directive 2001/106/CE du Parlement et du Conseil du 19 décembre 2001 modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port), complète au niveau européen la réglementation sur la sécurité de la navigation et les conventions internationales de l'OMI.

Déjà en 1997, dans le cadre du livre vert sur les infrastructures portuaires¹⁹, la Commission européenne avait rappelé l'importance de la sécurité maritime. En effet, les autorités portuaires sont obligées de coopérer à la mise en oeuvre et au contrôle du respect des règles en vigueur ainsi que de garantir une meilleure prise en compte des considérations environnementales.

Suite au naufrage de l'Erika du 12 décembre 1999, des mesures européennes ont été adoptées afin d'améliorer la sécurité maritime. Ces mesures sont comprises au sein de deux groupes dits « paquets »: le paquet Erika I et le paquet Erika II (mesures relatives à la sécurité du trafic maritime, mise en place d'un fonds d'indemnisation supplémentaire (fonds COPE)²⁰ et mise en place d'une agence de sécurité maritime). Le système d'inspection par l'État du port a été renforcé par l'adoption d'un ensemble de mesures dans le paquet Erika I, qui ont été transposées dans la directive CE qui rend les règles contenues au sein du ParisMoU contraignantes pour ses membres. Ces mesures ont notamment été incluses dans le ParisMoU lors des dernières modifications (25 et 26^{ème} amendements). Elles visent à renforcer les mesures prises par l'État du port à l'égard des navires sous-normes, c'est-à-dire:

- Bannir des eaux européennes les navires sous-normes,
- Mettre en place une inspection obligatoire des navires à risque élevé,
- Dans le cadre du suivi des inspections, indiquer dans le rapport d'inspection les parties du navire inspectées,
- Coopérer et faciliter l'échange d'information entre les autorités concernées, État du pavillon, sociétés de classification,
- Mettre en place un système de transparence des informations sur les navires immobilisés,
- Renforcer le suivi de l'application de la directive.

Suite à l'adoption de ces différentes mesures, l'Union européenne a souhaité harmoniser le système d'inspection. La modification de la directive 95/21/CE par la nouvelle directive 2001/106/CE sur le contrôle par l'État du port renforce donc les obligations existantes dans le cadre du ParisMoU.

¹⁹ Livre vert du 10 décembre 1997 relatif aux ports et aux infrastructures communautaires.

²⁰ Proposition reprise au niveau international avec la décision en mai 2003 de créer un fonds supplémentaire qui fera passer le plafond d'indemnisation du fonds du FIPOL actuellement de 200 millions d'euros à 1 milliard d'euros (Protocole au fonds FIPOL).

Il convient de préciser qu'en cas de non-respect par un membre du ParisMoU et de l'Union européenne de ses obligations en vertu du contrôle par l'État du port, une procédure de manquement peut être mise en oeuvre à son encontre, fondée sur l'article 226 CE. Ainsi, en 2002, la Commission décida de saisir la CJCE à l'encontre de la France et de l'Irlande pour mauvaise application de la législation du contrôle par l'État du port. En effet, dans le cadre du ParisMoU et de la directive, l'État du port doit contrôler 25% des navires entrant dans le port de l'Etat membre. Ce taux d'inspection est le minimum légal exigé, c'est pourquoi la France (quota atteint: 9.6% en 2001) et l'Irlande (21% en 2001), en deçà de ce seuil minimum, étaient en infraction des règles européennes de sécurité maritime.

Il faut rappeler ici que les réglementations sur la sécurité maritime proposées au lendemain de l'Erika et adoptées le 19 décembre 2001 sont en vigueur depuis le 22 janvier 2002. Les États membres avaient jusqu'au 22 juillet 2003 pour les mettre en application en adoptant les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires. Les États membres sont dès lors tenus de notifier à la Commission la transposition en droit national de ces directives dès leur entrée en vigueur.

Les directives sur les organismes d'inspection²¹ et sur le contrôle par l'État du port renforcent les vérifications et contrôles de la sécurité des navires et, ont pour objet de durcir les régimes d'inspection à l'encontre des navires potentiellement dangereux. Or, à l'heure actuelle, certains États membres n'ont toujours pas notifié à la Commission la transposition de ces deux directives²². La Commission a donc décidé d'entamer une procédure à l'encontre de dix États membres, seuls s'y sont tenus l'Allemagne, le Danemark, l'Espagne, le Royaume-Uni et la France. Une procédure d'infraction a été ouverte contre l'Autriche, la Belgique, la Finlande, la Grèce, l'Irlande, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal et la Suède pour non-communication des mesures nationales de transposition des deux directives en matière de sécurité maritime. (la

²¹ Directive 2001/105/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2001 modifiant la directive 94/57/CE du Conseil établissant des règles et des normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

²² "Entrée en vigueur de la législation "ERIKa I" sur la sécurité maritime: la Commission poursuit 10 États membres", 25 juillet 2003, Bruxelles, www.europa.eu.int/agencies/ems/index_fr.htm,

Belgique et l'Irlande n'ont transposé à ce jour que la directive sur le contrôle par l'État du port et les Pays-bas celle sur les organismes d'inspection).

En février 2004²³, la Commission a commencé à entamer une procédure à l'encontre de douze États membres mis à part l'Espagne, le Danemark et l'Allemagne pour ne pas avoir transposé au 5 février 2004 la directive 2002/59/CE du Parlement Européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (directive VTMIS).

En mars 2004²⁴, la Commission a décidé de porter la Finlande et l'Italie devant la Cour de Justice des Communautés Européennes. La Commission décide donc de porter plainte contre la Finlande pour défaut de communication des mesures nationales transposant la législation européenne sur le contrôle par l'État du port (directive 95/21/CE telle que modifiée par la directive 2001/106/CE) mais aussi à l'encontre de l'Italie pour non-transposition de la directive 2002/75/CE du 2 septembre 2002 modifiant la directive 96/98/CE du Conseil relative aux équipements marins.

La non-transposition de ces directives vont avoir des conséquences directes au niveau de la qualité et de la sécurité de la navigation des eaux européennes.

Toujours dans un souci de prévenir tout risque de pollution et de renforcer la sécurité de la navigation, l'Union européenne a décidé de créer un nouvel organe communautaire en charge de la sécurité maritime. D'ailleurs, cet organe aura entre autres pour mission de vérifier les conditions dans lesquelles le contrôle par l'État du port est effectué par les États membres.

²³ European Commission, Press room "The Commission starts infringement process against 12 Member States for failing to transpose a key maritime safety directive", Brussels, 26 february 2004,
http://europa.eu.int/rapid/start/cgi/guesten.ksh?p_action.gettxt=gt&doc=IP/04/268|0|RAPID&lg=EN&display=

²⁴ European Commission, Press room "Port State control and marine equipment: Commission decides to take Finland and Italy to the European Court of Justice", Brussels, 30 march 2004,
http://europa.eu.int/rapid/start/cgi/guesten.ksh?p_action.gettxt=gt&doc=IP/04/414|0|RAPID&lg=EN&display=

2. L'Agence Européenne de Sécurité Maritime

Suite au récent naufrage du Prestige en date du 19 novembre 2002, la Commission européenne a décidé d'accélérer l'application des paquets Erika, notamment le paquet Erika II qui comprend la mise en place de l'Agence Européenne sur la Sécurité Maritime²⁵. Cette agence, opérationnelle depuis le second semestre de l'année 2002, va entraîner certaines conséquences notamment au niveau de la coexistence en Méditerranée de différents accords sur le contrôle par l'État du port.

En effet, avec l'augmentation du nombre de navires à risque effectivement contrôlés (700 en 1999) et une prévision de 6000 pour 2003²⁶, l'Union Européenne souhaite se doter d'un organe compétent spécifique et technique pour harmoniser les pratiques d'inspections dans ses ports, le contrôle technique de la condition des navires ainsi que le recrutement d'inspecteurs en nombre conséquent. Cette agence fera partie intégrante du système communautaire²⁷ et vise à assurer "un niveau élevé, uniforme et efficace de sécurité maritime et de prévention de la pollution" et, à fournir une assistance technique et scientifique aux États membres ainsi qu'à faciliter l'application de la législation communautaire dans ces domaines.

L'agence exercera les tâches suivantes:

- Assistance technique pour la préparation des propositions d'amendement aux textes législatifs communautaires au vu de l'évolution de la réglementation internationale,
- Missions d'inspections sur place des conditions dans lesquelles le contrôle par l'État du port est effectué par les États membres,
- Organisation des actions de formation appropriées,
- Collecte des informations et exploitation d'une base de données sur la sécurité maritime,
- Missions liées à la surveillance de la navigation et à la gestion des informations relatives au trafic maritime,

²⁵ Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une agence européenne de sécurité maritime, JOCE, L208, 5/8/2002

²⁶ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime/COM/2000/0802 final, Commission des Communautés européennes, Bruxelles, 6/12/2000

²⁷ Elle fait d'ailleurs référence dans son préambule et au sein même du texte à la Directive 2002/59/CE sur le suivi du trafic maritime et à la Directive 95/21/CE sur le contrôle par l'État du port telle que modifiée par la directive 2001/106/CE.

- Missions d'évaluation et d'audit des sociétés de classification,
- Participation ou coordination d'activités en relation avec les enquêtes consécutives à un accident maritime,
- Mission d'assistance aux États candidats à l'adhésion.

Les deux MoU régissant le contrôle par l'État du port en Méditerranée n'ont donc pas la même force juridique. Le MedMoU beaucoup plus général, moins technique et moins bien structuré est dévalorisé par rapport au ParisMoU beaucoup plus précis, méthodique. Nous verrons à plusieurs reprises au sein de cette étude que le MedMoU contient un certain nombre de dispositions approximatives notamment au niveau des certificats exigibles, de l'information (rapport annuel non publié, absence de statistiques exactes). C'est pourquoi, le rapprochement envisagé au sein de cette étude entre les deux MoU est plus que nécessaire pour permettre au MedMoU d'être appliqué efficacement. Il apparaît indispensable pour le MedMoU de bénéficier de la collaboration du ParisMoU. A ce stade, la mise en place d'un cadre unique de contrôle paraît plutôt utopique mais l'harmonisation est plus que souhaitable pour éviter une situation de déséquilibre juridique en Méditerranée.

Le MedMoU et le ParisMoU pourraient dès lors pour les États membres du pourtour méditerranéen mettre en œuvre une coopération inter-régionale afin de parvenir à un contrôle harmonisé des navires dans cette région. Cette coopération pourrait notamment se réaliser par la participation du MedMoU en tant qu'observateur auprès du ParisMoU.

De plus, l'Union européenne souhaite renforcer les procédures d'inspection des navires en Méditerranée, notamment au niveau du contrôle exercé par les États membres.

L'agence pourra alors aider les États membres de l'Union européenne, du ParisMoU et les partenaires méditerranéens à la mise en place de formations d'inspecteurs.

Dès lors, on peut s'interroger sur la situation de Malte et de Chypre, nouveaux membres de l'Union européenne, au niveau du contrôle par l'État du port. Il convient de rappeler que ces deux États vont désormais être parties à deux systèmes juridiques applicables en région méditerranéenne que sont la législation internationale de l'OMI et la législation européenne.

Il va donc y avoir une application parallèle en Méditerranée de deux sources de législations sachant que la législation européenne est censée compléter la législation internationale en vigueur.

D'ailleurs, il convient de noter que le système législatif communautaire est un système juridique d'intégration c'est-à-dire qu'il oblige les États membres à transposer la législation européenne au sein de leur législation nationale. Ceci rend donc l'application de la législation européenne plus contraignante que la législation internationale en Méditerranée.

D'une part, Malte et Chypre sont membres de la Convention de Barcelone et de son Protocole « Situation Critique »²⁸, facilitant l'application des conventions internationales pertinentes de l'OMI. A cet égard, le REMPEC, centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle, est chargé de fournir l'assistance nécessaire aux Parties Contractantes afin de leur permettre de renforcer leurs capacités nationales et de faciliter les moyens de la coopération régionale ou sous-régionale. Dans le cadre de la mise en oeuvre du nouveau Protocole Prévention et Situation Critique, le centre a élaboré un document portant sur la stratégie²⁹ que le Centre entend suivre.

Ce document propose une stratégie détaillée de mise en oeuvre du protocole sur laquelle les activités du REMPEC et celle des Parties Contractantes reposeront. Ce projet de stratégie doit être soumis aux commentaires des Parties Contractantes avant d'être adopté. Le Centre aborde au sein de cette stratégie proposée la question du contrôle par l'État du port en méditerranéen et suggère certaines mesures relatives à la promotion de la coopération dans ce domaine et l'application effective des conventions internationales.

Ainsi on pourrait envisager pour l'OMI et le REMPEC un statut d'observateur auprès de l'AESM en vue de faciliter une certaine harmonisation des règles en matière de sécurité maritime en Méditerranée, ce qui renforcerait le rôle du REMPEC en tant que collaborateur et acteur privilégié en Méditerranée. A ce propos, dans le cadre de la 6^{ème} Réunion des Correspondants du REMPEC (12-15 février 2003), l'Union européenne a encouragé l'AESM récemment établie et le REMPEC à coopérer étroitement.

²⁸ En janvier 2002 a été adopté un nouveau Protocole « Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée » afin de renforcer les règles juridiques relatives à la prévention des accidents maritimes. Ce Nouveau Protocole remplace le protocole d'urgence de 1976 « Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique » (Barcelone, 16 février 1976).

²⁹ « Nouvelle stratégie proposée pour la prévention et l'intervention en cas de pollution du milieu marin par les activités maritimes », Circulaire n°11/2003 aux participants à la 6^{ème} Réunion des correspondants du REMPEC

D'ailleurs la Commission européenne dans une communication³⁰ a rappelé l'importance du rôle joué par le l'OMI et le REMPEC en Méditerranée et appelle ceux-ci à la coopération en matière d'harmonisation des législations internationales et régionales dans le domaine de la sécurité maritime. Et elle a aussi, en avril 2002,³¹ proposé l'adhésion de la Communauté européenne à l'OMI afin de renforcer la contribution législative européenne en matière de sécurité maritime.

³⁰ Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur le développement d'un réseau euro-méditerranéen de transport, Bruxelles, 24 juin 2003

³¹ "Entrée en vigueur de la législation "ERIKa I" sur la sécurité maritime: la Commission poursuit 10 États membres", 25 juillet 2003, Bruxelles, www.europa.eu.int/agencies/ems/index_fr.htm

Rappelant que dans l'article 4 § 2 du Protocole Prévention et Situation Critique, il est fait désormais référence à la compétence de l'État du port en matière de prévention de la pollution par les navires;

Recommandation 1: Mise en place d'une coopération entre les deux mémoranda d'entente sur le contrôle par l'État du port

Recommandation aux Parties Contractantes

- Inviter les États membres du Mémorandum de Paris et du Mémorandum Méditerranéen à mettre en place une étroite coopération régionale visant à l'application harmonisée des mesures de contrôle par l'État du port dans cette région

VUE D'ENSEMBLE DES ACCORDS RELATIFS AU CONTROLE PAR L'ÉTAT DU PORT EN MEDITERRANÉE

	Parties à la Convention de Barcelone	Membres méditerranéens du ParisMou ¹	Membres méditerranéens de l'Union Européenne soumis à la directive 95/21/CE telle que modifiée par la directive 2001/106/CE relative au contrôle par l'État du port	Membres du MedMou	Membres du partenariat Euro-méditerranéen
Albanie	X				
Algérie	X			X	X
Autorité Palestinienne				X	X
Bosnie Herzégovine	X				
Chypre	X		(X) ²	X	X
Communauté Européenne	X				
Croatie	X	X			
Egypte	X			X	X
Espagne	X		X		
France	X		X		
Grèce	X		X		
Israël	X			X	X
Italie	X		X		
Jordanie					X
Liban	X			X	X
Lybie	X				
Malte	X		(X) ²	X	X
Maroc	X			X	X
Monaco	X				
Serbie Monténégro	X				
Slovénie	X	X ³			
Syrie	X				X
Tunisie	X			X	X
Turquie	X			X	X

Tableau n°1: Vue d'ensemble des accords relatifs au contrôle par l'État du port en Méditerranée

¹ Font aussi: partie du ParisMou: l'Allemagne, la Belgique, le Canada, le Danemark, la Finlande, la Grande-Bretagne, l'Islande, l'Irlande, les Pays-Bas, la Norvège, la Pologne, le Portugal, la Russie et la Suède.

² Entrée en vigueur du traité d'adhésion le 1er mai 2004.

³ L'Autorité maritime de Slovénie a adhéré au ParisMoU le 15/05/2003. Pour la Slovénie, le memorandum prendra effet le 22 juillet 2003.

II- Evolution du contrôle par l'État du port face à l'élargissement de l'Union Européenne.

Malte, 4^{ème} plus large flotte mondiale avec 28,6 millions de tonnes de navires sous son pavillon (soit 1500 navires comprenant 430 vraquiers, 420 cargos secs et 330 pétroliers)³² et Chypre, 6^{ème} plus large flotte mondiale, vont faire de l'Europe la première puissance maritime du monde. Or, ces deux pays ont toujours été considérés comme des États de libre immatriculation, voire de complaisance fiscale et sociale. En effet, certains armateurs exploitent avec la complicité de pavillons plus que complaisants des navires dont l'état de navigabilité n'est pas conforme aux standards de sécurité internationaux afin de bénéficier d'une diminution globale des coûts relatifs aux salaires, cotisations sociales, frais d'entretien. Or, dans le cadre du processus d'adhésion à l'Union Européenne, Malte et Chypre vont être obligés de se mettre en conformité avec l'acquis communautaire particulièrement en matière de transport maritime et de sécurité maritime. La situation de Malte et de Chypre va alors être modifiée au regard de la directive européenne et des mémoranda.

A) Elargissement de l'Union Européenne à Malte et à Chypre

Malte et Chypre viennent d'adhérer à l'Union européenne par le traité d'adhésion signé à Athènes le 16 avril 2003, qui entrera en vigueur à partir du 1^{er} mai 2004. L'adhésion de ces deux États, membres du mémorandum méditerranéen, va les obliger à modifier mais surtout à renforcer leur législation nationale au niveau du transport et de la sécurité maritime.

1. La situation de Malte

Au niveau de l'adaptation du droit national de Malte au regard de la législation européenne, l'accent est mis sur le respect des normes relatives à la sécurité maritime. Malte doit poursuivre ses efforts afin de renforcer la capacité administrative de l'autorité maritime et d'améliorer ses compétences en tant qu'État du pavillon.

³² www.europarl.eu.int/mettdocs/comitees/rett/200104224/434118FR.doc, Parlement européen, Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme, projet d'avis sur le rapport régulier 2000 de la Commission sur les progrès réalisés par Malte sur la voie de l'adhésion

En 1999, dans son rapport³³, la Commission constate les efforts substantiels que Malte va devoir déployer dans le secteur du transport maritime. En particulier, au niveau de sa capacité administrative puisque même en renforçant ses capacités par le recrutement de 15 inspecteurs supplémentaires soit un effectif total de 90 personnes, les autorités maritimes de Malte ne parviennent pas à combler cette faiblesse.

En 2001³⁴, on constate l'alignement de la législation dans le domaine de la sécurité maritime. En 2002, la Commission dans son rapport, fait mention des progrès accomplis par Malte et notamment la nécessité de maintenir ses efforts dans le secteur maritime.

En 2003³⁵, les structures administratives sont créées mais elles doivent bénéficier de recrutements supplémentaires.

De nombreuses modifications ont été apportées à la législation nationale de Malte afin de lui permettre de s'aligner sur l'acquis communautaire. Tout d'abord, par la révision de la loi sur la marine marchande, votée en juillet 2000. Ensuite, de nouvelles lois doivent être transposées en matière de règles de sécurité concernant les navires de transport des passagers et certaines dispositions relatives au cabotage maritime. De plus, il a été mis en place un registre complet comprenant un système d'information informatisé sur les navires battant pavillon maltais. Ce registre améliore ainsi la tenue de statistiques et favorise une meilleure transparence de l'information. A cet égard, Malte décide de ne plus accepter les navires de plus de 25 ans d'âge qui se présentent pour une première inscription dans son registre.

Mais les modifications les plus attendues sont celles relatives au contrôle par l'État du port et aux inspections menées par l'État du pavillon. Malte doit intensifier les contrôles par l'État du port pour atteindre le taux d'inspection exigé par la directive, soit 25% des navires contrôlés entrant dans ses ports (quota d'inspection exigé par la directive européenne, art.5 § 1). Malte doit aussi augmenter la fréquence de ces inspections en coopération avec les sociétés de classification puisque le taux d'immobilisation des navires inspectés a été de 10,6% dans le registre maltais en 1999 par rapport à une moyenne de 3,6% pour les navires battant pavillon de l'UE.

³³ Rapport régulier 1999 de la Commission sur les progrès réalisés par Malte sur la voie de l'adhésion, 13/10/1999

³⁴ Rapport régulier 2001 de la Commission sur les progrès réalisés par Malte sur la voie de l'adhésion, 13/11/2001

³⁵ www.europa.eu.int/scadplus/leg/fr/lvb/e13112.htm

De plus, pour l'année 2002, on constate certaines améliorations relatives au contrôle des navires ainsi qu'un abaissement des immobilisations (de 9,5% en 2001 au lieu de 11,8% en 2000)³⁶.

En 2002, on constate que les inspections menées par l'autorité maritime de Malte ont atteint le nombre de 209 inspections sur 853 navires entrant dans les ports maltais soit un taux d'inspection annuel de 24,5%³⁷. Malte est donc quasi aligné sur la législation européenne en la matière puisque la directive communautaire exige un taux d'inspection annuel de 25%.

Enfin, Malte doit veiller à disposer d'un nombre suffisant d'inspecteurs qualifiés pour se conformer à la législation européenne en ce domaine. Or, le nombre d'inspecteurs effectuant les contrôles par l'État du port est toujours insuffisant. C'est pourquoi, il est indispensable de poursuivre les efforts notamment par une politique de recrutement de personnel et de formation appropriée au sein de l'autorité maltaise afin d'éliminer Malte de la liste noire du ParisMoU auquel elle est désormais membre associé.

Au niveau des directives que Malte doit transposer pour remplir les conditions d'adhésion, il convient d'apporter quelques précisions sur celles en cours de transposition. Actuellement, en plus de la directive 95/21/CE telle que modifiée par la directive 2001/106/CE sur le contrôle du port, Malte doit adapter sa législation par la transposition de deux autres directives en matière de contrôle des navires et de la sécurité de la navigation. C'est le cas de la directive HAZMAT³⁸ qui est abrogée et englobée dans la directive VTMIS à compter de février 2004. L'objectif de cette adaptation à l'acquis communautaire est de renforcer le suivi et le contrôle du trafic maritime (VTMIS, inspection par l'État du port).

Par cette directive 93/75/CE relative aux conditions minimales exigées pour les navires (directive HAZMAT), l'Union européenne veut assurer une meilleure information et favoriser une étroite coopération entre les autorités afin de prévenir tous risques d'accidents maritimes. En effet, la coopération et l'échange d'information sont des outils nécessaires à un meilleur contrôle par l'État du port comme il y est fait référence dans le cadre des Mémoranda au sein de leur préambule et de leurs annexes (annexe 7 du MedMoU et annexe 4 du ParisMoU).

³⁶ Rapport régulier 2002 de la Commission sur les progrès réalisés par Malte sur la voie de l'adhésion, 9/10/2002

³⁷ Source RSD Department, Merchant Shipping Directorate of Malta Maritime Authority, 2002

³⁸ Directive 93/75/CEE du Conseil du 13 septembre 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et en transportant des marchandises dangereuses ou polluantes (directive HAZMAT)

Cette directive inclut aussi la notion de marchandises dangereuses (code IMDG). En effet, avec l'augmentation du transport de marchandises dangereuses en Méditerranée, il devient nécessaire de mettre en place un système de transparence des informations (système de notification et de fiche de contrôle du navire)³⁹.

Cette directive sera remplacée par la **directive 2002/59/CE** dès 2004⁴⁰ sur le suivi du trafic maritime (**directive VTMIS**) qui sert également de référence à la mise en place de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM). Elle va donc permettre de renforcer le contrôle par l'État du port. De plus, dans le cadre d'une politique de sécurité commune, la mise en place d'un système obligatoire d'information facilitant l'accès à l'information sur les mouvements des navires et leur cargaison est indispensable.

La directive VTMIS prend en compte les progrès technologiques tels que le système AIS c'est-à-dire d'identification automatique des navires et le système VDR ou boîtes noires, équipements dont l'utilisation est recommandée pour le moment mais tend à devenir à terme obligatoire à bord du navire. La transposition de cette directive⁴¹ permettra à Malte d'accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime notamment avec le suivi de navires à risque⁴².

2. La situation de Chypre

Le rapport de la Commission 2001⁴³ a constaté que Chypre devait achever l'alignement et la mise en oeuvre de sa législation dans le domaine des transports maritimes. Cette adaptation se traduit par une application des normes de sécurité maritime et un renforcement de la capacité administrative de la marine marchande afin d'améliorer la performance de l'État du pavillon de la flotte chypriote.

En 2002, Chypre a continué de progresser dans le domaine du transport maritime et de nombreuses modifications ont été apportées à sa législation nationale. Tout d'abord, en mai 2002, Chypre a transposé la législation européenne relative aux équipements maritimes, à

³⁹ Article 8 de la directive

⁴⁰ Cette directive reprend d'ailleurs dans son titre II "notification des marchandises dangereuses ou polluantes à bord des navires (HAZMAT)" les dispositions de la directive 93/75/CE

⁴¹ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (directive VTMIS)

⁴² Titre III "suivi des navires à risque et intervention en cas d'incidents et d'accidents en mer" de la directive

⁴³ Commission des Communautés européennes, " Proposition de décision du Conseil concernant les principes, priorités, objectifs intermédiaires et condition de partenariat pour l'adhésion de Chypre", 13/11/2001

l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers à destination et au départ de ports d'États membres, aux règles et normes de sécurité pour les navires à passagers. Ensuite, en juin 2002, Chypre a adopté une loi sur la marine marchande afin de renforcer ses capacités administratives notamment au niveau du réseau mondial d'inspecteurs chargés de contrôler l'état des navires.

En 2003⁴⁴, le pavillon chypriote continue de figurer sur la liste noire du mémorandum de Paris sur le contrôle des navires du port. Les structures administratives appropriées dans ce domaine sont mises en place mais doivent encore être renforcées.

De plus, le département de la marine marchande doit être informatisé très rapidement en particulier pour la gestion des dossiers des navires.

Chypre doit également achever l'adoption des dispositions d'application dans les domaines concernant les installations de réception portuaires et le système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs et d'engins des transports de passagers à grande vitesse.

Pour transposer la directive sur les sociétés de classification⁴⁵, et celle sur le contrôle par l'État du port, des projets de loi ont été élaborés et doivent être soumis au vote du parlement en novembre 2003. Concernant la directive VTMS, le projet de loi a été élaboré mais, pour l'instant, le projet n'est pas encore passé devant le parlement. En effet, la transposition de cette directive nécessite une discussion préalable entre les diverses autorités chypriotes susceptibles de se partager les responsabilités telles les autorités portuaires chypriotes, le centre de secours et d'assistance et le département de la marine marchande.

Enfin, au niveau de la mise en oeuvre du code ISM⁴⁶, Chypre a réalisé des progrès considérables. Ainsi, en 2002, les autorités chypriotes ont révoqué les attestations de conformité de 3 compagnies maritimes exploitant au total 4 navires battant pavillon chypriote.

Chypre réalise aussi d'énormes progrès au niveau du contrôle de l'État du pavillon. On constate au cours des quatre dernières années une augmentation du nombre d'inspections réalisées par les inspecteurs de l'État du pavillon soit 593 inspections en 2001 contre 527 en 2000, 369 en 1999 et 166 en 1998. Ensuite, au niveau du contrôle par l'État du port, selon les

⁴⁴ Élargissement de l'Union européenne à Malte, reprise de l'acquis communautaire, www.europa.eu.int

⁴⁵ Directive 2001/105/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2001 modifiant la directive 94/57/CE du Conseil établissant des règles et des normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

⁴⁶ Code international pour la gestion de la sécurité

statistiques de 2001 du mémorandum de Paris, il est établi que le pourcentage de navires battant pavillon chypriote immobilisés à la suite d'un contrôle effectué par l'État du port est de 8,85% soit une diminution par rapport à 2000 (9,71%) et 1999 (9,97%).

Chypre a renforcé le réseau mondial d'inspecteurs chargés d'inspecter les navires en faisant passer à 50 le nombre total d'inspecteurs. A ce sujet, dans le cadre du projet d'aide financière de pré adhésion (700 000 Euros) portant sur la sécurité maritime, Chypre souhaite renforcer la capacité administrative du département de la marine marchande et organiser des stages de formation intensifs (rassemblant l'ensemble des inspecteurs) notamment par l'assistance d'experts de l'Union européenne. Enfin, le département de la marine marchande a organisé des réunions consultatives avec l'association internationale des sociétés de classification (IACS) afin de coordonner ses travaux avec ceux des sociétés de classification reconnues et d'améliorer la surveillance des navires chypriotes.

Chypre a donc quasiment achevé l'alignement de sa législation et de ses capacités sur l'acquis communautaire en matière de transport maritime. Cependant les efforts en matière de personnel doivent être maintenus pour obtenir le retrait du pavillon chypriote de la liste noire du ParisMoU.

Malte et Chypre sont actuellement en train d'achever la mise en conformité de leur législation avec la législation communautaire et ont accompli des progrès notables, en particulier, au niveau de l'amélioration des contrôles de la sécurité des navires. En effet, l'application de l'acquis communautaire relatif à la sécurité des navires a obligé ces deux États à modifier la composition et l'état de la flotte de commerce sous leur pavillon.

B) Conséquences quant au statut de Malte et de Chypre au regard des mémoranda sur le contrôle par l'État du port

Malte et Chypre, nouveaux États membres de l'Union Européenne, et membres du MedMoU, vont devoir transposer dans leurs législations nationales la directive 95/21/CE telle que modifiée par la directive 2001/106/CE et donc les engagements contenus dans le ParisMoU.

Ces deux États membres du MedMoU ont aussi récemment adhéré au ParisMoU en tant que membres associés. Une directive interne du ParisMoU⁴⁷ explique la distinction établie entre les membres à part entière et les membres associés. Tout d'abord, l'obtention du statut de membre associé est soumise à certaines conditions. En effet, dans la section 2, a) relative aux critères d'obtention du statut de membre associé, il est précisé que lorsque les États sont déjà membres d'un accord régional portant sur la même région couverte par le ParisMoU (c'est d'ailleurs le cas ici pour le ParisMoU et le MedMoU, accord relatif au contrôle par l'État du port en Méditerranée), ils ne peuvent se voir attribuer le statut de membres associés sauf si ces États sont membres de l'Union européenne. Malte et Chypre, membres du MedMoU et de l'Union européenne, sont donc depuis le 20 mai 2003⁴⁸ devenus des membres associés du ParisMoU. Désormais, membres associés du ParisMoU, ces États ont alors les mêmes obligations que celles des membres à part entière. Cependant, ils ont un délai maximal de 3 ans pour se mettre en conformité avec les critères du Mémorandum de Paris, critères contenus à l'annexe 5⁴⁹. A l'issue de ce délai, s'ils remplissent les obligations contenues au sein du ParisMoU, ils deviennent membres à part entière de ce mémorandum. Aussi, il est important de mentionner que la base de données relative aux inspections effectuées par les membres associés n'est pas prise en compte dans les statistiques et n'est pas publiée. De plus, les membres associés ne sont pas autorisés à faire référence au ParisMoU dans le cadre de leurs inspections.

Dans le cadre de la directive interne du ParisMoU⁵⁰ sur la distinction entre les membres et les membres associés, il est précisé qu' "en cas de contradiction entre les dispositions contenues dans les différents accords régionaux, les dispositions du ParisMoU doivent prévaloir"⁵¹. A la

⁴⁷ "Criteria for co-operating status or observer/associate status for non-member states and newly developed PSC agreements", Port state control Committee instruction 35/2002/05P

⁴⁸ "ParisMoU widens its scope: maritime security, expanded inspections and new membership have dominated the agenda of this week's meeting of the ParisMoU Committee in Dubrovnik, Croatia.", www.parismou.org

⁴⁹ " Critères qualitatifs pour l'adhésion au mémorandum conformément à la section 8.2".

⁵⁰ Cf. annexe 7, p.59

⁵¹ Section 2 Non-member states requesting co-operating member status, alinéa a

lecture de cette disposition, on peut déduire qu'il n'y a pas de contradiction entre les engagements contenus au sein des deux accords. En effet, les obligations du ParisMoU étant supérieures à celles contenues dans le MedMoU, l'appartenance en tant que membres de ces deux États à deux accords régionaux distincts sur le contrôle par l'État du port ne pose pas de difficultés particulières quant au respect par ces États de leurs obligations vis-à-vis de ces deux accords. Ainsi, Malte et Chypre peuvent donc continuer d'appartenir au MedMoU. La position de ces deux États au sein du ParisMoU en tant que membres associés est, en outre, renforcé par leur appartenance à l'Union européenne et l'obligation de respecter la directive européenne 95/21/CE telle que modifiée par la directive 2001/106/CE sur le contrôle par l'État du port.

Enfin, selon l'Union européenne⁵², l'adhésion de Malte et de Chypre en tant que membres associés au mémorandum de Paris, membres également de l'Union européenne et du MedMoU, devrait permettre de favoriser le rapprochement entre les deux mémoranda, de faciliter l'échange d'information et d'harmoniser la procédure de contrôle des navires en Méditerranée.

⁵² Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur le développement d'un réseau euro-méditerranéen de transport, Bruxelles, 24 juin 2003

Reconnaissant que le rôle du REMPEC est de fournir une assistance aux Parties Contractantes afin de renforcer leurs capacités nationales et de faciliter les moyens de la coopération régionale ou sous-régionale;

Prenant en considération les nouvelles fonctions attribuées au REMPEC suite à l'adoption du Protocole Prévention et Situation Critique (Malte, 25 janvier 2002) notamment en matière de prévention de la pollution par les navires;

Recommandation 2: Institution d'une collaboration entre le REMPEC et l'Agence Européenne de Sécurité Maritime

Recommandations des Parties Contractantes

a) Inciter l'AESM et le REMPEC à s'efforcer de coopérer étroitement afin de favoriser un contrôle harmonisé par l'État du port en Méditerranée susceptible de réduire le décalage existant entre les États riverains membres et non-membres de l'Union Européenne

b) Inviter l'AESM à collaborer avec le REMPEC pour toutes les mesures visant à appliquer les règles pertinentes en matière de contrôle par l'État du port, et à faciliter l'échange des informations sur toutes les mesures prises pour appliquer les dispositions.

Gardant à l'esprit la phase II du Plan d'Action pour la Méditerranée, dans la quelle il est prévu qu'en matière de prévention de la pollution du milieu marin par les navires, le REMPEC promeut la coopération régionale dans le domaine du contrôle par l'État du port;

Rappelant que dans le cadre de la stratégie régionale en matière de prévention de la pollution par les navires, le contrôle de la mise en oeuvre effective des conventions pertinentes de l'OMI par l'État du pavillon, l'État du port et l'État côtier constitue une des activités prioritaires;

Recommandation 3: Harmonisation des deux Mémoires par le biais du REMPEC

Recommandation aux Parties Contractantes

- a) Établir le REMPEC, partenaire privilégié du MedMoU comme centre de liaison afin de faciliter les échanges, le savoir et l'harmonisation des standards entre le Nord et le Sud en matière de contrôle des navires ;
- b) Soutenir le REMPEC à jouer un rôle important dans l'harmonisation des politiques des États côtiers méditerranéens au regard de la prévention de la pollution par les navires

Recommandation 4: Mesures relatives à l'extension des ressources nécessaires au REMPEC

Recommandation aux Parties Contractantes

- a) Fournir au REMPEC les ressources humaines nécessaires pour accomplir son mandat, soit en détachant des fonctionnaires des Parties Contractantes auprès du Centre pour une période déterminée (contrat de 2/3 ans), soit par l'apport de contribution financière pour le recrutement.

Recommandation des Parties Contractantes au Secrétariat

- b) S'efforcer d'obtenir des ressources financières supplémentaires soit:
 - par la recherche de fonds auprès des agences spécialisées (OMI/PNUE) pour réaliser des activités qui aideront à remplir les mandats de ces agences
 - par une augmentation par les Parties Contractantes du niveau de leur cotisation aux fonds d'affectation spécial (MTF).

PARTIE II. ÉTUDE COMPARATIVE DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT EN MEDITERRANEE.

Une analyse comparative des différents textes juridiques applicables au contrôle par l'État du port en Méditerranée est proposée par le biais d'un tableau explicatif (**tableau n°2**).

Ce tableau a pour objectif de présenter de manière synthétique les points communs et les différences entre les deux mémoranda et la directive 95/21/CE telle que modifiée par la directive 2001/106/CE. A cet égard, certains points du tableau feront l'objet de commentaires spécifiques. Il est nécessaire au préalable de rappeler les fondements juridiques des mémoranda et de la directive européenne.

I- Conventions internationales pertinentes en matière de contrôle par l'État du port

Les deux mémoranda d'entente sur le contrôle par l'État du port rappellent, au sein de leur préambule, l'obligation qui incombe aux États membres de respecter les normes édictées par les conventions de l'OMI et de l'Organisation Internationale du Travail (OIT). Chacun d'entre eux se base sur les instruments internationaux pertinents (art.2.1 et 2.2 pour le ParisMoU, le MedMoU et la directive CE) en matière de contrôle par l'État du port.

A) Conventions relatives à la sécurité maritime

Les accords relatifs au contrôle par l'État du port en Méditerranée font tous deux référence à des conventions relatives à la sécurité maritime et à la protection de l'environnement marin. Le contrôle par l'État du port a en effet pour objet d'assurer la sécurité de la navigation et de prévenir tout risque d'accidents maritimes pouvant entraîner une pollution en mer.

Ainsi, les conventions qui servent de bases juridiques pour le contrôle par l'État du port dans les mémoranda et la directive européenne en matière de sécurité maritime sont présentées dans le tableau suivant :

Conventions internationales relatives à la sécurité maritime	Documents exigibles à bord du navire
<ul style="list-style-type: none"> - Convention internationale sur les lignes de charges, 1966 (LOADLINES 66) et son Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale sur les lignes de charges, 1966 (LOADLINES PROTOCOL 88)⁵³ 	<ul style="list-style-type: none"> - Certificat international sur les lignes de charges (art.7)
<ul style="list-style-type: none"> - Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74) et ses protocoles. 	<ul style="list-style-type: none"> - Certificat de sécurité pour navires à passagers complété par une fiche d'équipement (Ch.I, règle 12) - Certificat de sécurité de construction pour navire de charge (Ch.I, règle 12) - Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge complété par une fiche d'équipement (Ch.I, règle 12) - Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge complété par une fiche d'équipement (Ch.I, règle 12) - Manifeste spécial ou liste des marchandises dangereuses embarquées (Ch.VII, règle 5) - Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers (Ch.VIII, règle 10) - Attestation de conformité au code international de gestion de la sécurité (Ch.IX, règle 4)
<ul style="list-style-type: none"> - Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle qu'amendée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78) 	<ul style="list-style-type: none"> - Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (annexe I, règle 5) - Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées (1973) (annexe IV, règle 4) - Registre des ordures (annexe V) - Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (annexe VI, règle 6)
<p>Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (JAUGE 69)⁵⁴</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Certificat international de jaugeage (art.7)
<p>Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 (CLC)⁵⁵</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Certificat attestant d'une assurance ou d'une garantie financière (art 7)

⁵³ Cette convention n'est pas applicable aux membres du MedMoU

⁵⁴ Cette convention n'est pas applicable aux membres du MedMoU

⁵⁵ Cette convention n'est pas applicable aux membres du MedMoU

Il doit être apporté quelques précisions à ce tableau :

Tout d'abord, s'agissant de la convention SOLAS, celle-ci soumet les navires étrangers au contrôle de l'autorité du port pour vérifier la validité du certificat requis et la capacité de l'équipage à mettre en oeuvre les règles concernant la sécurité. Cette convention établit par ailleurs un contrôle spécial pour les navires nucléaires et dans son annexe I, elle fait référence à l'application mondiale du système harmonisé de visites et délivrance des certificats (système HSSC).

Ensuite, s'agissant de l'article 5 "**Certificats et règles spéciales concernant l'inspection du navire**" de la convention MARPOL, il est mentionné que l'État du port peut procéder à une inspection sur un navire étranger s'il a des raisons de penser que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des méthodes essentielles à appliquer.

Par ailleurs, le ParisMoU et le MedMoU, dans le cadre de la procédure d'inspection, incluent un contrôle des normes d'exploitation⁵⁶, normes figurant dans la convention MARPOL 73/78. Cette convention constitue dès lors le texte de référence en matière de prévention de la pollution par les navires. Elle a par ailleurs classé la Méditerranée en tant que "zone spéciale" ce qui la soumet à un régime particulier de protection du milieu marin en matière des rejets illicites des navires⁵⁷. Il est intéressant de noter que lors du contrôle effectué par l'inspecteur en matière de rejets illicites, celui-ci peut vérifier si le navire a déballasté dans des installations de réceptions portuaires adéquates (document le justifiant) ou en pleine mer.

B) Conventions relatives à la formation des gens de mer

Ces conventions visent à écarter tous risques d'accidents maritimes en Méditerranée qui seraient causés par « l'élément humain »⁵⁸, élément indispensable pour assurer la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin. En effet, l'élément humain est désormais considéré comme l'un des facteurs de risque d'accidents maritimes. La notion d' « élément

⁵⁶ Annexe 1 "Directive pour les inspecteurs du contrôle par l'État du port", section 5 Inspection détaillée, art.5.5 Procédures concernant le contrôle des normes d'exploitation et article 3.2.1 du MedMoU

⁵⁷ La convention MARPOL 73/78 pour la prévention de la pollution par les navires confère à la mer Méditerranée le statut de zone spéciale. En effet, " aucun rejet d'hydrocarbures n'est autorisé à travers ces mers fermées dont les situations géographiques, océanographiques et écologiques particulières sont à relier au trafic maritime habituellement important".

⁵⁸ Boisson (P), " SAFETY AT SEA, Policies, regulations, and international law", édition Bureau VERITAS, Paris, 1999, p 287

humain » a été définie au sein de la Résolution de l'Assemblée de l'OMI en novembre 1997⁵⁹. Elle consiste en un ensemble de règles juridiques encadrant les activités humaines réalisées par l'équipage du navire, les organisations reconnues, les chantiers navals, les législateurs afin de réduire le risque d'erreur humaine. Cette gestion du risque, du facteur humain s'opère notamment par le biais de formation de personnel et la mise en place de certification. Déjà en 1975, les observations des autorités portuaires, les rapports d'assurances avaient confirmé que l'erreur humaine était la cause principale de 80 % des accidents. Ainsi, l'erreur humaine peut résulter d'un manque d'entretien des équipements à bord, de la fatigue, de la surcharge de travail. D'ailleurs, on peut rappeler que l'OMI, en 1996, a tenté de définir cette notion d'erreur humaine comme étant "au départ de la pratique acceptable ou désirable de la part d'un individu ou d'un groupe d'individus qui peuvent aboutir aux résultats inacceptables ou indésirables"⁶⁰.

Le facteur humain est ainsi visé par plusieurs instruments juridiques internationaux qui servent de fondements au contrôle effectué par l'État du port :

- **Convention de 1976 concernant les normes a minima à observer sur les navires marchands (OIT 147)**

Cette convention basée sur un contrôle régional, est à l'origine du Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port. Elle a pour objectif d'assurer la sauvegarde de la vie humaine à bord et vérifier que les gens de mer engagés "étaient convenablement qualifiés ou formés".

- **Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 1978)**

Cette convention met en avant la qualification du marin pour naviguer par la délivrance de brevets par les États contractants. Sa nouvelle version de 1995 renforce les normes de formation et exige désormais une spécialisation des navigants par fonctions et aussi par types de navires.

Le ParisMou relève que 80% des États du pavillon inspectés n'appliquent pas complètement la convention STCW amendée en 1995 et entrée en vigueur le 1^{er} février 2002. Il décide alors de lancer une campagne d'inspection d'une durée de 3 ans à partir du 1^{er} février 2002 sur la base de cette convention. On constate alors que les inspecteurs ont une compréhension

⁵⁹ IMO Assembly Resolution A 850 (20) on the human element vision, principles and goals for the Organization, 20th session in november 1997

⁶⁰ IMO, "Human element taxonomy", MSC 67/12/3, 12 septembre 1996, annex 3

divergente du questionnaire servant de base à cette campagne d'inspection. Ceci pose un problème d'harmonisation du contrôle des navires entre chaque port et chaque inspecteur.

Enfin, la **résolution de l'OMI A 882 (21) du 25 novembre 1999** "Amendements à la procédure du contrôle par l'État du port" met en place une étroite coopération entre le contrôle par l'État du port et le nouveau code ISM (code international de gestion de la sécurité). En 1993 par la résolution A 741 (18), l'OMI décida d'adopter le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et pour la prévention de la pollution. Dès lors, le contrôle assuré par les inspecteurs de l'État du port est renforcé car depuis 1998 le code ISM est devenu obligatoire sous la convention SOLAS pour certains navires (navires à passagers, ferries à grande vitesse, pétroliers, chimiquiers, méthaniers, vraquiers et navires à grande vitesse de plus de 500 tonneaux de jauge brute), et le deviendra pour les autres à partir du 1^{er} juillet 2002.

Le facteur humain devient alors un élément essentiel pour assurer un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement marin.

II- Analyse comparative des Mémoires et de la directive européenne

A) Le quota d'inspection insuffisant du MedMoU

S'agissant du quota d'inspection exigé, le taux annuel d'inspection est plus élevé pour le ParisMoU et la directive (25%) que pour le MedMoU (15%).

Ce quota contribue donc à assurer un meilleur respect des normes de sécurité et d'entretien des navires. A titre d'exemple, la France atteint seulement le niveau de 9% en 2001, elle est alors sous la menace d'un recours en manquement. Elle décide alors de prendre des mesures pour y remédier⁶¹ notamment par la création de postes d'inspection supplémentaires et l'ouverture d'unité de formation à la sécurité maritime. Ainsi, en 2002, la France atteint désormais le taux de 16,3%. En 2003, la France dépasse le seuil des 25% puisqu'elle réalise un taux de 30,1% (Rapport annuel du ParisMoU, 2003).

De plus, les obligations du ParisMoU et de la directive étant identique pour les États membres de l'Union européenne, le non-respect du quota est immédiatement sanctionné. Ainsi, lorsque les États ne respectent pas leurs engagements au titre du quota d'inspection, ils peuvent se voir appliquer un recours en manquement devant la Cour de Justice des Communautés Européenne (CJCE). Ceci n'est pas le cas pour le MedMoU pour lequel aucun moyen contraignant n'existe à l'égard de ses membres.

En effet, le MedMoU n'est pas au même stade d'avancement que le ParisMoU qui par la directive européenne possède une force juridique obligatoire. Le non-respect du quota d'inspection ne fait pas l'objet de sanctions. De plus, l'information et la publication des résultats n'étant pas à jour, il semble difficile d'assurer un respect strict du quota d'inspection exigé.

Les chiffres relatifs au pourcentage d'inspection pour le MedMoU ne sont en effet pas disponibles: le comité du MedMoU a décidé lors de la 4^{ème} Réunion de reporter la publication des rapports annuels jusqu'à ce que le centre d'information soit complètement opérationnel et que les données soient tout à fait exactes.

⁶¹ AMARRES, lettre interne de la direction des affaires maritimes et des gens de mer, " dossier sur le contrôle des navires étrangers, ministère de l'équipement, du logement, du tourisme et de la mer, février 2003, n°58

Rappelant que dans l'article 4 § 2 du Protocole Prévention et Situation Critique, il est désormais fait référence à la compétence de l'État du port en matière de prévention de la pollution par les navires;

Recommandation 5: Renforcement du Mémorandum d'entente Méditerranéen (MedMoU) sur le contrôle par l'État du Port

Recommandations des Parties Contractantes

a) Inviter le REMPEC à faciliter l'échange d'informations et à favoriser la coopération entre les deux systèmes régionaux afin d'aboutir à une harmonisation complète de ces deux systèmes dans la région ;

Recommandations aux Parties Contractantes

b) Assurer le respect du minimum requis au niveau du contrôle des navires ;

c) Accroître autant que possible le taux des inspections afin d'atteindre un taux d'inspection de 30% pour l'ensemble des ports de la région en 2006.

B) Procédures d'inspection et de suivi

1. Procédure d'inspection incomplète du MedMoU

L'État du port se doit de vérifier que les navires de commerce étrangers faisant escale dans son port étaient conformes aux normes internationales (celles de l'OMI et de l'OIT) applicables. A cet effet, une procédure d'inspection est mise en place au sein des mémoranda et de la directive européenne. L'État du port doit s'assurer, par la voie du contrôle documentaire et de l'inspection du navire, que celui-ci est bien doté des certificats exigibles et qu'il est bien en état de prendre la mer. L'inspection peut alors porter sur tout ou partie du navire ainsi que sur la vérification des qualifications de l'équipage et de l'application à bord des normes sociales internationales.

D'ailleurs, certains États ont la réputation (États figurant sur la liste noire), de ne pas effectuer de réel contrôle et inspections. C'est le cas notamment de Malte, Chypre et du Liban. Mais, par l'adhésion de Malte et de Chypre à l'Union européenne, comme nous l'avons vu précédemment la situation a considérablement évolué.

Il faut noter que s'agissant de la procédure d'inspection renforcée du MedMoU, celle-ci ne figure pas dans le texte même du MoU mais dans une annexe (annexe 2, section 2) contrairement au ParisMoU où, en plus de figurer dans le texte même du MoU (article 3.3), elle est complétée par une disposition relative à une inspection renforcée pour certaines catégories de navires (section 8.2 de l'annexe 1), procédure spécifique non prévue dans le MedMoU. La mise en place de cette procédure traduit alors la volonté d'établir un contrôle plus approfondi afin d'éliminer les navires sous-normes.

Il faut mentionner aussi que le MedMoU, dans son article 3.1.2, fait référence à la liste des certificats et documents à contrôler lors de l'inspection initiale et renvoie pour cela à l'annexe 2. Or, la lecture de cette annexe montre que cette liste n'y figure pas. Il est seulement prévu un nouveau renvoi à la résolution 787 (19) amendée en 1999 (annexe 2, section 1.1 et 2.1) laquelle inclut effectivement dans son annexe 4 cette liste de certificats exigibles lors de l'inspection initiale. Les dispositions imprécises ainsi que le renvoi systématique à des annexes incomplètes au sein du MedMoU indiquent donc la volonté d'établir un système de contrôle des navires plus souple, complaisant en Méditerranée. Ceci accroît le fossé existant

entre les deux MoU et favorise un traitement inégal des navires entre les différents ports de la Méditerranée. Se met alors en place un système de contrôle des navires à double vitesse.

Le MedMoU diffère également du ParisMoU, lequel est beaucoup plus exhaustif dans ses dispositions. Ainsi, le ParisMoU intègre une disposition relative au code international de gestion de la sécurité (Code ISM). Cette adaptation du mémorandum au nouveau code ISM permet de renforcer le contrôle, qui repose également sur la vérification de l'existence de certificats ISM, et en cas d'absence, entraîne l'immobilisation du navire (art.3.7.4). Cette mention du code ISM apparaît de manière explicite au sein du texte même du ParisMoU tandis que pour le MedMoU, il y est seulement fait référence dans son annexe 2 à la section 2.1 relative à l'inspection renforcée⁶². Or, cette référence au code ISM est implicite puisque le texte du MedMoU ne fait que citer la résolution de l'OMI 787 (19) amendée en 1999 par la résolution A.882 (21) qui elle, "reconnait le besoin de développer des directives sur le contrôle par l'État du port en relation avec le code ISM".

En outre, dans le ParisMoU, à partir du 22 juillet 2003 (25^{ème} amendement du ParisMou)⁶³, il est fait mention de la notion d' "Inspection renforcée **obligatoire**" applicables aux navires suivants: les pétroliers de plus de 3000 tonneaux de jauge brute et de plus de 15 ans d'âge, les chimiquiers et méthaniers de plus de 10 ans d'âge, les transporteurs de vrac de plus de 12 ans d'âge et les navires à passagers de plus de 15 ans d'âge. L'adjonction du terme "obligatoire" manifeste la volonté du mémorandum de Paris de renforcer cette procédure et de la rendre plus efficiente. Cette actualisation du ParisMoU, parallèlement à l'évolution des règles internationales de l'OMI, n'a pas encore été faite dans le MedMoU.

Enfin, le ParisMou concentre également ses inspections sur la sécurité opérationnelle des navires à passagers⁶⁴. A partir du 1^{er} mai 2003, les inspecteurs se concentreront donc dans le cadre de leurs inspections sur les exercices de secours. Les inspections seront alors ciblées sur les exercices incendies et les procédures d'abandon de navires et les inspecteurs vérifieront que la protection de la sécurité des passagers est assurée. Ces campagnes d'inspections réalisées dans le cadre du ParisMoU et préparées par des experts, se concentrent sur un domaine particulier de mise en conformité avec les règles internationales. Elles ont pour but essentiel de rassembler des informations et de faire respecter un certain degré de conformité.

⁶² Annex 2 " Guidelines for surveyors to be observed in the inspection of international shipping"

⁶³ "Inspection alert: ParisMoU to implement port access refusal measures", Lloyd's register, 6/05/2003, Classification News n°13/2003, www.cdlive.lr.org

⁶⁴ "Parismou inspection to focus on operational safety on passenger ship", Lloyd's register, 16/4/2003, Classification News n°9/2003, www.cdlive.lr.org

La directive européenne, elle aussi prévoit comme le ParisMoU trois types d'inspection. Elle fait référence de manière plus explicite aux conditions d'une inspection renforcée. En effet, la directive met en place un système de coefficient de ciblage dit "système SIRENAC". Lorsque celui-ci est supérieur à 50, l'État du port doit procéder à une "inspection renforcée **obligatoire** de certains navires" (art.7). La directive européenne a donc une dimension plus technique concernant les procédures d'inspections. Désormais suite à l'adoption du 25^{ème} amendement, cette procédure existe aussi au sein du ParisMoU (article 3.2 et 3.3) mais est beaucoup moins détaillée que celle prévue dans la directive. Dans le cadre du MedMoU, la procédure n'est pas aussi complète puisqu'elle traite uniquement des inspections renforcées de manière générale (art.3.2.1 et section 2.1 de l'Annexe 2).

2. Un suivi poussé des inspections pour le ParisMoU et quasi inexistant pour le MedMoU

Suite au contrôle exercé par l'inspecteur sur le navire de commerce faisant escale dans son port, des anomalies peuvent être relevées. Ces déficiences doivent être rectifiées avant que le navire ne reprenne la mer. Selon la nature de l'anomalie décelée, notamment celles présentant "un risque manifeste pour la sécurité", une procédure d'immobilisation peut être mise en place.

Le suivi repose aussi sur la possibilité pour l'État du port de prendre des mesures de refus d'accès au port. Néanmoins, ces mesures restent soumises à certaines conditions.

C'est ainsi qu'en dehors de la procédure normale d'immobilisation, lorsqu'il existe des anomalies devant être rectifiées, une procédure spécifique relative à l'immobilisation est mise en place dans le cadre du ParisMoU concernant les avaries accidentelles. Cette procédure permet d'éviter l'immobilisation du navire dès lors qu'il est établi que toutes les mesures nécessaires ont été prises afin de prévenir et d'informer les autres autorités portuaires de cette avarie. On constate que cette procédure est inexistante au sein du MedMoU. Or, cette procédure est primordiale pour assurer une coopération efficace entre les autorités portuaires (service de pilotages, art.1.5). Il faut noter ici le rôle renforcé du SIRENAC en matière d'information suite au 25^{ème} amendement du ParisMoU (entrée en vigueur le 22 juillet 2003).

S'agissant des mesures relatives au refus d'accès aux ports (article 3.10.5 et annexe 3), celles-ci ont été renforcées au sein du ParisMoU par de nouvelles conditions applicables à partir du 22 juillet 2003⁶⁵. Ainsi, une nouvelle législation va autoriser les États membres à refuser l'accès au port à certains navires. Ces mesures s'appliquent aux méthaniers, chimiquiers, transporteurs en vrac, pétroliers et navires de passagers. De plus, des conditions sont établies tels que le refus pour les navires dont le pavillon figure sur la liste noire et qui a été détenu plus de 2 fois durant les 24 derniers mois ou, pour les navires à très haut risque ou risque élevé et qui ont été détenu plus de 2 fois durant les 36 derniers mois. Ici aussi, le rôle du SIRENAC est devenu indispensable. Cette procédure vient donc renforcer les règles existantes conformément aux mesures prises lors du paquet Erika I.

Dans le cadre le MedMoU, les inspecteurs doivent suivre des critères énoncés au sein de l'annexe 2 pour apprécier la nécessité d'immobiliser ou non le navire, critères qui ne figurent pas au sein du texte du ParisMoU. Or, à la lecture de l'annexe 2, section 1.2 "Principes gouvernant la rectification des déficiences ou immobilisation du navire" du MedMoU, on s'aperçoit que ce ne sont pas de véritables critères mais seulement une indication sur la procédure à suivre en cas d'immobilisation⁶⁶.

Enfin, dans le cadre de la directive, un article supplémentaire fait mention spéciale d'une "procédure à suivre lorsque les navires ne peuvent être inspectés" (art.7bis). Cette procédure nécessite un échange d'information rapide et précis entre les différents États membres. Celui-ci est assuré par le SIRENAC. En effet, lorsque pour des raisons opérationnelles, le contrôle du navire ne peut être réalisé, l'État membre doit en informer le SIRENAC (art.3.4 suite au 25^{ème} amendement) afin de pouvoir prévenir les autres autorités portuaires vers lequel le navire se dirige.

Concernant les mesures de refus d'accès aux ports, la directive européenne est beaucoup plus précise. En effet, elle définit de manière stricte les navires soumis à cette disposition tels que ceux figurant sur la liste noire, navires présentant un "risque très élevé" ou "risque élevé", conformément aux mesures prises dans le cadre du paquet ERIKA I.

La comparaison des différents accords applicables en Méditerranée montre que la procédure d'inspection et le suivi dans la région n'ont pas le même niveau de développement avec des

⁶⁵ 25^{ème} amendement du ParisMoU, nouvel article 3.10.5 et nouvelle annexe 3

⁶⁶ " The surveyor shall exercise his professional judgement in determining whether to detain the ship until the deficiencies are corrected or to allow it to sail with certain deficiencies without unreasonable danger to safety, health, or the environment, having regard to the particular circumstances of the intended voyage" annexe 2

lacunes au sein du MedMoU. Cela traduit le manque de volonté de parvenir à un meilleur contrôle et accroît de ce fait l'insécurité maritime en Méditerranée. De même, le suivi des inspections n'est pas efficace et ne fait l'objet d'aucune actualisation par rapport à l'évolution des règles internationales édictées par l'OMI comme cela est fait pour le ParisMoU et la directive. Le MedMoU risque dès lors de devenir un outil juridique inefficace en matière de contrôle des navires étrangers dans le Sud-Est de la Méditerranée.

Recommandation 6: Amélioration des normes d'inspection des navires par l'État du pavillon et l'État du port

Convaincu que la coopération régionale instaurée en vertu des deux mémoranda d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port peut contribuer à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution en empêchant l'exploitation de navires sous-normes;

Recommandation aux Parties Contractantes

- Instituer une procédure commune pour les inspections des navires à l'ensemble des pays riverains de la Méditerranée.

C) Une formation inégale et une carence des capacités en personnel

L'insuffisance d'inspecteurs et le défaut de formation de qualité sont des facteurs qui contribuent à créer des inégalités au regard du contrôle des navires en Méditerranée.

1. Une formation inégale

La formation des inspecteurs pose une difficulté majeure notamment au niveau de l'harmonisation des inspections menées entre les différents ports. En effet, déjà dans le cadre du ParisMoU, on peut noter que l'application de la convention STCW amendée en 1995 n'est pas assurée. Le problème essentiel en matière d'inspection des navires se situe au niveau de la qualité des inspections qui peuvent varier d'un port à l'autre et d'un inspecteur à l'autre. Il est donc indispensable d'améliorer la formation des inspecteurs et de l'harmoniser.

Pour résoudre cette difficulté, le ParisMoU a lancé une campagne d'inspection⁶⁷ sur la base d'un questionnaire remis à chaque inspecteur pour assurer un meilleur respect de cette convention. Cette campagne d'inspection sur la mise en œuvre des nouvelles dispositions de la convention STCW débute le 1^{er} février 2002 pour une durée de 3 mois suite à la découverte du non-respect par les pavillons inspectés (80%) des obligations contenues au sein de la convention STCW. Les éléments suivants, qui ont été inspectés durant la campagne, démontrent le non-respect de la convention : document spécifiant les effectifs minima de sécurité à bord (0,4% de non-respect) ; navire équipé conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité (2,3% de non-respect) ; planning des dispositions relatives au quart affichées à bord (13,2% de non-respect) ; officiers de pont et officiers mécaniciens qualifiés (8,2% de non-respect) ; brevets délivrés sous les amendements de la convention STCW 78/95 (7,1% de non-respect) ; nombre exact de personnel qualifié pour le système global de sécurité maritime et de détresse (1,5% de non-respect) ; dispenses valides (62,1% de non-respect). On s'aperçoit que les inspecteurs n'ont pas la même compréhension des méthodes au niveau du contrôle à effectuer sur les navires se trouvant dans leurs ports. D'où l'apparition de divergences entre les différentes autorités portuaires et donc un traitement inégal des navires inspectés.

⁶⁷ ParisMoU, annual report 2002, www.parismou.org

Afin de réduire ces inégalités, le ParisMoU continue à s'investir dans la formation et le développement d'inspecteurs de l'État du port. Ces initiatives de formation visent à établir un niveau élevé d'harmonisation et de standardisation des inspections à travers l'ensemble de la région du ParisMoU. Le secrétariat organise trois différents programmes de formations pour les inspecteurs afin de promouvoir un haut niveau de connaissances professionnelles :

- des séminaires (2 fois/an) ouvert à tous et portant sur des problèmes courants
- des formations d'experts (2 fois/an)
- des formations spécialisées (1 fois/an) portant sur divers thèmes tels que la sécurité et l'environnement, l'élément humain.

Les dispositions relatives à la formation des inspecteurs contenues au sein du MedMoU sont similaires à celles des deux autres accords. Cependant, on relève pour le MedMoU un manque de ressources humaines et de formation solide pour conduire de façon satisfaisante les inspections. Le MedMoU (section 6) contient par ailleurs un article sur la formation afin d'assurer une meilleure coopération et faciliter le partage de savoir entre les membres du MoU.

2. Une carence des capacités en personnel

Il est également important de préciser que souvent, la carence des inspecteurs est conjoncturellement liée au recrutement en cours de nouveaux inspecteurs et des délais inhérents à leur formation. En effet, 4 ans au moins sont nécessaires pour recruter, former et habilitier un inspecteur⁶⁸. La France, membre du ParisMoU, est sous la menace rappelons le, d'une condamnation européenne pour non-respect du quota d'inspection exigé (9 % en 2001). Elle a alors décidé de créer 54 emplois d'inspecteurs et d'ouvrir une unité de formation à la sécurité maritime à Nantes en septembre 2001. A cela s'ajoute le recrutement d'experts vacataires (anciens navigateurs expérimentés) afin d'adopter un rythme de visites plus soutenu. Cela semble avoir porté ses fruits puisqu'on constate que le taux d'inspection pour la France en novembre 2002 est de 30% et pour l'année 2002 de 16,3%.

La directive européenne 2001/106/CE modifiant la directive 95/21/CE, rappelle dans son préambule les aspects les plus importants de la formation des inspecteurs. En effet, parallèlement à l'évolution des conventions de l'OMI et du mémorandum de Paris (25^{ème}

⁶⁸ AMARRES, lettre interne de la direction des affaires maritimes et des gens de mer, " dossier sur le contrôle des navires étrangers, ministère de l'équipement, du logement, du tourisme et de la mer, février 2003, n°58

amendement), la directive souhaite que le recrutement et la formation d'inspecteurs qualifiés deviennent une priorité et se fassent de manière progressive. Par ailleurs, dans son article 7, la directive mentionne la possibilité pour les États membres de bénéficier d'un délai pour étoffer progressivement leur service d'inspection, ce délai prenant fin le 1^{er} janvier 2003.

Enfin, chacun des mécanismes prévoit l'établissement de "critères minimaux" pour les inspecteurs du contrôle par l'État du port au niveau des diplômes et de l'expérience requise. Pour le mémorandum méditerranéen, la tâche s'annonce plus difficile dans la mesure où la majeure partie des pays membres sont des pays émergents. Sur le plan économique, ces pays demeurent en dessous du niveau minimum requis de qualification des inspecteurs. En effet, ces pays ne disposent pas de capacités administratives suffisantes pour assurer un contrôle efficace des navires. Ceux-ci ont donc besoin d'assistance technique et financière⁶⁹. Ainsi, certains membres comme Malte ou Chypre, vont devoir ajuster leurs dispositions nationales aux normes européennes en vigueur dans ce domaine et vont dès lors bénéficier d'un soutien financier non négligeable de la part de l'UE (notamment au moyen de projets de pré-adhésion à l'Union européenne). En effet, selon le règlement CE 555/2000⁷⁰, le montant de référence financière est de 95 millions d'euros pour la mise en œuvre d'action dans le cadre d'une stratégie de pré-adhésion pour Chypre (57 millions d'euros disponibles jusqu'au 31/12/2004) et Malte (38 millions d'euros). En 2001, Malte avait bénéficié d'une aide de pré-adhésion de 7,5 millions d'euros et en 2002 de 9,5 millions d'euros.

⁶⁹ Programme d'aides et de prêts de l'Union européenne PHARE, programme a débuté en 1989 et se clôturera lorsque les pays candidats auront adhéré à l'Union, dont l'objectif est le financement en faveur du développement économique, de la réforme administrative, du développement social et de l'alignement législatif afin de permettre aux pays candidats de se conformer aux critères d'adhésion à l'UE.

⁷⁰ Règlement CE 555/2000 relatif à la mise en œuvre d'actions dans le cadre d'une stratégie de pré adhésion pour la République de Chypre et la République de Malte, JO L 68 du 16/3/2000

Recommandation 7: Amélioration de la qualité des inspections

Désireux de veiller à ce que les navires se conforment en toutes circonstances aux normes relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution marine prescrites par les conventions pertinentes;

Recommandation aux Parties Contractantes

- a) Mettre en place des stages et séminaires de formation, par le biais du REMPEC, rassemblant les inspecteurs des différentes administrations maritimes des mémoranda afin d'obtenir une pratique harmonisée d'inspections dans les ports
- b) Améliorer les connaissances des inspecteurs, par le biais du REMPEC, au moyen de cours et stages régionaux de formations (workshop) avec un nombre annuel d'inspecteurs formés
- c) Favoriser l'échange d'expertise entre les pays du Nord et du Sud-Est de la Méditerranée

CONTROLE PAR L'ÉTAT DU PORT EN MÉDITERRANÉE: TABLEAU COMPARATIF

	<p align="center">Paris MoU 1^{er} juillet 1982 incluant le 26^{ème} amendement prenant effet le 1/07/2004¹</p>	<p align="center">Directive 95/21/CE telle que modifiée par la directive 2001/106/CE relative au contrôle par l'État du port²</p>	<p align="center">MoU Méditerranéen 11 juillet 1997</p>
<p>Quota d'inspection</p>	<p>Quota exigé: 25% de taux annuel d'inspection par pays et par an (cf.art. 1.3)</p> <p>Le pourcentage d'inspections (tous membres confondus) représente 28,9% en 2002³.</p> <p>Concernant les États méditerranéens du mémorandum de Paris, les quotas suivants ont été atteints:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Croatie 41,9% - France 16,6% - Grèce 33,48% - Italie 41,7% - Espagne 32,1% 	<p>Quota exigé: 25% de taux annuel d'inspection par pays et par an (cf.art.5 § 1)</p> <p>Le pourcentage d'inspections (tous membres confondus) représente 28,9% en 2002³.</p> <p>Concernant les États méditerranéens membres de l'Union Européenne, les quotas suivants ont été atteints:</p> <ul style="list-style-type: none"> - France 16,6% - Grèce 33,48% - Italie 41,7% - Espagne 32,1% 	<p>Quota exigé: 15% de taux annuel d'inspection par pays et par an (cf.art.1.3)</p> <p>Le pourcentage d'inspections (tous membres confondus) représente 15,99% en 2002⁴.</p> <p>La contribution des États membres du MedMoU concernant le taux d'inspection s'élève pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Malte 18,58% - Israël 21,63% - Egypte 15,61% - Turquie 17,41% - Jordanie 26,75% <p>Données non disponibles pour Chypre, le Liban, le Maroc, la Tunisie, l'Algérie depuis 1998</p>

	<p align="center">Paris Mou 1^{er} juillet 1982 amendement prenant effet le 1/07/2004</p>	<p align="center">Directive 95/21/CE telle que modifiée par la directive 2001/106/CE relative au contrôle par l'État du port</p>	<p align="center">Mou Méditerranéen 11 juillet 1997</p>
<p>Navires à inspecter⁵</p>	<p>I- En fonction du facteur prépondérant⁶:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Navires qui ont fait l'objet d'un rapport ou d'une plainte (par les pilotes ou les autorités portuaires, l'État du port, l'État côtier, le capitaine, l'équipage) 2. Navires impliqués dans un accident (collision, échouement, incident) ou dans une infraction (règles relatives au rejet des substances dangereuses, règles de route, sécurité de la navigation) 3. Navires dont la classe a été suspendue ou retirée pour des raisons de sécurité au cours des 6 mois précédents 4. Navires non identifiés dans le système d'information SIRENAC 	<p>I- Indépendamment de la valeur du coefficient de ciblage⁷:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Navires qui font escale pour la première fois ou après une absence de 12 mois ou plus dans le port 2. Navires battant pavillon d'un État figurant dans le tableau des immobilisations et retards supérieurs à la moyenne 3. Navires autorisés à quitter le port d'un État membre à condition que les anomalies constatées soient supprimées 4. Navires signalés par les pilotes ou autorités portuaires comme présentant des anomalies susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation (conformément à la directive 93/75/CEE et son art.13⁸) 5. Navires dont les certificats ont été délivrés par un organisme non reconnu et non agréé aux termes de la directive 94/57/CE du Conseil 6. Navires qui ne satisfont pas aux obligations imposées par la directive 93/75/CEE 7. Navires classés dans une catégorie faisant l'objet d'une inspection renforcée 8. Navires ayant fait l'objet, durant les 6 mois précédents, d'une suspension pour des raisons de sécurité 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Navires qui font escale pour la première fois ou après une absence de 12 mois ou plus dans le port 2. Navires qui ont été autorisés, sous réserve qu'il soit remédié aux manquements constatés, à quitter le port d'un État signataire du Memorandum, lorsque ce délai arrive à expiration 3. Navires sur lesquels des défauts pouvant porter préjudice à la sécurité de leur navigation ont été signalés par les pilotes ou les autorités portuaires 4. Navires dont les certificats réglementaires relatifs à leur construction et à leur équipement n'ont pas été délivrés conformément aux instruments pertinents

Navires à inspecter	Paris Mou 1 ^{er} juillet 1982 incluant le 26 ^{ème} amendement prenant effet le 1/07/2004	Directive 95/21/CE telle que modifiée par la directive 2001/106/CE relative au contrôle par l'État du port	Mou Méditerranéen 11 juillet 1997
	<p>II - En fonction du facteur de ciblage⁹:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Navires non encore visités ou qui n'ont pas été visité récemment 2. Navires dont les certificats ont été délivrés par un organisme non reconnu 3. Navires battant un pavillon suspect (soit il figure sur la liste noire, soit il n'a pas ratifié un instrument pertinent) 4. Navires pour lesquels des déficiences ont été enregistrées ainsi que ceux dont les déficiences relatives à la classification sont supérieures à la moyenne 5. Navires immobilisés dans un port ou autorisés par l'autorité du port de son État à appareiller à condition de rectifier des déficiences 6. Navires soumis à une inspection renforcée 7. Navires âgés de plus de 13 ans¹⁰ 	<p>II - En fonction du coefficient global de ciblage¹¹:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Navires qui font escale pour la première fois ou après une absence de 12 mois ou plus dans le port 2. Navires non encore visités ou qui n'ont pas été visité récemment 3. Navires dont les certificats ont été délivrés par un organisme non reconnu et non agréé aux termes de la directive 94/57/CE du Conseil¹² 4. Navires battant un pavillon suspect (soit il figure sur la liste noire publiée dans le rapport annuel du memorandum d'entente, soit il n'a pas ratifié un instrument pertinent visé à l'article 2 de la présente directive) 5. Navires pour lesquels des déficiences ont été enregistrées ainsi que ceux dont les déficiences relatives à la classification sont supérieures à la moyenne 6. Navires immobilisés dans un port ou autorisés par l'autorité du port de son État à appareiller à condition de rectifier des déficiences 7. Navires des catégories visées à l'annexe V, section A¹³ 8. Navires de plus de 13 ans 	<ol style="list-style-type: none"> 5. Navires transportant des marchandises dangereuses et polluantes, qui n'ont pas été communiqué à l'autorité compétente du port ou de l'État côtier tous les renseignements pertinents sur les caractéristiques et les mouvements des navires et sur les marchandises dangereuses ou polluantes qu'il transporte 6. Navires dont la classification a fait l'objet d'une suspension au cours des 6 mois précédents pour des raisons de sécurité (cf.art.3.3)

	Paris Mou 1 ^{er} juillet 1982 incluant le 26 ^{ème} amendement prenant effet le 1/07/2004	Directive 95/21/CE telle que modifiée par la directive 2001/106/CE relative au contrôle par l'État du port	Mou Méditerranéen 11 juillet 1997
Procédures d'inspection	<ul style="list-style-type: none"> - Visite générale (cf.art.3.1) - Inspection détaillée (cf.art.3.1) - Inspection renforcée (cf.art.3.3 et section 8.2 de l'annexe 1) 	<ul style="list-style-type: none"> - Inspection (cf.art.6.2) - Inspection détaillée (cf.art.6.3) - Inspection renforcée (cf.art.7) 	<ul style="list-style-type: none"> - Visite à bord (cf.art.3.1.1) - Inspection détaillée (cf.art.3.2.1) - Inspection renforcée (cf.art.3.2.1 et section 2.1 de l'annexe 2)
Suivi des inspections	<ul style="list-style-type: none"> - Suppression des anomalies et d'immobilisation (procédure spécifique lors d'une avarie accidentelle) (cf art.3.9.1 à 3.11) - Mesures de refus d'accès concernant certains navires (cf.art.3.10.5 et annexe 3)¹⁴ 	<ul style="list-style-type: none"> - Suppression des anomalies et d'immobilisation (cf.art.9) - Mise en place d'une procédure à suivre lorsque des navires ne peuvent être inspectés (art.7 bis) - Mesures de refus d'accès concernant certains navires (art.7 ter) 	<ul style="list-style-type: none"> - Suppression des anomalies et d'immobilisation (cf.art.3.6.2) - Mesures de refus d'accès concernant certains navires (cf.art.3.8.2)

	<p>Paris Mou 1^{er} juillet 1982 incluant le 26^{ème} amendement prenant effet le 1/07/2004</p>	<p>Directive 95/21/CE telle que modifiée par la directive 2001/106/CE relative au contrôle par l'État du port</p>	<p>Mou Méditerranéen 11 juillet 1997</p>
<p>Formation des inspecteurs</p>	<ul style="list-style-type: none"> - L'inspecteur agit sur autorisation et sous la responsabilité de l'État du port (cf.art.3.8) - Peut être assisté par toute personne possédant les connaissances professionnelles requises (cf.art.3.8) - Ne doit détenir aucun intérêt commercial, ni dans le port d'inspection ni dans les navires visites (cf.art.3.8) - Ne peut pas agir pour le compte de société de classification¹⁵ (cf.art.3.8) 	<ul style="list-style-type: none"> - L'inspecteur agit sur autorisation de l'autorité compétente de l'État membre (cf.art.12) - Peut être assisté en cas de défaut dans les connaissances professionnelles requises (cf.art.12) - Ne doit avoir aucun intérêt commercial dans le port de l'inspection ni dans le navire inspecté (cf.art.12) - Ne peut agir pour le compte d'une société de classification¹⁶ (cf.art.12) 	<ul style="list-style-type: none"> - L'inspecteur agit sur autorisation et sous la responsabilité de l'État du port (cf.art.3.5.1) - Peut être assisté par toute personne possédant les connaissances professionnelles requises (cf.art.3.5.2) - Ne doit avoir aucun intérêt commercial dans le port de l'inspection ni dans le navire inspecté (cf.art.3.5.3) - Ne peut agir pour le compte d'une société de classification¹⁷ (cf.art.3.5.3)

	Paris Mou 1 ^{er} juillet 1982 incluant le 26 ^{ème} amendement prenant effet le 1/07/2004	Directive 95/21/CE telle que modifiée par la directive 2001/106/CE relative au contrôle par l'État du port	Mou Méditerranéen 11 juillet 1997
Information	<ul style="list-style-type: none"> - Rapports sur les inspections effectuées¹⁸ - Système SIRENAC¹⁹ - Publication mensuelle par les autorités des informations sur les navires immobilisés (cf.art. 3.17 et annexe 5) 	<ul style="list-style-type: none"> - Rédaction d'un rapport d'inspection dont une copie sera remise au capitaine du navire (cf.art.8) - Coopération entre l'autorité compétente, les autorités portuaires et autres autorités qui peuvent fournir des informations utiles concernant le navire faisant escale dans ses ports (cf.art. 14) - Echange d'information et coopération entre les autorités des États membres par le biais d'une liaison opérationnelle entre l'autorité compétente, la Commission et le système d'information SIRENAC (cf.art. 14.2) - Possibilité de consultation pour les inspecteurs du système d'information EQUASIS²⁰ - Publication trimestrielle par les autorités des informations sur les navires immobilisés (cf.art. 15) 	<ul style="list-style-type: none"> - Rapports sur les inspections effectuées (cf.art.4.1) - Les informations suivantes doivent être fournies au secrétariat et être mise à jour tous les 3 ans: nombre d'inspecteurs travaillant sous la responsabilité de l'État du port, nombre de navires entrant dans leurs ports, et les coûts relatifs à l'inspection (cf.art.4.2) - Mise en place de programmes de stage et de séminaires (cf.section 6) - Base de données et statistiques disponibles sur internet - Echange d'information et coopération entre les autorités du mémorandum (annexe 7)

Tableau n°2: Contrôle par l'État du port en Méditerranée: Tableau comparatif

- ¹ 26^{ème} amendement du ParisMoU en vue de s'aligner sur les nouvelles législations : nouvel amendement de SOLAS et entrée en vigueur du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires « code ISPS »
- ² Suite au naufrage de l'Erika, la directive 95/21/CE est modifiée afin de renforcer les mesures prises par l'État du port vis-à-vis des navires sous-normes.
- ³ ParisMou, annual report 2002 (www.parismou.org/upload/anrep%202002%20final.pdf) et Blue Book 2002 (www.parismou.org/upload/anrep/bb2002.pdf)
- ⁴ Progress report which was presented to the IMO 3rd workshop, february 2004 (www.medmou.org)
- ⁵ Navires inspectés en priorité, échappant à la règle qui veut qu'on évite de contrôler un navire qui a déjà fait l'objet d'une inspection dans les 6 derniers mois.
- ⁶ Il s'agit de navires qui ont des antécédents en matière de respect des normes.
- ⁷ Annexe I de la directive 95/21/CE conformément à l'article 5 §2.b
- ⁸ Directive 93/75/CEE du Conseil du 13 septembre 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et en transportant des marchandises dangereuses ou polluantes (directive HAZMAT) abrogée par la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (directive VTMS)
- ⁹ Critère fourni par le système SINERAC, il s'agit de navires « à risque » ou de pavillons peu sûrs.
- ¹⁰ Annexe I « Directives pour les inspecteurs du contrôle par l'État du port », section 1. Inspections prioritaires
- ¹¹ Annexe I, partie II de la directive 2001/106/CE
- ¹² Directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, modifiée par la directive 2001/105/CE.
- ¹³ Catégories de navires soumis à une inspection renforcée (en vertu de l'article 7, paragraphe 1)
- ¹⁴ Ajout d'une annexe spécifique: annexe 3 suite au 25^{ème} amendement
- ¹⁵ Annexe 7 « critères minimaux pour les inspecteurs du contrôle par l'État du port »
- ¹⁶ Annexe VII directive 95/21/CE « critères minimaux pour les inspecteurs du contrôle par l'État du port »
- ¹⁷ Annex 4 « qualification criteria for port state control officers » (Annexe 4 « critères de qualification pour les inspecteurs du contrôle de l'État du port »)
- ¹⁸ Annexe 4 « système d'information sur les inspections »
- ¹⁹ Base de données informatisée sur les inspections de tout navire étranger effectuées dans les autres ports de la région au cours des 6 derniers mois.
- ²⁰ Base de données publiques et privées concernant les inspections des navires.

ANNEXES

ANNEXE 1: Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port

MÉMORANDUM 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]
- Slovénie [6]
- 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 la distorsion de concurrence entre les 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.

Ont convenu de l'entente suivante :

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

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

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

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

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

[6] L'Autorité maritime de Slovénie a adhéré au Mémorandum le 15 mai 2003. Pour l'Autorité maritime de Slovénie, le Mémorandum prendra effet le 22 juillet 2003.

Section 1 Engagements

- 1.1 Chaque Autorité donne effet aux dispositions du présent Mémorandum et de ses Annexes qui constituent une partie intégrante du Mémorandum.
- 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 un nombre total d'inspections correspondant à 25% du nombre moyen de navires de commerce étrangers distincts ci-après dénommés «navires», qui sont entrés dans les ports de son Etat au cours d'une période couvrant les trois dernières années calendaires pour lesquelles les statistiques sont disponibles.
- 1.4 Chaque Autorité consulte, coopère et échange les informations avec les autres Autorités en vue de poursuivre les objectifs du Mémorandum.
- 1.5 Chaque autorité ou autre organisme, selon le cas, établira une procédure appropriée afin que les services de pilotage et les autorités portuaires informent immédiatement l'autorité de l'Etat du Port compétente lorsque ces dernières sont avisées dans le cadre de leurs missions que des déficiences sur un navire peuvent porter préjudice à la sécurité dudit navire ou peuvent constituer une menace pour l'environnement marin.

Section 2 Instruments pertinents

- 2.1 Aux fins du Mémorandum, les instruments pertinents sont les instruments ci-après :
 - .1 Convention internationale sur les lignes de charge, 1966 (LL 66);
 - .2 Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale sur les lignes de charge, (LL PROT 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 PROT 78);
 - .5 Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS PROT 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);
 - .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 (TONNAGE 69);
 - .10 Convention de 1976 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands (OIT 147) ;
 - .11 Protocole de 1996 de la Convention sur la Marine Marchande (normes minima), 1976 (Protocole de 1996 de OIT n° 147) ;
 - .12 Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages liés à la pollution par hydrocarbures (CLC 92).

- 2.2** Dans le cadre de la Convention OIT 147 et de son protocole de 1996, 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 Mémorandum. 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. 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** Les Autorités s'assurent qu'une inspection conforme aux dispositions de l'article 3.1 est effectuée sur tout navire ne faisant pas l'objet d'une inspection renforcée avec un coefficient de ciblage plus élevé que celui de 50 dans le système d'information SIRENaC, à condition qu'une période d'un mois minimum se soit écoulée depuis la dernière inspection effectuée dans la région du Mémorandum.
- 3.3** Un navire appartenant aux catégories de la section 8.2 de l'annexe 1, est soumis à une inspection renforcée après une période de 12 mois écoulée depuis la dernière inspection renforcée effectuée dans la région du Mémorandum. Si un navire appartenant à ces catégories est sélectionné pour une inspection conforme à la section 3.6, une inspection renforcée sera effectuée. Cependant, une inspection conforme à la section 3.1 peut être effectuée dans la période entre 2 inspections renforcées. Les Autorités s'assurent qu'une inspection renforcée est effectuée sur un navire pour lequel l'inspection est indiquée comme obligatoire par le système d'information SIRENaC à son premier port visité après une période de 12 mois depuis la dernière inspection approfondie.
- 3.4** Dans les cas où, pour des raisons opérationnelles, une Autorité ne serait pas en mesure d'effectuer une inspection ou une inspection renforcée telle que mentionnée aux sections 3.2 et 3.3 respectives, l'Autorité, informe sans retard le système d'information SIRENaC qu'une inspection de ce genre n'a pas été menée.

- 3.5** 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.
- 3.6** Dans le choix des navires à inspecter, et s'agissant de navires qui ne sont pas visés dans les sections 3.2 et 3.3, les Autorités déterminent l'ordre de priorité sur la base des critères définis en section 1 de l'Annexe 1.
- 3.7** 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 3.6 et 3.2. Dans ces cas, les inspections sont menées à la satisfaction de l'Autorité à chaque fois qu'elle le jugera approprié.
- 3.8** 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 7. 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.
- 3.9.1** 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 3.10.1, le navire peut être autorisé à appareiller vers un port où ces anomalies peuvent être rectifiées.
- 3.9.2** 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, comme approprié. 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.
- 3.10.1** 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 3.11, 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.

3.10.2 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. De même, l'organisme agréé qui a délivré les certificats de classification ou les certificats pertinents au nom de l'Administration de l'Etat du pavillon reçoit également notification de l'immobilisation, si nécessaire. Les parties citées ci-dessus seront également notifiées par écrit de la levée de l'immobilisation.

*) Référence aux circulaires MSC/Circ.781 et MEPC 6/Circ.2 «Points de contact nationaux des Membres pour la prévention de la sécurité et de la pollution » (annexes 1 et 2). Si un point de contact n'est pas joignable la représentation diplomatique la plus proche devrait être informée.

3.10.3 Lorsque les motifs d'immobilisation résultent d'une avarie accidentelle survenue pendant le voyage vers un port ou pendant les opérations de chargement, 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 pour ce qui concerne la notification à l'Administration de l'Etat du pavillon, l'inspecteur désigné ou l'organisation reconnue responsable de la délivrance du certificat approprié;
- .2 avant d'entrer dans le port ou immédiatement après l'occurrence d'un dommage, 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 à l'Administration de l'Etat du pavillon;
- .3 une action corrective appropriée a été entreprise 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.

3.10.4 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 au 3.10.4.1, 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 3.10.4.2 se verra refuser l'accès à tous les ports relevant d'autorités signataires du Mémoire de Paris à l'exception des situations décrites en 3.12.3 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.

3.10.5 Mesures de refus d'accès concernant certains navires :

1. Les Autorités s'assurent qu'un navire appartenant à l'une des catégories de l'Annexe 3, section A, ne sera pas autorisé à accéder dans n'importe quel port de la région couverte par le Mémoire, exceptés dans les situations décrites dans la section 3.12.3 si le navire :
 - navigue sous pavillon d'un Etat de la liste noire publiée chaque année dans le rapport annuel du Mémoire d'entente de Paris, et a été immobilisé plus de deux fois au cours des 24 précédents mois dans des ports de la région du Mémoire;

-ou navigue sous pavillon d'un Etat « à très haut risque » ou « à haut risque » dans la liste noire publiée par le Mémoire d'entente de Paris, et a été immobilisé plus d'une fois au cours des 36 derniers mois dans les ports de la région du Mémoire.

Le refus d'accès s'applique immédiatement après le moment où le navire a été autorisé à quitter le port où il a fait l'objet d'une seconde ou troisième détention le cas échéant.

2. Afin de remplir l'objectif du paragraphe 1, les Autorités se conformeront aux procédures détaillées dans la section B de l'Annexe 3.

3.11 Lorsque les anomalies, visées à la section 3.10.1, 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 le cas où la décision de diriger un navire dans un chantier de réparation est due à un défaut de respect de la Résolution A.744 (18) de l'OMI, soit pour des raisons de documents ou pour des défauts structurels du navire et des déficiences, l'Autorité peut exiger que les mesures nécessaires soient effectuées dans le port de détention avant d'autoriser le navire à naviguer.

Si le navire est immobilisé du fait de l'absence de fonctionnement d'un système d'enregistrement de données du voyage, lorsque son utilisation s'avère obligatoire, et que cette déficience ne peut être aussitôt rectifiée dans le port de détention, l'Autorité compétente peut autoriser le navire à poursuivre sa route vers le port adéquat le plus proche où cela pourra être rectifié ou exiger que cette déficience soit rectifiée dans un délai maximum de 30 jours.

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 3.10.2 et toute autre autorité concernée. La notification aux Autorités inclut le rapport final d'inspection et le lieu ainsi que l'heure d'arrivée supposée. Une notification supplémentaire sera assurée par l'utilisation du système SIRENaC. L'Autorité destinataire de ce message informera l'Autorité émettrice des mesures prises.

3.12.1 Les Autorités prennent les mesures pour s'assurer que :

- .1 Les navires visés à la section 3.10.1 ou 3.11 qui prennent la mer sans s'être conformés aux conditions fixées par l'Autorité du Port; ou
- .2 Les navires visés à la section 3.11 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.

3.12.2 Dans les conditions visées au .1 du paragraphe 3.12.1, 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 3.12.1, 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.

- 3.12.3** Nonobstant les dispositions de la section 3.12.1, 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, 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.
- 3.13** Les dispositions des sections 3.10.2 et 3.11 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.
- 3.14** Les Autorités, à l'issue d'une inspection, font en sorte qu'il soit remis au capitaine du navire un rapport d'inspection, dans lequel devront figurer les résultats de l'inspection et les détails des mesures prises.
- 3.15** 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 3.12.1 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.
- 3.16** 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 ou de refus d'accès prise par l'Autorité de cet Etat. Le recours ne suspend pas l'immobilisation ou le refus d'accès. Le capitaine du navire est informé par l'Autorité du droit de recours.
- 3.17** Chaque Autorité devra prendre les mesures nécessaires de façon à assurer la publication au moins mensuelle des informations énoncées dans l'Annexe 5 sur les navires inspectés et les navires retenus.
- 3.18** 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 indéfiniment 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

- 4.1** Chaque Autorité 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.
- 4.2** Les informations fournies conformément aux paragraphes précédents peuvent être publiées ou diffusées de façon électronique afin de fournir aux Autorités les informations énoncées à la section 3.17 ainsi qu'à d'autres fins relevant des décisions du Comité mentionné à la section 6.
- 4.3** Le DSI, mentionné à l'Annexe 4 et le Secrétariat, mentionné à la section 6.4 facilitent la publication des informations en diffusant des informations sous forme électronique ou format papier reprenant fidèlement les informations contenues dans le système d'information mentionné à l'Annexe 4.

- 4.4** Lorsque les données issues de l'inspection ou de la détention contiennent des informations sur des personnes morales de droit privé, les Autorités entreprennent d'assurer la protection de la vie privée de ces personnes conformément aux lois et règlements internationaux ou communautaires en vigueur. Cependant cette mesure de protection ne doit pas empêcher la publication des noms des compagnies des navires inspectés ou la publication des noms des affrêteurs impliqués.

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 2.

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 Mémorandum;
 - .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 Mémorandum;
 - .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 Mémorandum.
- 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 Mémorandum;
 - .3 entreprend les autres tâches qui peuvent être nécessaires pour assurer le bon fonctionnement du Mémorandum.

Section 7 Amendements

- 7.1** Toute Autorité peut proposer des amendements au Mémorandum.
- 7.2** La procédure ci-après s'applique aux amendements des sections du Mémorandum :
- .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 Mémorandum :
- .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

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 pré-lavage 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

Section 7 Convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (OIT 147) et Protocole OIT 147 de 1996

Section 8 Inspection renforcée de certaines catégories de navires

- 8.1** Dispositions générales pour une inspection renforcée
- 8.2** Catégories de navires soumis à une inspection renforcée
- 8.3** Procédures 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, conformément à la section 1.5 du mémorandum ;
 - .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 infondé; 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 impliqué dans un abordage, un échouement ou un incident en route vers le port;
 - été accusé 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 impliqué 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 ou retirée pour des raisons de sécurité au cours des 6 mois précédents.
 - .7 les navires qui ne sont pas identifiés dans le système d'information SIRENaC.
- 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 le pavillon d'un Etat, figurant sur la liste noire publiée dans le rapport annuel du Mémorandum d'Entente;
 - .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 dont les déficiences relatives à la classification sont supérieures à la moyenne;
- .10 les navires qui appartiennent à une catégorie visée à la section 8 de la présente annexe;
- .11 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 pour navire de charge;
- .6 Certificat d'exemption et toutes listes de cargaisons (voir SOLAS II-2/53.1.3);
- .7 Certificat de sécurité pour navire de charge;
- .8 Attestation de conformité (SOLAS 74, règle II-2/54);
- .9 Liste ou manifeste spécial de marchandises dangereuses ou plan d'arrimage détaillé;
- .10 Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac ou, Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac;
- .11 Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou, Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac;
- .12 Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures;
- .13 Certificat international de prévention de la pollution lié au transport des substances liquides nocives transportées en vrac;
- .14 Certificat international de franc-bord (1966);
- .15 Certificat international d'exemption de franc-bord;
- .16 Registre des hydrocarbures (parties I et II);
- .17 Plan d'urgence de bord contre la pollution par hydrocarbures;
- .18 Registre de la cargaison;
- .19 Documents spécifiant les effectifs minimaux de sécurité;
- .20 Brevets d'aptitude;
- .21 Certificats médicaux (voir Convention de l'OIT N° 73);
- .22 Tableaux d'organisation du travail à bord (voir Conventions de l'OIT N°180 et STCW);
- .23 Registre des heures de travail et de repos des marins (voir Convention de l'OIT N°180
- .24 Dossier de stabilité;
- .25 Copies de l'Attestation de conformité et du Certificat de gestion de la sécurité délivrées 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 engin à grande vitesse et permis d'exploitation pour engin 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 registre des essais et exercices, ainsi que le registre de sûreté, 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 des ordures;
- .44 Certificat d'assurance ou tout autre garantie financière en matière de responsabilité civile pour les dommages provoqués par la pollution par hydrocarbures ;
- .45 Certificat international de sûreté (ISSC) ;
- .46 fiche synoptique continue.

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 (ci-après appelé l'«inspecteur») 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 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 donne 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 intempéries;
- .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

4.1 Dans l'application des dispositions du paragraphe 3.1 du Mémorandum, les bonnes raisons d'effectuer une inspection détaillée 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 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 ;
- .12 l'absence d'un tableau d'organisation du travail ou d'un registre des heures de travail ou de repos des marins (voir OIT 180).

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

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, telle qu'amendée).
- 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 batardeaux en 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 déficiences générales telles que des presse-étoupes 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 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 portable 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 manœuvrer. 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, amendée par la Résolution A.497(XII) 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 la vage 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-citerne 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-citerne quitte son dernier port de déchargement. Il y a lieu de noter que si un navire-citerne 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 pré-lavage conformément à l'Annexe II de MARPOL 73/78

5.4.1 Procédures pour l'inspection des opérations de déchargement, d'assèchement et de pré-lavage (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 de l'Etat du port 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 & 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 si les opérations de déchargement et d'assèchement peuvent 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 (par exemple, pression de refoulement, température de l'air ambiant, mauvais fonctionnement, etc.);
 - .4 si le navire gagne ou reste dans une zone spéciale ou s'il quitte une zone spéciale;
 - .5 si le navire demande à être exempté de l'obligation de procéder au pré lavage 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 de l'Etat du port 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 pré lavage 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 de l'Etat du port, 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 fonctionnement du système d'assèchement, s'il est installé (Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet);
 - .3 les citernes qui doivent obligatoirement être pré lavées, 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 pré lavées, les eaux de lavage étant rejetées soit dans des installations de réception, soit à la mer (Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet, document de transport et température de la cargaison);
 - .5 les opérations de pré lavage et/ou d'évacuation des résidus 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 pré lavage 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 de 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 ventilation.
- 5.4.1.13** L'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port ou l'inspecteur agréé par l'Administration de l'Etat du port 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 de l'Etat du port 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 de l'Etat du port 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 pré lavées 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 de l'Etat du port 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 indûment 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 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 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 salle 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 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 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 du pavillon peut, compte-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 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 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 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 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 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 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 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 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 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 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, le local CO₂, les diffuseurs et les pompes d'incendie de secours doivent également participer à l'exercice. L'inspecteur 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 manœuvrés par les membres de l'équipage que le rôle d'appel charge de cette tâche. Si possible, l'inspecteur 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 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 peut déterminer s'il y a à bord d'un navire à passagers un plan de lutte contre les 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 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 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 de charge 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 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 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 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 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 peut déterminer si les officiers chargés du quart à la passerelle connaissent bien les commandes de la passerelle et le matériel de navigation (y compris les cartes électroniques quand le navire en est doté), s'ils savent passer du pilote automatique à la commande manuelle, et inversement, et s'ils ont une bonne connaissance des caractéristiques de manœuvre du navire.
- 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 peut s'assurer également que les officiers maîtrisent tous les renseignements dont ils disposent en ce qui concerne, par exemple, les caractéristiques de manœuvre du navire, les

signaux de sauvetage, les publications nautiques à jour, les listes de contrôle sur les procédures à appliquer à la passerelle, les instructions, les manuels, etc.

- 5.5.38** L'inspecteur 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 manœuvres, 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 défaillantes, 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 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 doit vérifier, le cas échéant, que le chargement et le déchargement de la cargaison s'effectuent conformément au plan de chargement et au plan de déchargement 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 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 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 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 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 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 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 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 manœuvrer; 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 manœuvrer.

5.5.51 L'inspecteur 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 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 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 affichés 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 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 peut déterminer si des installations de réception ont été utilisées et noter toute insuffisance présumée de ces installations.
- 5.5.56** L'inspecteur 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 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 peut vérifier, pour ce qui est des navires exemptés par l'Administration de l'Etat du pavillon 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 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.

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

- 5.5.58** L'inspecteur 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-citerne 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 insuf-

finisance 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-citernes 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 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.
- 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 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 de l'Etat du pavillon prouve que la construction et l'armement du navire sont conformes aux prescriptions applicables. L'inspecteur 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 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" (voir *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 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" ;
 - .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;
 - .2 les dispositions internationales énoncées dans la Convention SOLAS 74, la Convention STCW 78 et la Résolution A.890 (21) de l'OMI; et
 - .3 les dispositions de la Convention OIT 147 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

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 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 manœuvrant 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. Les horaires de quart peuvent également être conformes aux dispositions de la Convention N°180 de l'OIT (voir section 7).

Section 7 Convention N°147 de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands, (OIT 147), et Protocole de 1996 de la Convention OIT 147

- 7.1** Les inspections à bord des navires qui entrent dans le champ d'application de OIT 147 et du protocole de 1996 de la 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°133) sur les emménagements et les équipages (dispositions supplémentaires) ,1970;
 - .7 la Convention (N°180) sur les heures de travail des marins et les effectifs, 1996 ;
 - .8 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'information 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 du Bureau International du Travail (BIT) "Inspection des conditions de travail à bord des navires : directives concernant les procédures applicables" et le guide OMI/OIT pour le développement des tableaux d'organisation du travail des marins et des enregistrements des heures de travail ou des heures de repos.
- 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;
- .6 la Convention (N° 108) sur les cartes d'identité des marins, 1958;
- .7 la Convention (N° 135) sur les Représentants des marins, 1987;
- .8 la Convention (N° 164) sur le système de santé et les soins médicaux des marins, 1987 ;
- .9 la Convention (N° 166) sur le rapatriement des marins, 1987.

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 au BIT.

7.5 Les parties de la publication du BIT "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 (conformément à STCW 95);
 - .4 des durées de travail et des effectifs (conformément à OIT 180 et STCW 95);
- 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. Les inspections renforcées sont effectuées conformément aux procédures de la section 8.3.

8.2 Catégories de navires soumis à une inspection renforcée

8.2.1 Pétroliers, d'une jauge supérieure à 3000 et de plus de 15 ans, selon la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire;

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

8.2.3 Navires à passagers; de plus de 15 ans, autres que les navires rouliers et les engins à grande vitesse faisant des services réguliers prévus par la directive 1999/35/CE du Conseil;

8.2.4 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.

8.3 Procédures relatives à l'inspection renforcée de certaines catégories de navires

8.3.1 Soumis à leur faisabilité ou aux contraintes liées à la sécurité des personnes, du navire ou du port, l'inspection renforcée pourra porter au minimum 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.

8.3.2 Tous navires (toutes les catégories du paragraphe 8.2 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 des eaux souillées par hydrocarbures.

8.3.3 Pétroliers :

Outre les points énumérés au paragraphe 8.3.2 de la présente Annexe, les points suivants sont également 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 ballasts des pétroliers: inspection d'au moins un ballast dans la zone à cargaison depuis un trou ou un pont d'accès en premier lieu puis à l'intérieur si l'inspecteur trouve des raisons justifiant une inspection au-delà ;
- .6 vérification de la présence des documents ci-après, lecture et vérification que l'Etat du pavillon ou la société de classification les a enregistrés :
 - (1) rapports des études de structure,
 - (2) rapports de condition d'évaluation,
 - (3) rapports des mesures d'épaisseurs,
 - (4) document descriptif prévu par le règlement OMI A.744 (18).

8.3.4 Vraquiers :

Outre les points énumérés au paragraphe 8.3.2 de la présente Annexe, les points suivants sont également 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'écouille;
- .3 fissuration et corrosion localisée éventuelle des cloisons transversales;
- .4 accès aux cales;
- .5 vérification de la présence des documents ci-après, lecture et vérification que l'Etat du pavillon ou la société de classification les a enregistrés :
 - (1) rapports des études de structure,
 - (2) rapports de condition d'évaluation,
 - (3) rapports des mesures d'épaisseurs,
 - (4) document descriptif prévu par le règlement OMI A.744 (18).

8.3.5 Navires-citernes pour gaz et produits chimiques :

Outre les points énumérés au paragraphe 8.3.2 de la présente Annexe, les points suivants sont également 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.

8.3.6 Navires à passagers :

Outre les points énumérés au paragraphe 8.3.2 de la présente Annexe, les points suivants sont également 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 doivent pas provoquer 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 et du Protocole de 1996 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:

- .1 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;
- .2 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;
- .14 transmettre le maximum d'informations en cas d'accident (telles qu'elles sont enregistrées dans le registre des données 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 9.3.4.9 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 et documents 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, en appliquant la clause "de traitement pas plus favorable", 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 ou, 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;
- .15 défaut de mise en œuvre du programme de visite renforcée;
- .16 absence ou fonctionnement défectueux du VDR lorsque son utilisation est obligatoire.

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 sûres 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 sûres 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 (LL 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 notablement 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 s'f 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;
- .5 absence du dossier du rapport de visite ou non conformité à la règle 13G (3) (b) de la Convention.

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 MARPOL 73/78, Annexe V

- .1 absence de plan de gestion des ordures;
- .2 livre d'enregistrement de déchets non disponible;
- .3 personnel navigant ne connaissant pas les dispositions du plan de gestion de disposition et de déchargement des ordures.

9.3.4.9 Domaines relevant de la Convention STCW

- .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 marine;
- .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.

9.3.4.10 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;
- .6 preuve flagrante que le personnel de veille et de garde pour le premier quart et les quarts ultérieurs est affaibli par la fatigue.

9.3.4.11 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 ENQUETES ET INSPECTIONS MENEES 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-citerne, navire de charge, navire à passagers, navire de pêche), dimensions (jauge estimative) et autres renseignements descriptifs (par exemple, couleur de la superstructure et marques portées sur les cheminées);
- .7 Tirant d'eau (en charge ou sur lest);
- .8 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 Confirmation que le rejet a 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 en longitude et latitude si elle est différente de celle indiquée sous 3.1.1.4 de la présente Annexe;
- .3 Distance approximative en milles marins de l'amer le plus proche;
- .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 : Bande 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 Télé observation 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) :

- .1 fiches récentes de mesure du creux des citernes;
- .2 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 réponses aux questions suivantes peuvent être pertinentes :

- .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 Quelle est la date de la dernière évacuation de résidus et façon dont cette évacuation a été 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 Les citernes contenant du ballast pollué pendant le voyage sur lest (si le navire est arrivé sur lest);
- .18 Les citernes contenant 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;
- .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 Les citernes propres et 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 enfreint.

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 Si le rejet a 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 en longitude et latitude si elle est différente de celle indiquée en 5.1.1.4 de la présente Annexe;
- .3 Distance approximative en milles marins de la terre la plus proche;
- .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 Télé-observation 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 réponses aux questions suivantes peuvent être pertinentes :

- .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 pré lavées ?
- .4 Quels sont les 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 Quelles sont les 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 pré lavé 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 enfreint;
- .3 Les résultats de l'enquête justifient-ils l'établissement d'un rapport sur les déficiences ?

MESURES DE REFUS D'ACCES CONCERNANT CERTAINS NAVIRES

A. Catégories de navires soumis à un refus d'accès (mentionné à la section 3.10.5.1 du Mémorandum)

1. navires citernes pour gaz et produits chimiques;
2. vraquiers;
3. pétroliers;
4. navires à passagers.

B. Procédures relatives à un refus d'accès (mentionnées à la section 3.10.5.2 du Mémorandum)

1. Si les conditions mentionnées à la section 3.10.5.2 du Mémorandum sont remplies, l'Autorité du port où le navire est retenu pour la deuxième ou troisième fois, doit informer par écrit le capitaine et le propriétaire ou l'exploitant du navire de l'ordre de refus d'accès frappant ce navire.

L'autorité compétente doit également informer l'administration de l'Etat du pavillon, la société de classification concernée, le Département des Systèmes d'Information (DSI) et le secrétariat.

L'ordre de refus d'accès prend effet au moment où le navire a reçu l'autorisation de quitter le port après avoir rectifié la déficience qui a provoqué sa détention.

2. Afin que l'ordre de refus d'accès soit levé, le propriétaire ou l'exploitant du navire adresse une demande formelle à l'Autorité de l'Etat ayant imposé un ordre de refus d'accès. A cette demande doit être joint un certificat de l'administration de l'Etat du pavillon certifiant que le navire est conforme aux dispositions en vigueur des conventions internationales appropriées. La demande de retrait d'un ordre de refus d'accès doit également être accompagnée, le cas échéant, par un certificat de la société de classification qui a classé le navire montrant que le navire est conforme aux normes de classification édictées par cette société.
3. L'ordre de refus d'accès prend fin après une nouvelle inspection dans un port désigné par les inspecteurs de l'Autorité qui a imposé un ordre de refus d'accès et si preuve est faite à cette Autorité que le navire satisfait à toutes les exigences des Conventions internationales. Si le port désigné est situé dans une région couverte par le Mémorandum, l'autorité compétente de l'Etat du port de destination autorise, avec l'accord de l'Autorité qui a imposé un ordre de refus d'accès, le navire à poursuivre vers le port de destination en question, à seules fins de vérifier que le navire remplit les conditions du paragraphe 2. La nouvelle inspection est une inspection renforcée qui porte au moins sur les articles de la section 8.3 de l'annexe 1 du Mémorandum. Tous les frais de cette inspection renforcée sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.
4. Si les résultats satisfont l'Autorité qui a imposé cette mesure, l'ordre de refus d'accès prend fin. Le propriétaire ou l'exploitant du navire doivent être informés par écrit. L'Autorité doit également notifier sa décision par écrit à l'administration de l'Etat du pavillon, la société de classification concernée, le DSI et le Secrétariat.
5. Les informations portant sur les navires ayant fait l'objet d'un refus d'accès à un port dans une région couverte par le Mémorandum sont disponibles dans la base SIRENaC et publiées conformément aux dispositions de la section 3.17 du Mémorandum.

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 des 6 mois précédents.
- 2 Au sein du Ministère français chargé des transports, le Département des Systèmes d'Information (DSI) de la Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer (DAMGM) est chargé de collecter et de gérer le système d'information des inspections.
- 3 A cette fin, les Autorités fournissent, de préférence par voie télématique, au DSI les informations sur les navires inspectés dans leurs ports nationaux. L'insertion de l'information dans les fichiers d'inspection devrait, de préférence, être réalisée quotidiennement par une saisie informatique directe.
- 4 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 3.11 du Mémorandum et l'échange d'information sur les infractions opérationnelles visées à la section 5 du mémorandum.
- 5 Les informations, objet des paragraphes 3 et 4 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 DSI.
- 6 Dans la gestion des informations, le DSI, ne portera aucune modification aux données transmises par les Autorités, excepté celles prévues par des procédures standardisées visant à améliorer l'utilisation de certains codes. DSI n'apporte des modifications aux informations transmises que sur la demande de l'Autorité à l'origine de ces informations.
- 7 Le DSI devra assurer le traitement de l'information mentionnée au paragraphe 3 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 DSI.
- 8 Si lors de circonstances exceptionnelles les informations des paragraphes 3 et 4 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.
- 9 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 DSI.
- 10 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.
- 11 Avec l'accord de l'Autorité, le DSI 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 LOAD LINES 66 et Article X de STCW.

- 12** Avec l'accord de l'Autorité, le DSI 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.

**PUBLICATION DES INFORMATIONS PORTANT SUR LES DETENTIONS ET LES
INPECTIONS (mentionnées à la section 3.17 du Mémorandum)**

I Les informations sur les navires en détention comportent :

- le nom du navire ;
- le numéro OMI ;
- le type de navire ;
- le tonnage ;
- l'année de construction déterminée sur la base de la date indiquée dans les certificats de sécurité du navire ;
- les nom et adresse de l'armateur ;
- pour les navires transportant des matières liquides ou solides en vrac, les noms et adresses de l'affréteur responsable du choix du navire et tu type de fret ;
- L'Etat du pavillon ;
- La société de classification ou les sociétés de classification, si applicable, qui a/ ont émis les certificats de classe pour ce navire ;
- La société de classification ou les sociétés de classification qui a/ ont émis les certificats pour ce navire conformément aux conventions en vigueur dans l'Etat du pavillon qui délivre les certificats ;
- Port et date d'inspection de la dernière inspection renforcée, le cas échéant et demande de détention ;
- Port et date d'inspection de la dernière visite spéciale et nom de l'organisation qui a fait cette visite ;
- Nombre de détentions au cours des 24 derniers mois ;
- Pays et port de détention ;
- Date de fin de la détention ;
- Durée de détention, en jours ;
- Nombre de déficiences constatées ainsi que leurs motifs, dans des termes clairs et explicites ;
- Description des mesures prises par l'autorité compétente, le cas échéant, par la société de classification faisant suite à la détention ;
- Dans le cas d'un refus d'accès à un port situé dans une région du Mémorandum, les motifs clairs et précis ;
- Indication, le cas échéant, de la part de responsabilité de la société de classification ou de l'organisme privé qui ont effectué le contrôle liées à la ou aux déficiences qui ont conduit à la détention ;

- Description des mesures prises pour un navire ayant reçu l'autorisation de continuer sa route vers la zone de réparation de navires la plus proche, ou qui a fait l'objet d'un refus d'accès à un port situé dans la zone du Mémorandum.

II Les informations concernant les navires inspectés comportent :

- nom du navire ;
- numéro OMI ;
- type de navire ;
- jauge ;
- année de construction ;
- nom et adresse de la compagnie du navire ;
- dans le cas de navires transportant du vrac solide ou liquide, le nom et l'adresse de l'affréteur responsable du choix du navire et le type de contrat ;
- l'Etat du pavillon ;
- la société de classification ou les sociétés de classification, si nécessaire, qui a/ont émis les certificats de classe pour ce navire ;
- la société de classification ou les sociétés de classifications et/ou tout autre organisme qui a émis les certificats pour ce navire conformément aux conventions en vigueur dans l'Etat du pavillon qui délivre les certificats ;
- pays, port et date d'inspection ;
- nombre et nature des déficiences.

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 :

- .1 d'un brevet de capitaine, l'autorisant à prendre les commandes d'un navire de 1600 ou plus (règle II/2, STCW),
ou
- .2 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
- .3 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 .1 et .2 doivent avoir exercé en mer, pendant 5 ans au moins, les fonctions d'officier du service "pont" ou du service "machine", selon le cas;

3 Soit:

- .1 l'inspecteur doit être titulaire d'un diplôme universitaire pertinent ou avoir suivi une formation équivalente,
et
- .2 avoir suivi une formation dans une école d'inspecteurs de la sécurité des navires et être diplômé de cette école,
et
- .3 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.

ANNEXE 2: Mémorandum d'entente méditerranéen sur le contrôle par l'État du port

**MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL
IN THE MEDITERRANEAN REGION,
11st july 1997**

Introduction

The Maritime Authorities ⁽¹⁾ of

Algeria
Cyprus
Egypt
Israel
Lebanon
Malta
Morocco
Tunisia
Turkey
Palestinian Authority

hereinafter referred to as "the Authorities"

Recognizing the need to increase maritime safety and the protection of the marine environment and the importance of improving living and working conditions on board ships.

Recalling the Declaration adopted on 28 November 1995 on the occasion of the Euro-Mediterranean Conference in Barcelona, establishing a Euro-Mediterranean partnership and including, inter alia, co-operation in maritime safety and pollution prevention in the Mediterranean basin.

Noting with appreciation the progress achieved in these fields, in particular by the International Maritime Organization (IMO) and the International Labour Organization (ILO).

Noting also the contribution which has and which can be made by the European Community towards meeting the above-mentioned objectives.

Mindful that the principal responsibility for the effective application of standards laid down in international instruments rests upon the authorities of the State whose flag a ship is entitled to fly.

Recognizing nevertheless that effective action by port States is required to prevent the operation of substandard ships.

Recognizing also the need to avoid distorting competition between ports.

Convinced of the necessity, for these purposes, of an improved and harmonized system of port State control and of strengthening co-operation and the exchange of information.

Have reached the following understanding:

⁽¹⁾ Maritime Authorities are the national maritime administrations designated for the implementation of this Memorandum (see Annex 1).

Section 1 Commitments

1.1 Each Authority will give effect to the provisions of the present Memorandum and the Annexes thereto which constitute an integral part of the Memorandum, and take all necessary steps to ratify instruments relevant for the purposes of this Memorandum.

1.2 Each Authority will establish and maintain an effective system of Port State Control with a view of ensuring that, without discrimination as to flag, foreign merchant ships visiting the ports of its State comply with the standards laid down in the relevant instruments defined in section 2.

1.3 Each Authority will achieve, within a period of 3 years from the coming into effect of the Memorandum an annual total of inspections corresponding to 15% of the estimated number of individual foreign merchant ships, hereinafter referred to as "ships", which entered the ports of its State during a recent representative period of 12 months. The Committee established pursuant to Section 7.1 will monitor the overall inspection activity and its effectiveness throughout the region. The Committee will also adjust the target inspection rate based on experience gained and progress made in the implementation of the Memorandum of Understanding.

1.4 Each Authority will consult, co-operate and exchange information with the other Authorities in order to further the aims of the Memorandum.

Section 2 Relevant Instruments

2.1 For the purposes of the Memorandum "relevant instruments" are, together with the Protocols and amendments to these instruments and related codes of mandatory status in force the following instruments:

- * The International Convention on Load Lines, 1966.
- * The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74).
- * The Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.
- * The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/178).
- * The International Convention on Standards of Training, Certification and

Watch keeping for Seafarers, 1978 (STCW 78).

* The Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972;

* The Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No. 147).

2.2 With respect to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention 147). Each Authority will apply the instructions in Annex 1 for the application of ILO publication "Inspection of Labour Conditions on board Ship: Guidelines for procedure".

2.3 Each Authority will apply those relevant instruments which are in force and to which its State is a Party. In the case of amendments to a relevant instrument, each Authority will apply those amendments which are in force and which its State has accepted. An instrument so amended will then be deemed to be the "relevant instrument" for that Authority.

2.4 When inspecting a ship flying the flag of a State not party to a Convention or a "relevant instrument" as amended for the purposes of port State control, the Authorities which are party to such Convention or "relevant instrument" as amended shall ensure that the treatment given to such ship and its crew is not more favorable than that given to ships flying the flag of a State which is party to that Convention or "relevant instrument".

2.5 In the case of ships below 500 tons gross tonnage the Authorities will apply those requirements of the relevant instruments which are applicable and will to the extent that a relevant instrument does not apply take such action as may be necessary to ensure that those ships are not clearly hazardous to safety, health or the environment, having regard, in particular to Annex 2.

Section 3 Inspection procedures, Rectification and Detention

3.1.1 In implementing the Memorandum, the Authorities will carry out inspections which will consist of a visit on board a ship in order to check the validity of the certificates and other documents relevant for the purposes of the Memorandum as well as the condition of the ship, its equipment and crew, as well as the living and working conditions of the crew.

3.1.2 The Authority shall ensure that the inspector shall, as a minimum, check the certificates and documents listed in Annex 2, to the extent applicable and satisfy himself of the overall conditions of the ship including the engine room and the accommodations and the hygienic conditions.

3.2.1 Whenever there are clear grounds for believing that the condition of a ship or of its equipment or crew does not substantially meet the requirements of a relevant instrument a more detailed inspection shall be carried out, including further checking of compliance with on-board operational requirements.

3.2.2 Clear grounds exist when the inspector finds evidence which in his professional judgement warrants a more detailed inspection of ship, equipment or crew. The Authorities will regard as clear ground, inter alia, those set out in Annex 3.

3.2.3 Nothing in these procedures should be construed as restricting the powers of the Authorities to take measures within its jurisdiction in respect of any matter to which the relevant instruments relate.

3.2.4 The relevant procedures and guidelines for control of ships specified in Annex 2 shall also be applied.

3.3 In selecting ships for inspection, the Authorities shall give priority to the following ships:

- Ships visiting a port of a State, the Authority of which is a signatory to the Memorandum, for the first time or after an absence of 12 months or more.

- Ships which have been permitted to leave the port of a State; the Authority of which is a signatory to the Memorandum, on the condition that the deficiencies noted must be rectified within a specified period, upon expiry of such period.

- Ships which have been reported by pilots or port authorities as having deficiencies which may prejudice their safe navigation.

- Ships whose statutory certificates on the ship's construction and equipment, have not been issued in accordance with the relevant instruments.

- Ships carrying dangerous or polluting goods, which have failed to report all relevant information concerning the ship's particulars, the ship's movements and concerning the dangerous or polluting goods being carried to the competent authority of the port and coastal State;

- Ships which have been suspended from their class for safety reasons in the course of the preceding six months.

3.4 The Authorities will seek to endeavour to inspect ships which have not been inspected within the previous 6 months by other Authorities unless there are clear grounds for inspection. These procedures are not applicable to ships listed under 3.3 which may be inspected whenever the Authority deems appropriate.

3.5.1 Inspections will be carried out only by a person, duly authorized by his Authority to carry out port State inspections and responsible to that Authority, who fulfils the requirements of paragraph 3.5.3 and the qualification criteria specified in Annex 4.

3.5.2 The inspector carrying out port State control may be assisted by a person with the required expertise when such expertise cannot be provided by his Authority.

3.5.3 The inspector carrying out port State control and the person assisting him shall have no commercial interest either in the port of inspection or in the ships inspected, nor shall the inspector be employed or undertake work on behalf of non-governmental organizations which issue statutory and classification certificates or which carry out the surveys necessary for the issue of those certificates to ships.

3.5.4 Each Inspector shall carry a personal document in the form of an identity card issued by his authority indicating that the inspector is authorized to carry out inspections. A common model for such an identity card is attached at Annex 5.

3.6.1 On completion of an inspection the master of ship shall be provided by the inspector with a document in the form specified in Annex 6 to this Memorandum of Understanding, giving the results of the inspection and details of any decision taken by the inspector and of the corrective action to be taken by the master, owner, or operator.

3.6.2 The Authority shall be satisfied that any deficiencies confirmed or revealed by the inspection are rectified.

3.6.3 In the case of deficiencies which are clearly hazardous to safety, health or the environment the Authority will detain the ship or will stop the operation in the course of which the deficiencies have been revealed. The detention order or the stoppage of the operation shall not be lifted until the hazard is removed, except under the conditions provided for in 3.8.1 below.

3.6.4 When exercising his professional judgement as to whether or not a ship should be detained, the inspector shall be guided by the criteria set out in Annex 2.

3.7 In the event that a ship is detained the Authority shall immediately inform the administration of the State whose flag the ship is entitled to fly and the consul or, in his absence, its nearest diplomatic representative of the action taken. Where relevant, the organization responsible for the issue of the certificates shall also be informed.

3.8.1 Where deficiencies referred to in 3.6.3 cannot be remedied in the port of inspection, the Authority may allow the ship to proceed to another port, or the nearest repair yard subject to any appropriate conditions determined by that Authority with a view to ensuring that the ship can so proceed without danger to safety, health or the environment. In such circumstances the Authority will notify the competent Authority of the region State where the next port of call or the repair yard is situated, the parties mentioned in 3.7 and any other Authority as appropriate. Notification to Authorities will be made in

accordance with Annex 7. The Authority receiving such notification will inform the notifying Authority of action taken.

3.8.2 The Authorities will take measures to ensure that ships referred to in 3.8.1 which either proceed to sea without complying with the conditions determined by the Authority which detained the ship or which do not call into the agreed port or yard to undertake repairs, shall be refused access to any port within this Memorandum until the owner or operator and the flag State notify the Authority of the State where the ship was found defective or the Authority which receives the vessel that the ship complies with all applicable requirements of the relevant instruments. In the latter case, the receiving Authority will notify all other Authorities of such compliance.

3.8.3 In the exceptional event of "force majeure", access to a specific port may be permitted to minimize the risk of life or of pollution.

3.9 The provisions of Section 3.7 and 3.8 are without prejudice to the requirements of relevant instruments or procedures established by international organizations concerning notification and reporting procedures related to port State control.

3.10 When exercising control under the Memorandum, the Authorities will make all possible efforts to avoid unduly detaining or delaying a ship. Nothing in the Memorandum affects rights created by provisions of relevant instruments relating to compensation for undue detention or delay.

3.11 In case the master, owner or agent of the ship notifies the port State control Authorities prior to or upon arrival of the vessel at the port, of any damage, breakdown or deficiency to the ship, its machinery and equipment, which is intended to be repaired or rectified before the ship sails from that port, the detention should be recorded only if deficiencies justifying detentions are found after the master has given notification that the ship was ready for inspectors. The same procedure applies when the port State control Authorities are notified that the ship is scheduled to be surveyed at the port with respect to flag, statutory or class requirements.

3.12 In exceptional circumstances, when a ship on its way to a specified repair yard needs to call at a port for temporary repairs for safety reasons, it may be allowed into that port. All commercial operations are forbidden, except the unloading of its cargo if required for safety reasons. The ship may be allowed to proceed to the specified repair yard only if the flag State of the ship has issued statutory certificates to the ship restricting their validity to that specific voyage, and the port State is satisfied that such ship shall not pose undue risk to safety of ship, or to the environment or cause undue hardship to the crew.

3.13 The owner or the operator of a ship will have the right of appeal against a detention decision to higher administrative Authority or to the Court of competent jurisdiction, according to the law in each country. However, an appeal shall not cause the detention to be suspended

3.14 Should an inspection reveal deficiencies warranting detention of a ship, all costs relating to inspections subsequent to the first shall be covered by the ship owner or the operator. The detention shall not be lifted until full payment has been made or a sufficient guarantee has been given for the reimbursement of the costs.

Section 4 Provision of information

4.1 Each Authority will report on its inspections under the Memorandum and their results, in accordance with the procedures specified in Annex 8.

4.2 The Authorities will supply the following information to the Memorandum Secretariat :

(a) Number of inspectors working on their behalf on port State inspections. Where inspections work on a part-time basis, the total is corrected into a number of full time employed inspectors.

(b) Number of individual ships entering their ports in a representative year prior to the Memorandum.

(c) Fees for inspections, if any.

This information will be updated at least every three years.

Section 5 Operational violations

The Authorities will upon the request of another Authority endeavour to secure evidence relating to suspected violations of the requirements on operation matters of Rule 10 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 and the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, relating thereto. In case of suspected violations involving the discharge of harmful substances, an Authority will, upon the request of another Authority, visit in port the ship suspected of such a violation in order to obtain information and, where appropriate, to take a sample of any alleged pollutant. In the cases referred to in this article, the requesting Authority should state that the flag State of the ship has already been notified of the alleged violation

Section 6 Training programmes and seminars

The Authorities will endeavour to establish appropriate training programmes and seminars.

Section 7 Organization

7.1 A Committee composed of a representative of each of the Authorities that are party to the Memorandum will be established. A representative of the International Maritime Organization, of the International Labour Organization and of the European Commission will be invited to participate without vote in the work of the Committee. Representatives of the maritime Authorities of other Mediterranean Coastal States and, subject to the provisions of Section 10, any other Organization or Authority which the Committee may deem appropriate, may be accorded the status of observer without vote.

7.2 The Committee will meet once a year and at such other times as it may decide.

7.3 The Committee will :

- * Carry out the specific tasks assigned to it under the Memorandum.
- * Promote by all means necessary, including seminars for surveyors, the harmonization of procedures and practices relating to the inspection, rectification, detection and the application of 2.4.
- * Develop and review guidelines for carrying out inspections under the Memorandum.
- * Develop and review procedures, including those related to the exchange of information.
- * Keep under review other matters relating to the operation and the effectiveness of the Memorandum.
- * Promote by all means necessary the harmonization of the operation and effectiveness of this Memorandum with those of similar agreements for other Regions.
- * Adopt the budget and decide the contributions of every Party to the Memorandum.

7.4 Except where provided otherwise (in Section 9), the Committee will take its decisions acting on simple majority.

7.5 A Secretariat provided by the Maritime Authority of Egypt will be set up and will have its office in Alexandria-Egypt.

7.6 The Secretariat, acting under the guidance of the Committee and within the limits of the resources made available to it, will :

* Prepare meetings, circulate papers and provide such assistance as may be required to enable the Committee to carry out its functions.

* Facilitate the exchange of information, carry out the procedures outlined in Annex 4 and prepare reports as may be necessary for the purposes of the Memorandum.

* Carry out such other work as may be necessary to ensure the effective operation of the Memorandum.

Section 8 Financial Mechanism

The costs for running the Secretariat and the Information Centre are financed by :

- The financial contribution of every party to the Memorandum.
- If possible, gifts and subventions by donor countries or organizations.

Financial contributions to the costs for running the Secretariat and the Information Centre of Parties to the Memorandum are to be settled, in conformity with the decisions and procedures adopted by the Committee.

Section 9 Amendments

9.1 Any Authority, which has accepted the Memorandum, may propose amendments to the Memorandum.

9.2 In the case of proposed amendments to sections of the Memorandum the following procedure will apply:

(a) The proposed amendment will be submitted through the Secretariat for consideration by the Committee.

(b) Amendments will be adopted by a two-thirds majority of the representative of the Authorities present and voting in the Committee.

If so adopted an amendment will be communicated by the Secretariat to the Authorities for acceptance.

The amendments of paragraph 1 of Section 2 are adopted by a two-thirds majority of the representatives of the Authorities present and voting which are party to the new Convention proposed for inclusion as "relevant instrument".

(c) An amendment will be deemed to have been accepted either at the end of a period of six months after adoption by the representatives of the Authorities in the Committee or at the end of any different period determined unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee at the time of adoption, unless within the relevant period an objection is communicated to the Secretariat by an Authority.

(d) An amendment will take effect 60 days after it has been accepted or at the end of any different period determined unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee.

9.3 In the case of proposed amendments to Annexes of the Memorandum the following procedure will apply :

(a) the proposed amendment will be submitted through the Secretariat for consideration by the Authorities.

(b) the amendment will be deemed to have been accepted at the end of a period of three months from the date on which it has been communicated by the Secretariat unless an Authority requests in writing that the amendment should be considered by the Committee. In the latter case the procedure specified in 9.2 will apply.

(c) the amendment will take effect 60 days after it has been accepted or at the end of any period determined unanimously by the Authorities.

Section 10 Administrative provisions

10.1 The Memorandum is without prejudice to the rights and obligations under any international Agreement.

10.2 A Maritime Authority of a State, which complies with the criteria specified in Annex 9, may adhere to the Memorandum with the consent of all Authorities which have accepted the Memorandum.

10.3 The Memorandum remains open for signature, at the Headquarters of the Secretariat* of the Committee from 11 July 1997 to 23 February 1998. Maritime Authorities meeting the requirements specified in Annex 9 may become parties of the Memorandum by:

a) Signature without any reservations as to acceptance, or

b) Signature subject to acceptance, followed by acceptance.

* located at the Ministry of Maritime Transport at the address listed in Annex 1

10.4 Acceptance or accession will be effected by a written communication by the Maritime Authorities to the Secretariat.

10.5 The Secretariat will inform the Maritime Authorities who have signed the Memorandum of any signature or written communication, or of acceptance or accession and of the date on which such an event has taken place.

10.6 This Memorandum will enter into force for each Authority on the date duly notified to the Secretariat.

10.7 Any Maritime Authority or Organization wishing to participate as an observer will submit in writing an application to the Committee and will be accepted as an observer subject to the unanimous consent of the representatives of the Authorities present and voting at the Committee meeting.

10.8 Any Authority may withdraw from the Memorandum by providing the Committee with 60 days notice in writing.

10.9 The English, French and Arabic versions are equally authentic. The English text is the official version of the Memorandum in case of dispute.

Signed at Malta in the English language, this Eleventh day of July of One Thousand Nine Hundred and Ninety Seven.

ANNEXE 3: Directive 95/21/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port)

Législation communautaire en vigueur

Document 395L0021

395L0021

Directive 95/21/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port)

Journal officiel n° L 157 du 07/07/1995 p. 0001 - 0019

CONSLEG - 95L0021 - 27/06/1998 - 38 p.

Modifications:

Modifié par [398L0025](#) (JO L 133 07.05.1998 p.19)

Modifié par [398L0042](#) (JO L 184 27.06.1998 p.40)

Modifié par [399L0097](#) (JO L 331 23.12.1999 p.67)

Texte:

DIRECTIVE 95/21/CE DU CONSEIL

du 19 juin 1995

concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission (1),

vu l'avis du Comité économique et social (2),

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité (3),

considérant que la Communauté est gravement préoccupée par les catastrophes maritimes et la pollution des mers et des littoraux des États membres;

considérant que la Communauté est également préoccupée par les conditions de vie et de travail à bord;

considérant que le Conseil, lors de sa session du 25 janvier 1993, a appelé la Communauté et les États membres à assurer une application plus efficace des normes internationales relatives à la sécurité maritime et à la protection de l'environnement et à mettre en oeuvre les nouvelles mesures dès leur adoption;

considérant que le Conseil, dans sa résolution du 8 juin 1993 sur une politique

commune de la sécurité maritime (4), a appelé la Commission à lui soumettre le plus rapidement possible des propositions d'actions spécifiques et des propositions formelles concernant les critères d'inspection des navires, et notamment l'harmonisation des conditions d'immobilisation, la possibilité de publier les résultats des inspections et de refuser l'accès aux ports communautaires;

considérant que la sécurité, la prévention de la pollution et les conditions de vie et de travail à bord des navires peuvent être efficacement améliorées par une réduction draconienne du nombre de navires inférieurs aux normes naviguant dans les eaux communautaires et une application stricte des conventions, codes et résolutions internationaux;

considérant que le contrôle de la conformité des navires aux normes internationales relatives à la sécurité, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord incombe principalement à l'État du pavillon; que, cependant, ces normes internationales sont de moins en moins appliquées et mises en oeuvre par un nombre croissant des États du pavillon; que, dorénavant, le contrôle de la conformité aux normes internationales relatives à la sécurité, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord doit donc également être assuré par l'État du port;

considérant qu'une approche uniforme visant à assurer l'application effective des normes internationales par les États membres aux navires opérant dans les eaux relevant de leur juridiction et faisant escale dans leurs ports permettra d'éviter les distorsions de concurrence;

considérant qu'un cadre juridique communautaire visant à harmoniser les procédures d'inspection est d'une importance fondamentale pour assurer l'application homogène des principes de la sécurité du transport maritime et de la prévention de la pollution, qui sont au centre de la politique environnementale et de la politique des transports de la Communauté;

considérant que la pollution des mers est, par essence, un phénomène transfrontalier; que, conformément au principe de subsidiarité, il est préférable d'élaborer des mesures préventives au niveau communautaire dans ce domaine en ce qui concerne les mers contiguës des États membres, l'action isolée des États membres n'étant ni adéquate ni efficace;

considérant que l'adoption d'une directive du Conseil est la procédure appropriée pour établir le cadre légal et les règles et critères uniformes d'exercice du contrôle par l'État du port;

considérant qu'il faut mettre à profit l'expérience acquise dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port, signé à Paris le 26 janvier 1982;

considérant que le contrôle par chaque État membre de 25 % au moins des navires étrangers qui font escale dans ses ports au cours d'une année donnée signifie en pratique qu'un grand nombre des navires opérant dans la zone communautaire à un moment déterminé ont fait l'objet d'un contrôle;

considérant que de nouveaux efforts devraient être déployés en vue de mettre au point un meilleur système de ciblage;

considérant que les règles et procédures applicables aux inspections par l'État du port, et notamment les critères relatifs à l'immobilisation des navires, doivent être uniformisées afin d'assurer un niveau d'efficacité constant dans l'ensemble des ports et de réduire par conséquent de manière radicale l'utilisation sélective de certains ports de destination pour échapper à un contrôle en bonne et due

forme;

considérant que les statistiques concernant les taux de sinistres, d'immobilisations et d'anomalies, publiées dans la communication de la Commission intitulée «Pour une politique commune de la sécurité maritime» et dans le rapport annuel du mémorandum d'entente, montrent que certaines catégories de navires doivent faire l'objet d'un contrôle renforcé;

considérant que la non-conformité aux dispositions des conventions applicables doit être corrigée; que les navires qui sont requis d'y remédier doivent, dès lors que les anomalies en ce qui concerne la conformité constituent manifestement un danger pour la sécurité, la santé ou l'environnement, être immobilisés jusqu'à ce qu'elles aient été corrigées;

considérant qu'un droit de recours devrait exister contre les décisions d'immobilisation prises par les autorités compétentes, afin d'éviter des décisions déraisonnables qui sont susceptibles d'entraîner une immobilisation et un retard indus;

considération que les infrastructures du port dans lequel s'effectue l'inspection peuvent amener l'autorité compétente à autoriser le navire à se rendre dans un chantier de radoub approprié, dès lors que les conditions imposées pour le transfert sont respectées; que les navires non conformes continueraient à menacer la sécurité, la santé et l'environnement et à bénéficier d'avantages commerciaux dès lors qu'ils ne sont pas mis en conformité avec les dispositions pertinentes de la convention et qu'il faut donc leur refuser l'accès à tous les ports de la Communauté;

considérant qu'il existe des circonstances dans lesquelles un navire, qui s'est vu refuser l'accès aux ports de la Communauté, doit néanmoins être autorisé à y pénétrer; que, dans ces conditions, il ne devrait être autorisé à accéder qu'à un port déterminé, si toutes les précautions sont prises pour assurer son entrée dans le port en toute sécurité;

considérant que, en raison de la complexité des dispositions des conventions régissant la construction des navires, leur équipement et leur équipage, des graves conséquences des décisions prises par les inspecteurs et de la nécessité pour ceux-ci de prendre des décisions totalement impartiales, les inspections doivent être effectuées exclusivement par des inspecteurs qui sont des fonctionnaires ou d'autres personnes dûment habilités, très bien informés et ayant une grande expérience;

considérant que les pilotes et les autorités portuaires peuvent fournir des éléments d'information utiles concernant les anomalies présentées par ces navires ou ces équipages;

considérant qu'une coopération entre les autorités compétentes des États membres et d'autres autorités ou organismes est indispensable pour assurer un suivi efficace des navires présentant des anomalies qui ont été autorisés à poursuivre leur route, et pour échanger des informations au sujet des navires séjournant dans un port;

considérant que le système d'information «Sirenac E», mis en place dans le cadre du mémorandum d'entente, permet d'obtenir un grand nombre d'informations complémentaires nécessaires à l'application de la présente directive;

considérant que la publication d'informations concernant les navires ne se conformant pas aux normes internationales relatives à la sécurité, à la santé et à la protection du milieu marin peut constituer une arme efficace pour décourager

les chargeurs d'utiliser ces navires et inciter leurs propriétaires à prendre des mesures correctives sans y être contraints;
considérant que tous les coûts des inspections de navires entraînant une immobilisation devraient être imputables au propriétaire ou à l'exploitant;
considérant qu'il est souhaitable, aux fins de la mise en oeuvre de la présente directive, de recourir au comité créé par l'article 12 de la directive 93/75/CEE du Conseil, du 13 septembre 1993, relative aux conditions minimales exigées pour les navires entrant dans les ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes (1), pour aider la Commission à modifier les obligations d'inspection des États membres sur la base de l'expérience acquise et compte tenu de l'évolution dans le cadre du mémorandum d'entente et à adapter, le cas échéant, les annexes à la lumière des modifications apportées aux conventions, protocoles, codes, résolutions des instances internationales concernées et au mémorandum d'entente,
A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

L'objet de la présente directive est de contribuer à une diminution radicale des transports maritimes inférieurs aux normes naviguant dans les eaux relevant de la juridiction des États membres:

- en faisant mieux respecter la législation internationale et la législation communautaire pertinente régissant la sécurité maritime, la protection du milieu marin et les conditions de vie et de travail à bord et applicable aux navires de tous pavillons,
- en établissant des critères communs imposant un contrôle des navires par l'État du port et en uniformisant les procédures d'inspection et d'immobilisation, compte tenu des engagements pris par les autorités maritimes des États membres dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive et de ses annexes, il y a lieu d'entendre par:

1) «conventions»:

- la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge LL 66,
- la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas 74),
- la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole de 1978 (Marpol 73/78),
- la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78),
- la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (Colreg 72),
- la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires,
- la convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (convention OIT 147)

ainsi que les protocoles et amendements à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire, en vigueur à la date de l'adoption de la présente directive;

- 2) «mémorandum d'entente»: le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, dans la version en vigueur à la date de l'adoption de la présente directive;
- 3) «navire»: tout navire de mer soumis à l'une ou plusieurs des conventions et battant un pavillon autre que celui de l'État du port;
- 4) «terminal offshore»: toute plate-forme fixe ou flottante opérant sur le plateau continental d'un État membre ou au-dessus de celui-ci;
- 5) «inspecteur»: un agent du secteur public ou une autre personne dûment autorisé(e) par l'autorité compétente d'un État membre, devant laquelle il (elle) est responsable, à procéder à des inspections au titre du contrôle par l'État du port;
- 6) «inspection»: une visite effectuée à bord d'un navire afin de contrôler la validité des certificats pertinents et d'autres documents et l'état du navire, de son équipement et de son équipage, ainsi que les conditions de vie et de travail de l'équipage;
- 7) «inspection détaillée»: une inspection par laquelle le navire, son équipement et son équipage sont soumis, en tout ou en partie selon le cas, à une inspection approfondie, dans les conditions visées à l'article 6 paragraphe 3, pour tout ce qui concerne la construction, l'équipement et l'équipage, les conditions de vie et de travail et la conformité aux procédures opérationnelles à bord du navire;
- 8) «inspection renforcée»: une inspection dans les conditions visées à l'article 7;
- 9) «immobilisation»: l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de prendre la mer en raison des anomalies constatées qui, isolément ou globalement, entraînent l'impossibilité pour le navire de naviguer;
- 10) «arrêt d'exploitation»: l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de poursuivre son exploitation en raison des anomalies constatées qui, isolément ou globalement, rendraient dangereuse la poursuite de cette exploitation.

Article 3

Champ d'application

1. La présente directive s'applique à tout navire ainsi qu'à son équipage:
 - faisant escale dans un port d'un État membre ou à un terminal offshore
 - ou
 - mouillant au large d'un tel port ou terminal.

Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte aux droits d'intervention dont dispose un État membre au titre des conventions internationales pertinentes.

2. Pour les navires d'une jauge brute de moins de 500 tonneaux, les États membres appliquent les dispositions d'une convention pertinente qui leur sont applicables et prennent, pour les domaines non couverts par une convention, toute mesure nécessaire pour assurer que les navires concernés ne présentent pas un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement. Pour l'application du présent paragraphe, les États membres se laissent guider par l'annexe 1 du mémorandum d'entente.

3. Les États membres qui font procéder à l'inspection d'un navire battant le

pavillon d'un État non signataire d'une convention veillent à ne pas accorder un traitement plus favorable à ce navire et à son équipage que celui qui est réservé à un navire battant le pavillon d'un État partie à cette convention.

4. Les bateaux de pêche, les navires de guerre, les bâtiments de servitude, les embarcations en bois de conception primitive, les navires des pouvoirs publics utilisés à des fins non commerciales et les bateaux de plaisance utilisés à des fins non marchandes sont exclus du champ d'application de la présente directive.

Article 4

Organisme chargé de l'inspection

Les États membres maintiennent en place des administrations maritimes nationales appropriées, ci-après dénommées «autorités compétentes», en vue de l'inspection des navires et prennent toutes mesures appropriées en vue d'assurer que leurs autorités compétentes s'acquittent de leurs tâches telles que prévues par la présente directive.

Article 5

Obligations en matière d'inspection

1. L'autorité compétente de chaque État membre effectue chaque année un nombre total d'inspections correspondant à au moins 25 % du nombre de navires distincts entrés dans ses ports durant une année civile représentative.

2. L'autorité compétente sélectionne les navires à inspecter en donnant la priorité aux navires visés à l'annexe I.

3. Les États membres s'abstiennent d'inspecter les navires ayant déjà fait l'objet d'une inspection dans un autre État membre au cours des six mois précédents, pour autant:

- que ce navire ne figure pas dans la liste de l'annexe I,
- qu'aucune anomalie n'ait été notifiée à la suite d'une inspection précédente et
- qu'il n'existe aucun motif évident de procéder à une inspection.

4. Le paragraphe 3 ne s'applique à aucun des contrôles d'exploitation spécifiquement prévus dans les conventions.

5. Les États membres et la Commission coopèrent en vue de mettre au point des priorités et des pratiques qui permettront un ciblage plus efficace des navires susceptibles de présenter des anomalies.

Toute modification subséquente du présent article, à l'exception du chiffre de 25 % figurant au paragraphe 1, sera effectuée au titre des dispositions de l'article 19.

Article 6

Procédure d'inspection

1. L'autorité compétente veille à ce que l'inspecteur procède au moins aux opérations ci-après:

- a) contrôler les certificats et documents pertinents énumérés à l'annexe II;
- b) s'assurer de l'état général du navire, et notamment de la salle des machines, du logement de l'équipage, y compris les conditions d'hygiène.

2. L'inspecteur peut examiner tous les certificats et documents pertinents, autres que ceux énumérés à l'annexe II, qui doivent se trouver à bord du navire en vertu des conventions.

3. Lorsque, à l'issue de l'inspection visée aux paragraphes 1 et 2, il existe des motifs évidents de croire que l'état du navire ou de son équipement, ou son équipage, ne répond pas en substance aux prescriptions pertinentes d'une convention, une visite détaillée est effectuée, comprenant un contrôle approfondi de la conformité aux prescriptions relatives aux procédures opérationnelles à bord du navire.

Il existe des «motifs évidents» lorsque l'inspecteur constate des faits qui, sur la base de son appréciation de professionnel, justifient une inspection détaillée du navire, de son équipement ou de son équipage.

Des exemples de «motifs évidents» sont indiqués à l'annexe III.

4. Les procédures et lignes directrices pertinentes pour le contrôle des navires, spécifiées à l'annexe IV, doivent également être respectées.

Article 7

Inspection renforcée de certains navires

1. En cas de motifs évidents justifiant une inspection détaillée d'un navire classé dans les catégories énumérées à l'annexe V, les États membres veillent à effectuer une inspection renforcée.

2. L'annexe V point B contient des lignes directrices, non obligatoires, concernant cette inspection renforcée.

3. Les navires visés au paragraphe 1 ne doivent être soumis qu'une fois à une inspection renforcée par l'une quelconque des autorités compétentes des États membres durant une période de douze mois. Toutefois, ces navires peuvent être soumis à l'inspection prévue à l'article 6 paragraphes 1 et 2.

4. Dans le cas des navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance d'un port d'un État membre, une inspection renforcée de chaque navire est effectuée par l'autorité compétente de cet État membre. Lorsqu'un navire à passagers assure un tel service entre des ports d'États membres, l'un des États entre lesquels le navire circule entreprend l'inspection renforcée.

Article 8

Rapport d'inspection à l'intention du capitaine

1. À l'issue d'une inspection, d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée, l'inspecteur remet au capitaine du navire un document répondant, sur le plan de la forme, aux prescriptions de l'annexe 3 du mémorandum d'entente et mentionnant les résultats de l'inspection, les détails de décisions prises par l'inspecteur ainsi que les mesures correctives à prendre par le capitaine, le propriétaire ou l'exploitant.

2. En cas d'anomalies justifiant l'immobilisation du navire, le document fourni au capitaine en vertu du paragraphe 1 comprend des indications relatives à la future publication de l'immobilisation conformément aux dispositions de la présente directive.

Article 9

Suppression des anomalies et immobilisation du navire

1. L'autorité compétente doit s'assurer que toute anomalie confirmée ou révélée par les inspections prévues aux articles 6 et 7 a été ou sera supprimée conformément aux conventions.
2. Lorsque les anomalies présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'autorité compétente de l'État du port dans lequel le navire est inspecté fait en sorte que le navire soit immobilisé ou que l'exploitation au cours de laquelle des anomalies ont été révélées soit arrêtée. L'interdiction ou l'arrêt d'exploitation n'est levé que si tout danger a disparu ou si l'autorité constate que le navire peut, sous réserve des conditions qu'elle estime nécessaire d'imposer, quitter le port ou que l'exploitation peut reprendre sans risque pour la sécurité et la santé des passagers, ou de l'équipage, ou sans risque pour les autres navires, ou sans constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin.
3. Pour déterminer si un navire doit être immobilisé ou non, l'inspecteur applique les critères énoncés à l'annexe VI.
4. Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque l'état général d'un navire est manifestement inférieur aux normes, l'autorité compétente peut suspendre l'inspection dudit navire jusqu'à ce que les parties responsables aient pris les mesures nécessaires pour que le navire soit conforme aux prescriptions pertinentes des conventions.
5. Lorsque les inspections visées aux articles 6 et 7 donnent lieu à une immobilisation, l'autorité compétente informe immédiatement, par écrit, l'administration de l'État dont le navire est autorisé à battre pavillon (ci-après dénommée «administration du pavillon») ou le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet État, de toutes les circonstances dans lesquelles une intervention a été jugée nécessaire. En outre, les inspecteurs désignés ou les organismes agréés chargés de la délivrance des certificats du navire sont également informés, le cas échéant.
6. Les dispositions de la présente directive sont applicables sans préjudice d'autres conditions éventuellement prévues par les conventions pour ce qui est des procédures de notification et de rapport relatives aux contrôles par l'État du port.
7. Dans le cadre du contrôle exercé par l'État 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 ou dommage subi. Dans tous les cas où une immobilisation indue ou un retard indu sont invoqués, la charge de la preuve en incombera à l'armateur ou à l'exploitant du navire.

Article 10

Droit de recours

1. Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire ou son représentant dans l'État membre dispose d'un droit de recours contre une décision d'immobilisation prise par l'autorité compétente. Le recours ne suspend pas l'immobilisation.
2. Les États membres mettent en place et maintiennent à cet effet des procédures de recours appropriées conformément à leur législation nationale.

3. L'autorité compétente informe dûment le capitaine d'un navire visé au paragraphe 1 de ses droits de recours.

Article 11

Suivi des inspections et de l'immobilisation

1. Lorsque les anomalies visées à l'article 9 paragraphe 2 ne peuvent être supprimées dans le port où a lieu l'inspection, l'autorité compétente de cet État membre peut autoriser le navire à rejoindre le plus proche chantier de radoub approprié disponible, choisi par le capitaine et les autorités concernées, pour autant que les conditions imposées par l'autorité compétente de l'État du pavillon et acceptées par cet État membre soient respectées. Ces conditions assurent que le navire puisse rejoindre ledit chantier sans présenter de risques pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage, sans présenter de risques pour d'autres navires ou sans constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin.

2. Dans les circonstances visées au paragraphe 1, l'autorité compétente de l'État membre du port où a lieu l'inspection donne notification à l'autorité compétente de l'État dans lequel est situé le chantier de radoub, aux parties mentionnées à l'article 9 paragraphe 5 ou à toute autre autorité concernée de toutes les conditions du voyage.

3. La notification aux parties visées au paragraphe 2 est conforme aux dispositions de l'annexe 2 du mémorandum d'entente.

L'autorité compétente d'un État membre destinataire de cette notification informe l'autorité notificatrice des mesures prises.

4. Les États membres prennent des mesures pour que les navires visés au paragraphe 1 qui prennent la mer:

i) sans se conformer aux conditions fixées par l'autorité compétente d'un État membre dans le port d'inspection

ou

ii) en refusant de se conformer aux dispositions pertinentes des conventions en ne se présentant pas dans le chantier de radoub indiqué

se voient refuser l'accès à tout port dans la Communauté, jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant ait apporté la preuve, à la satisfaction de l'autorité compétente de l'État membre dans lequel ont été constatées les anomalies, que le navire satisfait pleinement aux dispositions pertinentes des conventions.

5. Dans les conditions visées au paragraphe 4 point i), l'autorité compétente de l'État membre dans lequel les anomalies ont été constatées alerte immédiatement les autorités compétentes de tous les autres États membres.

Dans les conditions visées au paragraphe 4 point ii), l'autorité compétente de l'État membre dans lequel se situe le chantier de radoub alerte immédiatement les autorités compétentes de tous les autres États membres.

Avant de refuser l'entrée au port, l'État membre peut demander des consultations avec l'administration du pavillon du navire concerné.

6. Nonobstant le paragraphe 4, l'accès à un port déterminé peut être autorisé par l'autorité compétente de l'État du port en cas de force majeure, pour raison de sécurité impérieuse ou pour supprimer ou réduire le risque de pollution ou pour réparer les anomalies, à condition que des mesures appropriées, à la satisfaction de l'autorité compétente de cet État membre, aient été prises par le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine du navire en question pour assurer que le navire

puisse entrer dans le port en toute sécurité.

Article 12

Compétence professionnelle des inspecteurs

1. Les inspections sont exclusivement effectuées par les inspecteurs satisfaisant aux critères de qualifications fixés à l'annexe VII.
2. Lorsque l'autorité compétente de l'État du port ne dispose pas des connaissances professionnelles requises, l'inspecteur de cette autorité compétente peut être assisté par toute personne possédant les connaissances requises.
3. Les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'État du port et les personnes qui les assistent ne doivent détenir aucun intérêt commercial ni dans le port de l'inspection ni dans 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.
4. Chaque inspecteur est porteur d'un document personnel sous la forme d'une carte d'identité délivrée par l'autorité compétente conformément à la législation nationale pertinente, qui indique que l'inspecteur est autorisé à effectuer des inspections.
Un modèle commun est élaboré pour cette carte d'identité conformément à la procédure prévue à l'article 19.

Article 13

Rapports établis par les pilotes et les autorités portuaires

1. Les pilotes des États membres chargés du lamanage des navires dans un port ou engagés sur des navires faisant route vers un port situé dans un État membre informent immédiatement les autorités compétentes de l'État du port ou de l'État côtier, selon le cas, des anomalies éventuelles qu'ils constatent dans l'exercice normal de leurs fonctions et qui risquent de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin.
2. Lorsque les autorités portuaires, dans l'exercice normal de leurs fonctions, apprennent qu'un navire se trouvant dans l'enceinte portuaire présente des anomalies susceptibles de compromettre la sécurité du navire ou de constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin, elles en informent immédiatement l'autorité compétente de l'État du port concerné.

Article 14

Coopération

1. Chaque État membre prend les dispositions nécessaires pour assurer une coopération entre son autorité compétente, ses autorités portuaires et d'autres autorités ou organisations commerciales concernées afin que son autorité compétente puisse obtenir toute information utile concernant les navires faisant escale dans ses ports.
2. Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour assurer un échange d'informations et une coopération entre leur autorité compétente et les

autorités compétentes de tous les autres États membres et maintenir la liaison opérationnelle établie entre leur autorité compétente, la Commission et le système d'information Sirenac E créé à Saint-Malo, France.

3. Les informations visées au paragraphe 2 sont celles qui sont énumérées à l'annexe 4 du mémorandum d'entente et qui doivent être fournies conformément à l'article 15 de la présente directive.

Article 15

Publication des immobilisations

Chaque autorité compétente publie au moins trimestriellement des informations sur les navires immobilisés au cours des trois mois précédents qui ont été immobilisés plus d'une fois au cours des vingt-quatre mois précédents. Les informations publiées comportent les renseignements suivants:

- le nom du navire,
- le nom de l'armateur ou de l'exploitant du navire,
- le numéro OMI (Organisation maritime internationale),
- l'État du pavillon,
- la société de classification, au besoin, et, le cas échéant, toute autre partie ayant délivré des certificats à ce navire conformément aux conventions pour le compte de l'État du pavillon,
- le motif de l'immobilisation,
- le port et la date d'immobilisation.

Article 16

Remboursement des frais

1. Dans le cas où les inspections visées aux articles 6 et 7 confirment ou révèlent, par rapport aux exigences d'une convention, des anomalies qui justifient l'immobilisation d'un navire, tous les frais engendrés, durant toute période comptable normale, par les inspections sont couverts par le propriétaire ou l'exploitant du navire ou par son représentant dans l'État du port.

2. Tous les coûts liés aux inspections effectuées par l'autorité compétente d'un État membre conformément à l'article 11 paragraphe 4 sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

3. L'immobilisation n'est levée qu'après le paiement intégral ou le versement d'une garantie suffisante pour le remboursement des frais.

Article 17

Données à fournir dans le cadre de la surveillance de la mise en oeuvre

1. Les États membres fournissent les informations suivantes à la Commission et au secrétariat du mémorandum d'entente:

- le nombre d'inspecteurs travaillant pour leur compte dans le cadre du contrôle exercé par l'État du port conformément à la présente directive. Lorsque les inspections effectuées par les inspecteurs dans le cadre du contrôle par l'État du port ne constituent qu'une partie de la charge de travail de ces inspecteurs, le nombre total d'inspecteurs doit être ramené à un nombre d'inspecteurs exerçant des fonctions à temps plein,
- le nombre de navires entrés dans leurs ports pendant une année civile

représentative au cours des cinq années précédentes.

2. Les informations énumérées au paragraphe 1 sont transmises dans les trois mois qui suivent l'entrée en vigueur de la présente directive et ensuite une fois toutes les trois années civiles, au plus tard le 1er octobre.

Article 18

Comité de réglementation

La Commission est assistée par le comité créé par l'article 12 de la directive 93/75/CEE, conformément à la procédure prévue dans cet article.

Article 19

Procédure d'amendement

La présente directive peut être modifiée conformément à la procédure visée à l'article 18, pour:

- a) adapter les obligations d'inspection et de publication des États membres visées à l'article 5, à l'exception du chiffre de 25 % visé au paragraphe 1, et aux articles 6, 7 et 15 sur la base de l'expérience acquise à la lumière de la mise en oeuvre de la présente directive et compte tenu de l'évolution du mémorandum d'entente;
- b) adapter les annexes en vue de les aligner sur les modifications apportées aux conventions, protocoles, codes et résolutions des organisations internationales concernées et au mémorandum d'entente, et entrées en vigueur.

Article 20

Mise en oeuvre

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 juin 1996. Ils en informent immédiatement la Commission.
2. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 1, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.
3. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 21

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication.

Article 22

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 19 juin 1995.

Par le Conseil
Le président
B. PONS

- (1) JO n° C 107 du 15. 4. 1994, p. 14. JO n° C 347 du 8. 12. 1994, p. 15.
- (2) JO n° C 393 du 31. 12. 1994, p. 50.
- (3) Avis du Parlement européen rendu le 27 octobre 1994 (JO n° C 347 du 8. 12. 1994, p. 15), position commune du Conseil du 14 mars 1995 (JO n° C 93 du 13. 4. 1995, p. 25.) et décision du Parlement européen du 18 mai 1995 (non encore parue au Journal officiel).
- (4) JO n° C 271 du 7. 10. 1993, p. 1.
- (1) JO n° L 247 du 5. 10. 1993, p. 19.

ANNEXE I

LISTE DES NAVIRES À INSPECTER PRIORITAIREMENT conformément à l'article 5 paragraphe 2 (*)

1. Les navires faisant escale pour la première fois dans un port d'un État membre ou après une absence de douze mois ou plus. Pour l'application de ces critères, les États membres tiennent également compte des inspections effectuées par des membres du mémorandum d'entente. En l'absence de données appropriées à cet effet, les États membres se fondent sur les informations contenues dans la base de données Sirenac E et inspectent les navires qui n'ont pas été enregistrés dans cette base depuis sa création, le 1er janvier 1993.
2. Les navires battant le pavillon d'un État figurant dans le tableau (moyenne mobile sur trois ans) des immobilisations et retards supérieurs à la moyenne, publié dans le rapport annuel du mémorandum d'entente.
3. Les navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un État membre à condition que les anomalies constatées soient supprimées dans un délai déterminé, après expiration de ce délai.
4. Les navires signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation (conformément à la directive 93/75/CEE du Conseil et à l'article 13 de cette directive).
5. Les navires dont les certificats obligatoires relatifs à la construction et à l'équipement du navire, délivrés conformément aux conventions, et les certificats de classification ont été délivrés par des organismes qui ne sont pas agréés aux termes de la directive 94/57/CE du Conseil, du 22 novembre 1994, établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (1).
6. Les navires qui ne satisfont pas aux obligations imposées par la directive 93/75/CEE.
7. Les navires classés dans une catégorie faisant l'objet d'une inspection renforcée (conformément à l'article 7 de la présente directive).
8. Les navires ayant fait l'objet, durant les six mois précédents, d'une suspension de leur classe pour des raisons de sécurité.

(*) L'ordre des critères ne constitue pas une indication de leur ordre d'importance.

(1) JO n° L 319 du 12. 12. 1994, p. 20.

ANNEXE II

LISTE DES CERTIFICATS ET DOCUMENTS (visés à l'article 6 paragraphe 1)

1. Certificat international de jauge (1969)
2. - Certificat de sécurité pour navire à passagers
 - Certificat de sécurité de construction pour navire de charge
 - Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge
 - Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge
 - Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge
 - Certificat de sécurité radio pour navire de charge
 - Certificat d'exemption
 - Certificat de sécurité pour navire de charge
3. Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac
 - Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac
4. Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
 - Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
5. Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures
6. Certificat international de prévention de la pollution par les substances nuisibles liquides transportées en vrac
7. Certificat international de franc-bord (1966)
 - Certificat international d'exemption de franc-bord
8. Registre des hydrocarbures (parties I et II)
9. Registre de la cargaison
10. Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité
 - Brevets
11. Certificats médicaux (convention de l'OIT n° 73 concernant l'examen médical des gens de mer)
12. Renseignements sur la stabilité
13. Copie de l'attestation de conformité et du certificat délivrés conformément au Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution [résolution A.741 (18) de l'OMI]
14. Certificats concernant la solidité de la coque et les installations de propulsion du navire, délivrés par la société de classification concernée (à requérir seulement si le navire est classé par une société de classification).

ANNEXE III

EXEMPLES DE «MOTIFS ÉVIDENTS» JUSTIFIANT UNE INSPECTION

DÉTAILLÉE (visée à l'article 6 paragraphe 3)

1. Les navires énumérés à l'annexe I, à l'exception du point 1.
 2. Un rapport adressé ou une notification donnée par un autre État membre.
 3. Un rapport ou une plainte émanant du capitaine, d'un membre d'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime dans la sécurité d'exploitation du navire, les conditions de vie et de travail à bord ou la prévention de la pollution, sauf si l'État membre concerné juge le rapport ou la plainte manifestement non fondé. L'identité de la personne dont émane le rapport ou la plainte ne doit pas être révélée au capitaine ni au propriétaire du navire concerné.
 4. Le navire a été impliqué dans une collision en faisant route vers le port.
 5. Le registre des hydrocarbures n'a pas été tenu correctement.
 6. Le navire est accusé d'avoir violé les dispositions applicables au rejet des substances ou des effluents nuisibles.
 7. Des inexactitudes ont été constatées lors de l'examen des certificats et des autres documents de bord [article 6 paragraphe 1 point a) et paragraphe 2].
 8. Des éléments indiquent que les membres de l'équipage ne sont pas à même de satisfaire aux exigences de l'article 8 de la directive 94/58/CE du Conseil, du 22 novembre 1994, concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (1).
 9. Les règles de sécurité ou les directives de l'OMI ont été transgressées au niveau de la cargaison ou d'autres opérations (teneur en oxygène supérieure au niveau maximal prescrit dans les conduites acheminant le gaz inerte vers les citernes à cargaison, par exemple).
 10. Le capitaine d'un pétrolier n'est pas en mesure de produire le relevé des rejets établis dans le cadre du système de surveillance et de contrôle pour le dernier voyage sur lest.
 11. Le rôle d'équipage n'est pas à jour ou les membres d'équipage ignorent leurs tâches en cas d'incendie ou d'abandon du navire.
- (1) JO n° L 319 du 12. 12. 1994, p. 28.

ANNEXE IV

PROCÉDURES POUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES (visées à l'article 6 paragraphe 4)

1. Procédures de contrôle des navires [résolution A.466 (XII) de l'OMI], telles que modifiées
2. Principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité [résolution A.481 (XII) de l'OMI et ses annexes]: document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité (annexe 1) et directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité (annexe 2)
3. Procédures de contrôle des navires et des rejets en application de l'annexe I de Marpol 73/78 [résolution A.542 (13) de l'OMI]
4. Procédures de contrôle des navires et des rejets en application de l'annexe II de Marpol 73/78 [résolution MEPC 26 (23) de l'OMI]

5. Procédures de contrôle des mesures d'exploitation visant à garantir la sécurité des navires et la prévention de la pollution [résolution de l'OMI A.742 (18)]
6. Les dispositions du Code maritime international des marchandises dangereuses
7. La publication de l'Organisation internationale du travail (OIT):
«L'inspection des conditions de travail à bord des navires: lignes de conduite en matière de procédure»
8. L'annexe I du mémorandum d'entente de Paris, directives à l'usage des inspecteurs.

ANNEXE V

A. CATÉGORIES DE NAVIRES SOUMIS À UNE INSPECTION RENFORCÉE (en vertu de l'article 7 paragraphe 1)

1. Pétroliers arrivés à cinq 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:
 - 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 I(26) de l'annexe I de Marpol 73/78, est soumis à une inspection renforcée vingt ans après sa date de délivrance, indiquée dans le supplément, formulaire B, au certificat IOPP, ou vingt-cinq ans après cette date, si les citernes latérales du navire ou les espaces de double fond, non utilisés pour le transport de 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,
 - un pétrolier tel que mentionné ci-dessus répondant aux exigences d'un nouveau pétrolier définies dans la règle I(26) de l'annexe I de Marpol 73/78, est soumis à une inspection renforcée vingt-cinq 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.
2. Vraquiers de plus de douze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire
3. Navires à passagers
4. Navires-citernes pour gaz et produits chimiques, de plus de dix ans calculés à partir de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.

B. LIGNES DIRECTRICES NON OBLIGATOIRES RELATIVES À L'INSPECTION RENFORCÉE DE CERTAINES CATÉGORIES DE NAVIRES (visées à l'article 7 paragraphe 2)

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 en cours d'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.

1. TOUS NAVIRES (toutes catégories de la section A)

- Panne générale d'électricité et mise en marche du générateur de secours
- Inspection de l'éclairage de secours
- Fonctionnement de la pompe d'incendie de secours, avec deux lances branchées sur la conduite principale
- Fonctionnement des pompes d'assèchement
- Fermeture des portes étanches
- Mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage
- Essai de la télécommande d'arrêt d'urgence des chaudières, de la ventilation et des pompes à combustible
- Essai de l'appareil à gouverner et de l'appareil à gouverner auxiliaire
- Inspection des sources d'alimentation électriques de secours des installations radio
- Inspection et, dans la mesure du possible, essai du séparateur de la salle des machines.

2. PÉTROLIERS

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des pétroliers:

- Système fixe de production de mousse installé sur le pont
- Système de lutte contre l'incendie
- Inspection des extincteurs installés dans la salle des machines, la salle des pompes et les logements
- Contrôle de la pression du gaz inerte et de son contenu en oxygène
- Contrôle du rapport de visite [résolution A.744(18) de l'OMI] pour déterminer les éventuelles zones suspectes où une inspection est requise.

3. VRAQUIERS

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des vraquiers:

- Corrosion éventuelle du bâti des machines de pont
- Déformation et/ou corrosion éventuelle des panneaux d'écouille
- Fissuration et corrosion localisée éventuelle des cloisons transversales
- Accès aux cales
- Contrôle du rapport de visite [résolution A.744(18) de l'OMI] pour déterminer les éventuelles zones suspectes où une inspection est requise.

4. NAVIRES-CITERNES POUR GAZ ET PRODUITS CHIMIQUES

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des vraquiers:

- Dispositifs de contrôle et de sécurité des citernes de cargaison en ce qui concerne la température, la pression et le niveau
- 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
- 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)
- 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

- 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.

5. NAVIRES À PASSAGERS

Outre les points énumérés au titre B point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires à passagers:

- Essai du système de détection des incendies et d'alarme
- Contrôle de la fermeture des portes coupe-feu
- Essai du système de diffusion générale
- 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
- Connaissance du plan pour le contrôle des navires à passagers après avarie par les principaux membres de l'équipage.

Si cela s'avère opportun, l'inspection peut se poursuivre pendant que le navire fait route vers le port de l'État membre ou s'en éloigne, avec le consentement du capitaine ou de l'exploitant. Les inspecteurs ne font pas 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.

ANNEXE VI

CRITÈRES POUR L'IMMOBILISATION DES NAVIRES (visée à l'article 9 paragraphe 3)

Introduction

Pour déterminer si des anomalies constatées au cours d'une inspection justifient l'immobilisation du navire concerné, l'inspecteur doit appliquer les critères énoncés aux points 1 et 2 ci-après.

Le point 3 contient des exemples d'anomalies qui peuvent en elles-mêmes justifier l'immobilisation du navire concerné (article 9 paragraphe 3).

1. Critères principaux

En exerçant son jugement professionnel pour déterminer si un navire doit ou non être retenu, 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 ses anomalies sont suffisamment graves pour qu'un inspecteur doive retourner au navire pour s'assurer qu'elles ont été corrigées avant l'appareillage du navire.

La nécessité pour l'inspecteur de retourner au navire 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 doive vérifier, d'une manière ou d'une autre, de préférence par une visite supplémentaire, que les anomalies ont été corrigées avant le départ.

2. Application des critères principaux

Pour décider si les anomalies constatées sur un navire sont suffisamment graves pour justifier l'immobilisation du navire, 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 faut sérieusement envisager d'immobiliser le navire.

Une combinaison d'anomalies moins graves peut également justifier l'immobilisation du navire.

3. Pour aider l'inspecteur à utiliser les présentes directives, on trouvera ci-après une liste des 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.

3.1. Généralités

Absence des certificats valables requis par les instruments pertinents. Toutefois, les navires battant pavillon d'un État qui n'est pas partie à une convention (instrument applicable) ou qui n'applique pas un autre instrument pertinent ne sont pas habilités à détenir les certificats prévus par la convention ou autre instrument pertinent. L'absence des certificats requis ne constitue par conséquent 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 devra être largement conforme aux prescriptions avant de pouvoir prendre la mer.

3.2. 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 des 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

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 les cartes électroniques 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).

3.3. 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 sûres 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).

3.4. 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 sûres 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).

3.5. Domaines relevant de la convention sur les lignes de charge

- 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 sûre 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 écoutilles et des portes étanches
- 5) Surcharge
- 6) Absence d'échelle des tirants d'eau ou impossibilité de la lire.

3.6. Domaines relevant de la convention Marpol 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.

3.7. Domaines relevant de la convention Marpol, annexe II (les références sont indiquées entre parenthèses)

- 1) Absence du 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.

3.8. Domaines relevant de la convention STCW

- 1) L'effectif, la composition ou la certification de l'équipage ne correspond pas au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.

3.9. 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.

3.10. Domaines ne nécessitant pas l'immobilisation mais requérant la suspension des opérations de cargaison

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.

ANNEXE VII

CRITÈRES MINIMAUX POUR LES INSPECTEURS (visés à l'article 11 paragraphe 1)

1. L'inspecteur doit être autorisé par l'autorité compétente de l'État membre à procéder au contrôle par l'État du port.

2. Soit:

- l'inspecteur doit avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur de l'État du pavillon liées 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 1 600 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 3 000 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 cinq ans dans une de ces fonctions.

Les inspecteurs titulaires d'un des brevets mentionnés aux points a) et b) doivent exercer en mer, pendant cinq ans au moins, les fonctions d'officier du service «pont» ou du service «machines», selon le cas,

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 deux ans au moins les fonctions d'inspecteur de l'État du pavillon chargé d'inspections et de certifications conformément aux conventions.

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

4. L'inspecteur doit posséder une connaissance appropriée des dispositions des

conventions internationales et des procédures pertinentes relatives au contrôle exercé par l'État du port.

5. Les inspecteurs ne satisfaisant pas aux critères susmentionnés sont également agréés s'ils sont employés par l'autorité compétente d'un État membre dans le cadre du contrôle exercé par l'État du port à la date d'adoption de la présente directive.

Fin du document

Document livré le: 11/03/1999

ANNEXE 4: Directive 2001/106/CE du Parlement et du Conseil du 19 décembre 2001 modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires.

**DIRECTIVE 2001/106/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 19 décembre 2001**

modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽⁴⁾, au vu du projet commun approuvé le 13 novembre 2001 par le comité de conciliation,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 95/21/CE du Conseil ⁽⁵⁾ met en place dans la Communauté européenne un contrôle des navires par l'État du port fondé sur des procédures d'inspection et d'immobilisation uniformes.
- (2) Il est nécessaire de tenir compte des modifications qui ont été apportées aux conventions, protocoles, codes et résolutions de l'Organisation maritime internationale (OMI), ainsi que des développements intervenus dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris.
- (3) Il est entendu que rien dans la présente directive n'a pour effet de transférer aux États du port les responsabilités des États du pavillon, notamment celles assumées par les organisations reconnues agissant au nom des États du pavillon.
- (4) Certains navires présentent un risque manifeste pour la sécurité en mer et l'environnement marin en raison de leur mauvais état, de leur pavillon et de leurs antécédents; parmi ces navires figurent, notamment, les navires battant le pavillon d'un État décrit comme présentant un «risque très élevé» ou «un risque élevé» dans la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente de Paris. Il convient par conséquent de refuser l'accès de ces navires aux ports de la Communauté, à moins qu'il ne soit démontré qu'ils peuvent être exploités sans danger dans les eaux de la Communauté. Des lignes directrices doivent être établies pour fixer les

procédures applicables en cas de refus d'accès et de levée du refus d'accès. À des fins de transparence, la liste des navires pour lesquels l'accès aux ports de la Communauté a été refusé devrait être rendue publique.

- (5) Les navires ayant un coefficient de ciblage élevé représentent un risque particulièrement important d'accident ou de pollution, ce qui justifie qu'il faille les inspecter fréquemment à l'escale dans des ports de la Communauté.
- (6) Les catégories de navires énumérées à l'annexe V de la directive 95/21/CE présentent également un risque important d'accident ou de pollution à partir d'un certain âge. Le large pouvoir d'appréciation laissé à l'autorité d'inspection lorsqu'il s'agit de sélectionner ou non de tels navires en vue d'une inspection renforcée ne permet pas d'obtenir l'uniformisation des pratiques requise au sein de la Communauté. Il est par conséquent nécessaire de rendre l'inspection de ces navires obligatoire. En particulier, compte tenu des risques de pollution majeure que présentent les pétroliers et compte tenu également du fait que la grande majorité des anomalies conduisant à l'immobilisation concernent des navires de plus de quinze ans, il convient d'appliquer le régime des inspections renforcées aux pétroliers à partir de l'âge de quinze ans.
- (7) Le contenu des inspections renforcées faisant l'objet des lignes directrices établies peut varier considérablement à la discrétion de l'autorité d'inspection. Afin d'établir des pratiques uniformes au sein de la Communauté, ces lignes directrices devraient être rendues obligatoires. Il convient toutefois de prévoir une exception lorsque la conduite d'une inspection sur de tels navires, en particulier compte tenu de l'état des citernes à cargaison du navire ou de contraintes opérationnelles liées aux opérations de chargement ou de déchargement, n'est pas possible ou entraînerait des risques trop importants pour la sécurité du navire, de son équipage et de l'inspecteur ainsi que pour la sécurité dans l'enceinte portuaire.
- (8) Il convient que les États membres soient autorisés à organiser les inspections obligatoires de manière efficace afin d'obtenir, grâce à un régime renforcé d'inspections, la plus grande valeur ajoutée, en tenant compte des différentes conditions d'exploitation et en faisant appel à la coopération entre les ports et les États membres tout en respectant les objectifs quantitatifs globaux en matière d'inspection.

⁽¹⁾ JO C 212 E du 25.7.2000, p. 102 et JO C 154 E du 29.4.2001, p. 67.

⁽²⁾ JO C 14 du 16.1.2001, p. 22.

⁽³⁾ JO C 22 du 24.1.2001, p. 19.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 30 novembre 2000 (JO C 228 du 13.8.2001, p. 133), position commune du Conseil du 26 février 2001 (JO C 101 du 30.3.2001, p. 15), et décision du Parlement européen du 16 mai 2001 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Parlement européen du 24 octobre 2001 et décision du Conseil du 6 décembre 2001.

⁽⁵⁾ JO L 157 du 7.7.1995, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 1999/97/CE de la Commission (JO L 331 du 23.12.1999, p. 67).

- (9) Le recrutement et la formation d'inspecteurs qualifiés demandant un certain temps, il y a lieu de permettre que les États membres étoffent progressivement leur service d'inspection; étant donné les caractéristiques du port de Rotterdam, en particulier l'importance du trafic qui y fait escale, une possibilité d'allonger légèrement le délai pour recruter et former les inspecteurs devrait être prévue pour ce port.
- (10) Les défaillances structurelles affectant un navire sont susceptibles d'aggraver le risque d'accident en mer. Lorsqu'il s'agit d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac, de tels accidents peuvent avoir des conséquences catastrophiques pour l'environnement. Il convient que l'autorité d'inspection procède à un examen visuel des parties accessibles du navire, en vue de détecter le cas échéant une grave corrosion et de prendre les mesures de suivi qui s'imposent, en particulier à l'égard des sociétés de classification responsables de la qualité structurelle des navires.
- (11) Une inspection renforcée fondée sur la vérification obligatoire d'un certain nombre d'éléments du navire nécessite un temps considérable et une organisation approfondie. Il convient de faciliter la tâche de préparation de l'inspection, et d'en augmenter par là-même l'efficacité. À cette fin, le capitaine ou l'exploitant de tout navire se rendant dans un port de la Communauté devrait notifier un certain nombre d'informations à caractère opérationnel.
- (12) Le rôle croissant du contrôle des navires par l'État du port dans la lutte contre les pratiques non conformes aux normes entraîne un accroissement global des tâches des inspecteurs. Un effort tout particulier devrait donc être fait pour éviter les inspections redondantes et améliorer l'information des inspecteurs sur le contenu des inspections effectuées dans les ports précédents. Par conséquent, le rapport d'inspection rédigé par l'inspecteur à l'issue d'une inspection, d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée devrait comporter l'indication des parties du navire qui ont déjà été inspectées. L'inspecteur du port suivant où le navire fait escale pourra ainsi, le cas échéant, décider de ne pas inspecter une partie du navire lorsqu'aucune anomalie n'y a été décelée lors de l'inspection précédente.
- (13) Des progrès techniques essentiels ont été réalisés dans le domaine des équipements de bord, qui permettent l'enregistrement des données du voyage (grâce à des enregistreurs des données du voyage — systèmes VDR ou «boîtes noires») afin de faciliter les enquêtes après accidents. Compte tenu de leur importance pour la sécurité maritime et parallèlement aux efforts entrepris sur cette question au sein de l'OMI, ces équipements devraient être rendus obligatoires après une période allant jusqu'à cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive pour les navires de charge construits avant le 1^{er} juillet 2002 faisant escale dans les ports de la Communauté et, lorsqu'ils seront obligatoires, l'absence ou le défaut de fonctionnement de ces équipements devrait justifier l'immobilisation du navire.
- (14) L'administration de l'État du pavillon d'un navire inspecté ou la société de classification concernée devrait disposer des informations sur le résultat de l'inspection afin d'assurer un suivi plus efficace de l'évolution et, le cas échéant, de la détérioration de l'état du navire, afin de prendre lorsqu'il en est encore temps les mesures nécessaires pour y remédier.
- (15) Une pollution accidentelle par hydrocarbures est susceptible de provoquer des dommages considérables à l'environnement et à l'économie de la région concernée. Il est en conséquence nécessaire de vérifier que les pétroliers qui font escale dans les ports de la Communauté bénéficient d'une couverture appropriée de ces risques.
- (16) La transparence des informations relatives aux navires inspectés et immobilisés constitue un élément essentiel de toute politique visant à dissuader l'utilisation de navires ne répondant pas aux normes de sécurité. Dans ce cadre, il est nécessaire de compléter la liste des informations publiées par la mention de l'identité de l'affréteur du navire. Il convient également de fournir au public une information plus complète et plus claire sur les inspections et les immobilisations qui sont effectuées dans les ports de la Communauté. Il s'agit en particulier des informations concernant les visites plus approfondies effectuées à bord des navires, tant par les autorités de l'État du port que par les sociétés de classification, ainsi que d'une explication des mesures prises par les autorités de l'État du port ou les sociétés de classification concernées à la suite d'une immobilisation prononcée en vertu de la directive.
- (17) Il est essentiel de contrôler l'application de la directive pour éviter le risque qu'existent des différences dans les niveaux de sécurité et des distorsions de concurrence entre ports et régions de la Communauté. À cette fin, la Commission devrait disposer d'informations plus détaillées, concernant en particulier les mouvements de navires dans les ports, pour être en mesure d'effectuer un examen approfondi des conditions d'application de la directive. Ces informations devraient être fournies à la Commission de manière suffisamment fréquente pour lui permettre d'intervenir plus rapidement lorsque des anomalies sont constatées dans l'application de la directive.
- (18) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la directive 95/21/CE en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 95/21/CE du Conseil est modifiée comme suit:

1) le titre est remplacé par le texte suivant:

«Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 relative au contrôle des navires par l'État du port;»;

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

2) à l'article 2, les points 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. "conventions":

- la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge LL 66,
- la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74),
- la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole de 1978 (Marpol 73/78),
- la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78),
- la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (Colreg 72),
- la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (ITC69),
- la convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (convention OIT 147)
- la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 (CLC);

ainsi que les protocoles et amendements à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire, en vigueur le 19 décembre 2001.

2. "mémoire d'entente": le mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, dans la version en vigueur le 19 décembre 2001.»;

3) l'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«Article 4

Organisme chargé de l'inspection

Les États membres maintiennent en place des administrations maritimes nationales appropriées disposant du personnel requis, notamment d'inspecteurs qualifiés, ci-après dénommées "autorités compétentes", en vue de l'inspection des navires et prennent toutes mesures appropriées pour faire en sorte que leurs autorités compétentes s'acquittent de leurs tâches telles que prévues par la présente directive.»;

4) à l'article 5, les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«1. L'autorité compétente de chaque État membre effectue chaque année un nombre total d'inspections des navires visés au paragraphe 2 et à l'article 7, correspondant à au moins 25 % du nombre annuel moyen de navires distincts entrés dans les ports dudit État membre calculé sur la base des trois années civiles les plus récentes pour lesquelles des statistiques sont disponibles.

2. a) Sous réserve des dispositions de l'article 7 bis, l'autorité compétente veille à ce que tout navire non soumis à inspection renforcée dont le coefficient de ciblage affiché dans le système d'information Sirenac est supérieur à 50 fasse l'objet d'une inspection conformément à l'article 6, à condition qu'une période d'au moins un mois se soit écoulée depuis la dernière inspection effectuée dans un port de la

région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.

b) En ce qui concerne la sélection des autres navires à inspecter, les autorités compétentes déterminent l'ordre de priorité de la manière suivante:

- les premiers navires sélectionnés pour l'inspection sont ceux figurant à l'annexe I, partie I, indépendamment de la valeur du coefficient de ciblage;
- les navires figurant à l'annexe I, partie II, sont sélectionnés en ordre décroissant, selon l'ordre de priorité résultant de la valeur de leur coefficient de ciblage affichée dans le système d'information Sirenac.

3. Les États membres s'abstiennent d'inspecter les navires ayant déjà fait l'objet d'une inspection dans un autre État membre au cours des six mois précédents, pour autant:

- que ce navire ne figure pas dans la liste de l'annexe I,
- qu'aucune anomalie n'ait été notifiée à la suite d'une inspection précédente,
- qu'il n'existe aucun motif évident de procéder à une inspection,
- que le navire ne soit pas couvert par les dispositions du paragraphe 2, point a).»;

5) l'article 7 est remplacé par le texte suivant:

«Article 7

Inspection renforcée obligatoire de certains navires

1. Un navire classé dans l'une des catégories énumérées à l'annexe V, section A, est susceptible d'être soumis à une inspection renforcée après une période de douze mois à compter de la dernière inspection renforcée effectuée dans un port d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris.

2. Si ce navire est sélectionné pour une inspection conformément à l'article 5, paragraphe 2, point b), une inspection renforcée est effectuée. Toutefois, une inspection menée conformément à l'article 6 peut être effectuée entre deux inspections renforcées.

3. a) L'exploitant ou le capitaine d'un navire auquel le paragraphe 1 est applicable communique toutes les informations visées à l'annexe V, section B, à l'autorité compétente de l'État membre de chaque port où le navire fait escale après une période de 12 mois à compter de la dernière inspection renforcée. Ces informations sont fournies au moins 3 jours avant la date prévue de l'arrivée au port ou avant que le navire ne quitte le port précédent si le voyage doit durer moins de 3 jours.

b) Tout navire qui ne se conforme pas aux dispositions du point a) est soumis à une inspection renforcée au port de destination.

4. Sous réserve des dispositions de l'article 7 bis, les États membres veillent à ce qu'une inspection renforcée soit effectuée à bord d'un navire auquel le paragraphe 3 est applicable et dont le coefficient de ciblage est égal ou supérieur à 7 au premier port où il fait escale après une période de 12 mois à compter de la dernière inspection renforcée.

Dans les cas où les États membres sont dans l'impossibilité d'augmenter leur capacité en temps voulu pour réaliser toutes les inspections supplémentaires requises, notamment en raison de problèmes liés au recrutement et à la formation d'inspecteurs, ils bénéficieront d'un délai prenant fin le 1^{er} janvier 2003 pour étoffer progressivement leur service d'inspection. Ce délai peut être allongé de six mois pour le port de Rotterdam. La Commission en informera les États membres et le Parlement européen.

5. Les inspections renforcées sont effectuées conformément aux procédures visées à l'annexe V, section C.

6. Lorsqu'un amendement ou un projet d'amendement au mémorandum de Paris risque d'affaiblir la portée de l'obligation d'inspection renforcée en vertu du présent article, la Commission soumet sans tarder au comité établi à l'article 18 un projet de mesures en vue de réintroduire des valeurs du coefficient de ciblage conformes aux objectifs de la présente directive.»

6) l'article suivant est inséré:

«Article 7 bis

Procédure à suivre lorsque certains navires ne peuvent pas être inspectés

1. Lorsque, pour des raisons d'ordre opérationnel, un État membre n'est pas en mesure d'effectuer soit une inspection d'un navire dont le coefficient de ciblage est supérieur à 50, conformément à l'article 5, paragraphe 2, point a), soit une inspection renforcée obligatoire, conformément à l'article 7, paragraphe 4, cet État membre informe sans tarder le système Sirenac que l'inspection n'a pas eu lieu.

2. De tels cas sont notifiés tous les six mois, à la Commission, ainsi que les motifs expliquant pourquoi l'inspection des navires concernés n'a pas été effectuée.

3. Au cours d'une année civile, ces absences d'inspection n'excèdent pas 5 % du nombre annuel moyen de navires distincts susceptibles d'être inspectés visés au paragraphe 1 et qui ont fait escale dans des ports de l'État membre concerné, calculé sur la base des trois années civiles les plus récentes pour lesquelles des statistiques sont disponibles.

4. Les navires visés au paragraphe 1 sont soumis à une inspection, conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 2, point a), ou à une inspection renforcée obligatoire, conformément à l'article 7, paragraphe 4, selon le cas, à leur prochain port d'escale situé dans la Communauté.

5. Au plus tard le 22 juillet 2008, le pourcentage de 5 % visé au paragraphe 3 est modifié, s'il y a lieu, sur la base d'une évaluation réalisée par la Commission, conformément à la procédure prévue à l'article 19.»

7) l'article suivant est inséré:

«Article 7 ter

Mesures de refus d'accès concernant certains navires

1. Un État membre veille à ce que l'accès à ses ports soit refusé, sauf dans les situations visées à l'article 11,

paragraphe 6, à un navire classé dans l'une des catégories de l'annexe XI, section A, lorsque ce navire:

soit:

- bat le pavillon d'un État figurant sur la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente de Paris, et
- a été immobilisé plus de deux fois au cours des vingt-quatre mois précédents dans un port d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris;

soit:

- bat le pavillon d'un État décrit comme présentant un "risque très élevé" ou un "risque élevé" dans la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente de Paris, et
- a été immobilisé plus d'une fois au cours des trente-six mois précédents dans un port d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris.

La mesure de refus d'accès est applicable dès que le navire a été autorisé à quitter le port où il a fait l'objet de la deuxième ou troisième immobilisation, selon le cas.

2. Aux fins du paragraphe 1, les États membres se conforment aux procédures figurant à l'annexe XI, section B.

3. La Commission publie tous les six mois les informations relatives aux navires auxquels l'accès a été refusé dans les ports de la Communauté en application du présent article.»

8) l'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Rapport d'inspection

À l'issue d'une inspection, d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée, l'inspecteur rédige un rapport conformément à l'annexe IX. Une copie de ce rapport d'inspection est remise au capitaine du navire.»

9) l'article 9 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. L'autorité compétente s'assure que toute anomalie confirmée ou révélée par les inspections prévues à l'article 5, paragraphe 2, et à l'article 7, a été ou sera supprimée conformément aux conventions.»

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Pour déterminer si un navire doit être immobilisé ou non, l'inspecteur applique les critères énoncés à l'annexe VI. Dans ce contexte, le navire est immobilisé s'il n'est pas équipé d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage en état de marche lorsque son utilisation est prescrite par l'annexe XII. S'il ne peut être remédié aisément à cette anomalie dans le port où le navire est immobilisé, l'autorité compétente peut autoriser le navire à se rendre dans le port approprié le plus proche pour que l'anomalie soit supprimée aisément ou exiger qu'elle le soit dans un délai maximal de 30 jours. À ces fins, les procédures définies à l'article 11 sont d'application.»

- c) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:
- «5. Lorsque les inspections visées à l'article 5, paragraphe 2, et à l'article 7 donnent lieu à une immobilisation, l'autorité compétente informe immédiatement, par écrit et en incluant le rapport d'inspection, l'administration de l'État dont le navire est autorisé à battre pavillon (ci-après dénommée "administration du pavillon") ou, lorsque cela n'est pas possible, le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet État, de toutes les circonstances dans lesquelles une intervention a été jugée nécessaire. En outre, les inspecteurs désignés ou les organismes agréés chargés de la délivrance des certificats de classification ou des certificats délivrés au nom de l'État du pavillon conformément aux conventions internationales sont également informés, le cas échéant.»
- 10) à l'article 10, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- «1. Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire ou son représentant dans l'État membre dispose d'un droit de recours contre une décision d'immobilisation ou de refus d'accès prise par l'autorité compétente. Le recours ne suspend pas l'immobilisation ou le refus d'accès.»
- 11) à l'article 14, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
- «2. Les États membres maintiennent les dispositions nécessaires pour assurer un échange d'informations et une coopération entre leur autorité compétente et les autorités compétentes de tous les autres États membres et maintenir la liaison opérationnelle établie entre leur autorité compétente, la Commission et le système d'information Sirenac créé à Saint-Malo, France.
- En vue de la conduite des inspections visées à l'article 5, paragraphe 2, et à l'article 7, les inspecteurs consultent les bases de données publiques et privées concernant les inspections de navires accessibles au travers du système d'information EQUASIS.»
- 12) à l'article 15, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
- «2. Les informations énumérées à l'annexe VIII, parties I et II, ainsi que les informations sur les changements, suspensions et retraits de classe visés à l'article 15, paragraphe 3, de la directive 94/57/CE doivent être disponibles dans le système d'information Sirenac. Elles sont rendues publiques dans le cadre du système d'informations EQUASIS dès que possible après l'inspection ou après la levée de l'immobilisation.»
- 13) à l'article 15, le paragraphe suivant est ajouté:
- «5. Les dispositions du présent article ne portent pas atteinte aux législations nationales en matière de responsabilité.»
- 14) à l'article 16, le paragraphe suivant est inséré:
- «2 bis. En cas d'immobilisation d'un navire pour anomalies ou absence de certificats valables, tels que prévus à l'article 9 et à l'annexe VI, tous les coûts liés à l'immobilisation dans le port sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.»
- 15) les articles 17 et 18 sont remplacés par le texte suivant:
- «Article 17
- Données à fournir dans le cadre de la surveillance de la mise en œuvre**
- Les États membres fournissent à la Commission les informations énumérées à l'annexe X suivant la fréquence mentionnée dans ladite annexe.
- Article 18
- Comité de réglementation**
1. La Commission est assistée par le comité créé par l'article 12 de la directive 93/75/CEE (ci-après dénommé "comité").
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
- La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.
3. Le comité adopte son règlement intérieur.»
- 16) à l'article 19, la phrase introductive et le point a) sont remplacés par le texte suivant:
- «La présente directive peut, sans que son champ d'application soit élargi, être modifiée conformément à la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2, pour:
- a) adapter les obligations imposées à l'article 5, à l'exception du chiffre de 25 % figurant au paragraphe 1, et aux articles 6, 7, 7 bis, 7 ter, 8, 15 et 17, ainsi qu'aux annexes visées par lesdits articles, sur la base de l'expérience acquise à la lumière de la mise en œuvre de la présente directive et compte tenu de l'évolution du memorandum d'entente de Paris;»
- 17) l'article suivant est inséré:
- «Article 19 bis
- Sanctions**
- Les États membres établissent un système de sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application de ces sanctions. Les sanctions ainsi prévues sont efficaces, proportionnées et dissuasives.»
- 18) à l'article 20, le paragraphe suivant est ajouté:
- «4. En outre, la Commission informe à intervalles réguliers le Parlement européen et le Conseil sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la directive dans les États membres.»
- 19) l'annexe I, partie II, est remplacée par le texte figurant à l'annexe I de la présente directive;
- 20) l'annexe II est modifiée comme suit:
- a) le point 10 est remplacé par les points suivants:
- «10. Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité
- 10 bis. Certificats délivrés conformément à la convention STCW;»

- b) le point suivant est ajouté:
- «35. Certificat d'assurance ou autre garantie financière concernant la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1992).»;
- 21) à l'annexe III, point 1, les termes «II-8 et II-11» sont remplacés par les termes «et II-8»;
- 22) l'annexe V est remplacée par le texte figurant à l'annexe II de la présente directive;
- 23) l'annexe VI est modifiée comme suit:
- a) au point 2 («Application des critères principaux»), le texte suivant est ajouté:
- «14. fournir le plus d'informations possible en cas d'accident.»;
- b) au point 3.1, les termes «Absence des certificats valables» sont remplacés par les termes «Absence des certificats et documents valables»;
- c) au point 3.2, le texte suivant est ajouté:
- «15. Non-exécution du programme renforcé d'inspections prévu par la convention SOLAS 74, chapitre XI, règle 2.
16. Absence ou défaut de fonctionnement d'un VDR lorsque son utilisation est obligatoire.»;
- d) au point 3.6, le texte suivant est ajouté:
- «5. Dossier des rapports de visites absent ou non conforme à la règle 13 G (3) (b) de la convention Marpol.»;
- 24) l'annexe VIII est remplacée par le texte figurant à l'annexe III de la présente directive;
- 25) les annexes IX, X, XI et XII dont le texte figure à l'annexe IV de la présente directive sont ajoutées.

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour

se conformer à la présente directive au plus tard le 22 juillet 2003. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

3. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

La Commission procède à une évaluation de la mise en œuvre de la présente directive au plus tard le 22 juillet 2006. Cette évaluation porte, entre autres, sur le nombre d'inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port dans chaque État membre ainsi que sur le nombre d'inspections effectuées, y compris le nombre d'inspections renforcées obligatoires. La Commission communique les résultats de son évaluation au Parlement européen et au Conseil et, sur la base de son analyse, détermine s'il est nécessaire de proposer une directive modificatrice ou une législation supplémentaire dans ce domaine.

Article 4

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 19 décembre 2001.

Par le Parlement européen

La présidente

N. FONTAINE

Par le Conseil

Le président

A. NEYTS-UYTTEBROECK

ANNEXE I

«II. Coefficient global de ciblage

L'inspection des navires entrant dans l'une des catégories ci-après est considérée comme prioritaire:

- 1) Les navires faisant escale pour la première fois dans un port d'un État membre ou après une absence de douze mois ou plus. Pour l'application de ces critères, les États membres tiennent également compte des inspections effectuées par des membres du mémorandum d'entente. En l'absence de données appropriées à cet effet, les États membres se fondent sur les informations contenues dans la base de données SIRENAC et inspectent les navires qui n'ont pas été enregistrés dans cette base depuis sa création, le 1^{er} janvier 1993.
- 2) Les navires qui n'ont été inspectés par aucun État membre au cours des six derniers mois.
- 3) Les navires dont les certificats réglementaires relatifs à la construction et à l'équipement du navire, délivrés conformément aux conventions, et les certificats de classification ont été délivrés par des organismes qui ne sont pas agréés aux termes de la directive 94/57/CE du Conseil.
- 4) Les navires battant le pavillon d'un État figurant sur la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente.
- 5) Les navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un État membre sous certaines conditions telles que:
 - a) anomalies à supprimer avant le départ;
 - b) anomalies à supprimer au prochain port d'escale;
 - c) anomalies à supprimer dans les 14 jours;
 - d) anomalies pour lesquelles d'autres conditions ont été spécifiées.

Si des actions concernant le navire ont été engagées et toutes les anomalies supprimées, il en est tenu compte.

- 6) Les navires pour lesquels des anomalies ont été constatées lors d'une inspection précédente, selon le nombre de ces anomalies.
- 7) Les navires qui ont été immobilisés dans un port précédent.
- 8) Les navires battant le pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié toutes les conventions internationales pertinentes visées à l'article 2 de la présente directive.
- 9) Les navires classés au sein d'une société de classification avec un coefficient d'anomalies supérieur à la moyenne.
- 10) Les navires des catégories visées à l'annexe V, section A.
- 11) Les navires de plus de treize ans d'âge.

Pour établir l'ordre de priorité pour l'inspection des navires énumérés ci-dessus, l'autorité compétente tient compte du coefficient global de ciblage affiché dans le système d'information SIRENAC, conformément à l'annexe I, section I, du mémorandum d'entente de Paris: à coefficient élevé, priorité élevée. Le coefficient global de ciblage est égal à la somme des valeurs du coefficient de ciblage applicables, comme défini dans le cadre du mémorandum d'entente. Les points 5, 6 et 7 ne concernent que les inspections effectuées au cours des douze derniers mois. Le coefficient global de ciblage ne doit pas être inférieur à la somme des valeurs correspondant aux points 3, 4, 8, 9, 10 et 11.

Cependant, aux fins de l'article 7, paragraphe 4, le coefficient global de ciblage ne prend pas en compte le point 10.»

ANNEXE II

«ANNEXE V

A. CATÉGORIES DE NAVIRES SOUMIS À UNE INSPECTION RENFORCÉE (en vertu de l'article 7, paragraphe 1)

1. Navires-citernes pour gaz et produits chimiques, de plus de dix ans calculés à partir de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
2. Vraquiers de plus de douze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
3. Pétroliers d'un tonnage brut supérieur à 3 000 tonnes brutes et de plus de quinze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
4. Navires à passagers de plus de quinze ans autres que les navires à passagers visés à l'article 2, points a) et b), de la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse⁽¹⁾.

B. INFORMATIONS À NOTIFIER À L'AUTORITÉ COMPÉTENTE [en vertu de l'article 7, paragraphe 3, point a)]

- A. nom,
- B. pavillon,
- C. le cas échéant, numéro OMI d'identification du navire,
- D. port en lourd,
- E. date de construction du navire, déterminée sur la base de la date figurant dans les certificats de sécurité du navire,
- F. pour les navires-citernes:
 - F.a. configuration: simple coque, simple coque avec SBT, double coque,
 - F.b. état des citernes à cargaison et à ballast: pleines, vides, inertées,
 - F.c. volume et nature de la cargaison,
- G. heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente,
- H. durée prévue de l'escale,
- I. opérations envisagées au port de destination (chargement, déchargement, autres),
- J. inspections et visites obligatoires envisagées et travaux de maintenance et de réparation importants qui seront effectués dans le port de destination.

C. PROCÉDURES RELATIVES À L'INSPECTION RENFORCÉE DE CERTAINES CATÉGORIES DE NAVIRES (visées à l'article 7, paragraphe 5)

Sous réserve de sa faisabilité matérielle ou de limitations éventuelles liées à la sécurité des personnes, du navire ou du port, l'inspection renforcée doit porter au moins sur les points ci-après. Les inspecteurs doivent avoir conscience que les contrôles effectués à bord en cours d'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.

1. TOUS NAVIRES (toutes catégories de la section A)
 - panne générale d'électricité et mise en marche du générateur de secours,
 - inspection de l'éclairage de secours,
 - fonctionnement de la pompe d'incendie de secours, avec deux lances branchées sur la conduite principale,

⁽¹⁾ JO L 138 du 1.6.1999, p. 1.

- fonctionnement des pompes d'assèchement,
- fermeture des portes étanches,
- mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage,
- essai de la télécommande d'arrêt d'urgence, par exemple des chaudières, de la ventilation et des pompes à combustible,
- essai de l'appareil à gouverner et de l'appareil à gouverner auxiliaire,
- inspection des sources d'alimentation électriques de secours des installations radio,
- inspection et, dans la mesure du possible, essai du séparateur de la salle des machines.

2. NAVIRES-CITERNES POUR GAZ ET PRODUITS CHIMIQUES

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants sont considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires-citernes pour gaz et produits chimiques:

- dispositifs de contrôle et de sécurité des citernes de cargaison en ce qui concerne la température, la pression et le niveau,
- 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,
- 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),
- vérification de la mention du produit transporté 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,
- 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.

3. VRAQUIERS

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants sont considérés comme relevant de l'inspection renforcée des vraquiers:

- corrosion éventuelle du bâti des machines de pont,
- déformation et/ou corrosion éventuelle des panneaux d'écouteille,
- fissuration ou corrosion localisée éventuelle des cloisons transversales,
- accès aux cales,
- vérification de la présence à bord des documents ci-après; contrôle de ceux-ci et confirmation de leur approbation par l'État du pavillon ou la société de classification:
 - 1) rapports sur les visites concernant les structures,
 - 2) rapports sur l'évaluation de l'état du navire,
 - 3) rapports sur les mesures de l'épaisseur,
 - 4) document descriptif visé par la résolution A.744(18) de l'OMI.

4. PÉTROLIERS

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants sont considérés comme relevant de l'inspection renforcée des pétroliers:

- système fixe de production de mousse installé sur le pont
- système de lutte contre l'incendie
- inspection des extincteurs installés dans la salle des machines, la salle des pompes et les logements
- contrôle de la pression du gaz inerte et de son contenu en oxygène
- citernes à ballast: au moins l'une des citernes à ballast se trouvant dans la zone de cargaison est examinée tout d'abord à partir de l'accès à la citerne par le trou d'homme/le pont puis à l'intérieur si l'inspecteur établit qu'il existe des motifs évidents qui justifient la poursuite de l'inspection
- vérification de la présence à bord des documents ci-après; contrôle de ceux-ci et confirmation de leur approbation par l'État du pavillon ou la société de classification:
 - 1) rapports sur les visites concernant les structures,
 - 2) rapports sur l'évaluation de l'état du navire,
 - 3) rapports sur les mesures de l'épaisseur,
 - 4) document descriptif visé par la résolution A.744(18) de l'OMI.

5. NAVIRES À PASSAGERS NON VISÉS PAR LA DIRECTIVE 1999/35/CE

Outre les points énumérés à la section C, point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires à passagers:

- essai du système de détection des incendies et d'alarme,
- contrôle de la fermeture des portes coupe-feu,
- essai du système de diffusion générale,
- 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,
- connaissance du plan pour le contrôle des navires à passagers après avarie par les principaux membres de l'équipage.

Si cela s'avère opportun, l'inspection peut se poursuivre pendant que le navire fait route vers le port de l'État membre ou s'en éloigne, avec le consentement du capitaine ou de l'exploitant. Les inspecteurs n'entravent pas le 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.»

ANNEXE III

L'annexe VIII est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE VIII

Publication d'informations relatives aux immobilisations et aux inspections dans les ports des États membres
(visées à l'article 15)

- I. Les informations publiées conformément à l'article 15, paragraphe 1, comprennent les éléments suivants:
- le nom du navire,
 - le numéro OMI,
 - le type du navire,
 - la jauge brute,
 - l'année de construction, déterminée sur la base de la date figurant dans les certificats de sécurité du navire,
 - le nom et l'adresse de l'armateur ou de l'exploitant du navire,
 - pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac, le nom et l'adresse de l'affrèteur responsable du choix du navire et le type d'affrètement,
 - l'État du pavillon,
 - la société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant,
 - la société de classification, ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'État du pavillon, avec mention des certificats délivrés,
 - le port et la date de la dernière inspection renforcée et, le cas échéant, l'indication qu'une immobilisation a été prononcée,
 - le port et la date de la dernière visite spéciale, et le nom de l'organisme qui a effectué la visite,
 - le nombre des immobilisations au cours des 24 derniers mois,
 - le pays et le port d'immobilisation,
 - la date de levée de l'immobilisation,
 - la durée de l'immobilisation, en jours,
 - le nombre d'anomalies constatées et les raisons de l'immobilisation, en termes clairs et explicites,
 - la description des mesures de suivi de l'immobilisation prises par l'autorité compétente et, le cas échéant, par la société de classification,
 - si le navire fait l'objet d'un refus à l'entrée d'un port de la Communauté, les raisons de ce refus, en termes clairs et explicites,
 - l'indication, le cas échéant, que la responsabilité de la société de classification ou de tout autre organisme privé ayant effectué la visite est engagée dans les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné une immobilisation,
 - la description des mesures prises dans le cas d'un navire autorisé à poursuivre sa route jusqu'au chantier de réparation approprié le plus proche, ou qui a fait l'objet d'un refus à l'entrée d'un port de la Communauté.
- II. Les informations concernant les navires inspectés, rendues publiques conformément à l'article 15, paragraphe 2, comprennent les éléments suivants:
- le nom du navire,
 - le numéro OMI,
 - le type de navire,
 - la jauge brute,
 - l'année de construction,
 - le nom et l'adresse de l'armateur ou de l'exploitant du navire,
 - pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac, le nom et l'adresse de l'affrèteur responsable du choix du navire et le type d'affrètement,

-
- l'État du pavillon,
 - la société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant,
 - la société de classification ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'État du pavillon, avec mention des certificats délivrés,
 - le pays, le port et la date d'inspection,
 - le nombre et la nature des anomalies, par catégorie d'anomalie.»
-

ANNEXE IV

Les annexes IX, X, XI et XII suivantes sont ajoutées:

«ANNEXE IX

Rapport d'inspection établi en application de l'article 8

Le rapport d'inspection comprend au moins les éléments suivants:

I. Informations générales

1. Autorité compétente ayant rédigé le rapport
2. Date et lieu de l'inspection
3. Nom du navire inspecté
4. Pavillon
5. Type de navire
6. Numéro OMI
7. Indicatif d'appel
8. Jauge brute
9. Port en lourd (le cas échéant)
10. Année de construction, déterminée sur la base de la date figurant dans les certificats de sécurité du navire
11. La société de classification, ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats de classification, le cas échéant
12. La société de classification, ou les sociétés de classification et/ou toute autre partie qui a (ont) délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'État du pavillon
13. Nom et adresse du propriétaire ou de l'exploitant du navire
14. Nom et adresse de l'affrèteur responsable du choix du navire et type d'affrètement pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac
15. Date finale de rédaction du rapport d'inspection
16. Mention indiquant que des informations détaillées concernant une inspection ou une immobilisation peuvent faire l'objet d'une publication.

II. Informations relatives à l'inspection

1. Certificats délivrés en application des conventions internationales pertinentes, autorité ou organisme qui a délivré le (les) certificat(s) pertinent(s), avec l'indication des dates de délivrance et d'expiration
2. Parties ou éléments du navire ayant fait l'objet d'une inspection (dans le cas d'inspection détaillée ou renforcée)
3. Type d'inspection (inspection, inspection détaillée, inspection renforcée)
4. Nature des anomalies
5. Mesures prises.

III. Informations supplémentaires en cas d'immobilisation

1. Date de la décision d'immobilisation
2. Date de la levée de l'immobilisation
3. Nature des anomalies ayant justifié la décision d'immobilisation (références aux conventions pertinentes, le cas échéant)
4. Renseignements sur la dernière visite intermédiaire ou annuelle

5. Indication, le cas échéant, que la responsabilité de la société de classification ou de tout autre organisme privé ayant effectué la visite est engagée dans les anomalies qui, seules ou en combinaison, ont entraîné une immobilisation
6. Mesures prises.

ANNEXE X

Données à fournir dans le cadre de la surveillance de la mise en œuvre en application de l'article 17

1. Chaque année, les États membres fournissent à la Commission les données suivantes, concernant l'année écoulée, pour le 1^{er} avril au plus tard:

- 1.1. Nombre d'inspecteurs travaillant pour leur compte dans le cadre du contrôle des navires par l'État du port.

Les informations doivent être transmises à la Commission en suivant le modèle de tableau ci-après.

Port/Zone	Nombre d'inspecteurs temps plein	Nombre d'inspecteurs temps partiel ⁽¹⁾	Conversion en temps plein
Port de X.....			
Port de Y.....			
TOTAL			

⁽¹⁾ Lorsque les inspections effectuées par les inspecteurs dans le cadre du contrôle par l'État du port ne constituent qu'une partie de la charge de travail de ces inspecteurs, le nombre total d'inspecteurs doit être ramené à un nombre d'inspecteurs exerçant des fonctions à temps plein.

Ces informations sont fournies au plan national et pour chacun des ports de l'État membre considéré. Aux fins de la présente annexe, il y a lieu d'entendre par port un port individuel, ainsi que la zone géographique couverte par un inspecteur, ou une équipe d'inspecteurs, comprenant le cas échéant plusieurs ports individuels. Le même inspecteur peut être amené à intervenir dans plus d'un port ou d'une zone géographique.

- 1.2. Nombre total de navires distincts entrés dans leurs ports au niveau national.

2. Les États membres doivent:

- a) soit fournir à la Commission tous les six mois la liste des mouvements de navires distincts, autres que ceux assurant des services de ferry réguliers, entrés dans leurs ports, comportant le numéro OMI des navires et leur date d'arrivée;
- b) soit fournir au système Sirenac les numéros OMI et la date d'arrivée des navires, autres que ceux assurant des services de ferry réguliers, qui sont entrés chaque jour dans leurs ports.

Les États membres doivent fournir à la Commission la liste des services de ferry réguliers visés aux points a) et b), au plus tard six mois après la mise en œuvre de la présente directive et, par la suite, à chaque fois que des modifications interviennent dans ces services.

ANNEXE XI

A. CATÉGORIES DE NAVIRES FAISANT L'OBJET D'UN REFUS D'ACCÈS DANS LES PORTS DE LA COMMUNAUTÉ (en vertu de l'article 7 *ter*, paragraphe 1)

1. Navires-citernes pour gaz et produits chimiques
2. Vraquiers
3. Pétroliers
4. Navires à passagers.

B. PROCÉDURES RELATIVES AU REFUS D'ACCÈS DANS LES PORTS DE LA COMMUNAUTÉ (en vertu de l'article 7 *ter*, paragraphe 2)

1. Lorsque les conditions décrites à l'article 7 *ter* sont réunies, l'autorité compétente du port dans lequel le navire est immobilisé pour la deuxième ou la troisième fois selon le cas, informe par écrit le capitaine et le propriétaire ou l'exploitant du navire de la mesure de refus d'accès prononcée à l'encontre du navire.

L'autorité compétente doit informer également l'administration de l'État du pavillon, la société de classification concernée, les autres États membres, la Commission, le Centre administratif des affaires maritimes et le Secrétariat du mémorandum d'entente de Paris.

La mesure de refus d'accès prend effet dès que le navire a été autorisé à quitter le port après rectification des anomalies ayant causé l'immobilisation.

2. Afin d'obtenir la levée de la mesure de refus d'accès, le propriétaire ou l'exploitant doit adresser une demande formelle à l'autorité compétente de l'État membre qui a arrêté ladite mesure. Cette demande est accompagnée d'une attestation de l'administration de l'État du pavillon certifiant que le navire est pleinement conforme aux dispositions applicables des conventions internationales. La demande de levée du refus d'accès doit également être accompagnée, le cas échéant, d'une attestation de la société de classification au sein de laquelle le navire est classé certifiant que le navire est conforme aux normes de classification spécifiées par ladite société.
3. La mesure de refus d'accès ne peut être levée qu'à la suite d'une nouvelle inspection du navire, dans un port convenu, par les inspecteurs de l'autorité compétente de l'État membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès et que si la preuve est apportée, à la satisfaction de cet État membre, que le navire respecte pleinement les dispositions applicables des conventions internationales.

Si le port convenu est situé dans la Communauté, l'autorité compétente de l'État membre du port de destination peut, avec l'accord de l'autorité compétente de l'État membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès, autoriser le navire à rejoindre le port en question, dans le seul but de vérifier que le navire satisfait aux conditions visées au point 2.

La nouvelle inspection est une inspection renforcée qui doit porter au moins sur les éléments pertinents figurant à l'annexe V, section C.

Tous les coûts de cette inspection renforcée sont supportés par le propriétaire ou l'exploitant du navire.
4. Si les résultats de l'inspection renforcée donnent satisfaction à l'État membre conformément au point 2, la mesure de refus d'accès est levée. Le propriétaire ou l'exploitant du navire en sont informés par écrit.

L'autorité compétente doit également informer de sa décision, par écrit, l'administration de l'État du pavillon, la société de classification concernée, les autres États membres, la Commission, le Centre administratif des affaires maritimes et le Secrétariat du mémorandum d'entente de Paris.
5. Les informations relatives aux navires auxquels l'accès aux ports de la Communauté a été refusé doivent être rendues disponibles dans le système Sirenac et publiées conformément aux dispositions de l'article 15 et de l'annexe VIII.

ANNEXE XII

Exigences internationales et communautaires concernant les dispositifs d'enregistrement des données du Voyage

Les navires entrant dans les catégories suivantes qui font escale dans un port d'un État membre de la Communauté sont équipés d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage correspondant aux normes établies par la résolution A.861(20) de l'OMI et aux normes-tests établies par la norme n° 61996 de la Commission électrotechnique internationale (CEI):

- les navires à passagers construits à partir du 1^{er} juillet 2002,
- les navires rouliers à passagers construits avant le 1^{er} juillet 2002, au plus tard à la date de la première visite effectuée à partir du 1^{er} juillet 2002,
- les navires à passagers autres que les navires rouliers à passagers construits avant le 1^{er} juillet 2002, au plus tard le 1^{er} janvier 2004,
- les navires autres que les navires à passagers jaugeant 3 000 tonnes brutes et plus, et construits à partir du 1^{er} juillet 2002.

Les navires entrant dans les catégories suivantes et construits avant le 1^{er} juillet 2002 qui font escale dans un port d'un État membre de la Communauté sont équipés d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage correspondant aux normes de l'OMI applicables en la matière:

- les navires de charge jaugeant 20 000 tonnes brutes et plus, au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de l'OMI, au plus tard le 1^{er} janvier 2007,
 - les navires de charge jaugeant 3 000 tonnes brutes et plus mais moins de 20 000 tonnes brutes, au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de l'OMI, au plus tard le 1^{er} janvier 2008.»
-

ANNEXE 5: Directive 93/75/CEE du Conseil du 13 septembre 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et en transportant des marchandises dangereuses ou polluantes (directive HAZMAT) abrogée par la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (directive VTMISS)

Ce document n'est plus en vigueur

DIRECTIVE 93/75/CEE DU CONSEIL du 13 septembre 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission (1),

vu l'avis du Parlement européen (2),

vu l'avis du Comité économique et social (3),

considérant que le volume des transports de marchandises dangereuses ou polluantes par voie maritime ne cesse d'augmenter, ce qui entraîne un accroissement du risque d'accidents graves qui continuent de survenir;

considérant qu'il paraît nécessaire de prendre toutes les mesures appropriées pour éviter les circonstances susceptibles d'entraîner des accidents de ce type et pour limiter les dommages qu'ils occasionnent lorsqu'ils surviennent; que, à cette fin, les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant doivent respecter des conditions minimales;

considérant qu'une meilleure information pourrait contribuer à prévenir et à minimiser les accidents; qu'une meilleure information permettra également aux autorités compétentes de prendre les précautions nécessaires en ce qui concerne les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant;

considérant que, conformément aux conventions SOLAS et MARPOL, des informations doivent être fournies aux autorités compétentes sur la nature et la localisation des marchandises dangereuses ou polluantes qui sont à bord des navires;

considérant que certains services réguliers peuvent être exemptés de la fourniture de telles informations;

considérant que, dans le but de réduire le risque d'accidents, il convient de mettre l'accent sur certaines règles de navigation;

considérant que la résolution A 648(16) de l'Organisation maritime internationale (OMI) « prie instamment les gouvernements membres de s'assurer que les systèmes de comptes rendus de navires et les prescriptions en matière de notification respectent autant que possible les principes généraux énoncés à l'annexe de la présente résolution »;

considérant que, à cette fin, les autorités compétentes doivent, en cas d'incident ou de circonstances survenus en mer et faisant courir un risque à leur littoral ou à des intérêts voisins, recevoir du capitaine du navire concerné notification immédiate de l'incident et de la présence à bord de marchandises dangereuses ou polluantes de manière à permettre à ces autorités de prendre toutes les mesures nécessaires;

considérant que, en outre, la présente directive rappelle les mesures que les États membres peuvent prendre en vertu du droit international;

considérant que les conventions SOLAS et MARPOL obligent tout navire à informer les autres navires et les autorités de l'État côtier de tout danger pour le navire lui-même, pour d'autres navires et pour la navigation maritime ainsi que de tout rejet illicite ou anormal, en réalité ou selon toute vraisemblance, de substances polluantes; qu'il semble approprié que les autorités compétentes signalent au besoin par radio les informations qui leur ont été transmises;

considérant que chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que ces informations soient pleinement exploitées;

considérant qu'un tel échange d'informations nécessite une coopération adéquate entre les autorités de tous les États membres de la Communauté, les chargeurs, les exploitants des

navires, les capitaines et les pilotes;
considérant que la mise en oeuvre de la directive peut nécessiter l'introduction de certaines modifications qui seront arrêtées par la Commission assistée par un comité ou, dans certains cas, par le Conseil même;
considérant que la Commission soumettra de nouvelles propositions visant à compléter le système instauré par la présente directive;
considérant que la présente directive abroge la directive 79/116/CEE du Conseil, du 21 décembre 1978, relative aux conditions minimales exigées pour certains navires-citernes entrant dans les ports maritimes de la Communauté ou en sortant (4);
considérant que la présente directive n'affecte pas le droit des États membres d'imposer des exigences supplémentaires en ce qui concerne les navires,
A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires et appropriées pour que les capitaines ou les exploitants de navires à destination d'un port maritime de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes en vrac ou en colis, ainsi que les chargeurs de ces marchandises, respectent les conditions minimales requises d'eux en vertu de la présente directive.
2. La présente directive ne s'applique pas:
 - a) aux navires de guerre et autres bâtiments officiels utilisés à des fins non commerciales;
 - b) aux soutes, à l'avitaillement et au matériel d'armement destinés à être utilisés à bord.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) « exploitants », les armateurs, affréteurs, gérants ou agents du navire;
- b) « navire », tout bateau transporteur de marchandises, navire-citerne transportant des hydrocarbures, des produits chimiques ou gazeux ou tout bateau de passagers à destination d'un port de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, en vrac ou en colis;
- c) « marchandises dangereuses », les marchandises mentionnées dans le code IMDG, au chapitre 17 du recueil IBC et au chapitre 19 du recueil IGC;
- d) « marchandises polluantes »:
 - les hydrocarbures tels que définis à l'annexe 1 de la convention MARPOL,
 - les substances liquides nocives telles que définies à l'annexe 2 de la convention MARPOL,
 - les substances nuisibles telles que définies à l'annexe 3 de la convention MARPOL;
- e) « MARPOL », la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978 tels qu'ils sont en vigueur au moment de l'adoption de la présente directive;
- f) « code IMDG », le code maritime international des marchandises dangereuses en vigueur au moment de l'adoption de la présente directive;
- g) « recueil IBC », le recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac, de l'OMI, en vigueur au moment de l'adoption de la présente directive;
- h) « recueil IGC », le recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, de l'OMI, en vigueur au moment de l'adoption de la présente directive;
- i) « résolution A 648(16) de l'OMI », la résolution 648(16) de l'Organisation maritime internationale adoptée par l'assemblée lors de sa seizième session, du 19 octobre 1989, et intitulée « Principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux

prescriptions en matière de notification, y compris les directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins », en vigueur au moment de l'adoption de la présente directive;

j) « autorités compétentes », les autorités et les organisations désignées par les États membres conformément à l'article 3;

k) « chargeur », toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises est conclu avec un transporteur.

Article 3

Chaque État membre désigne les autorités compétentes destinataires des informations et notifications prévues dans la présente directive et il informe la Commission de cette désignation.

La Commission publie la liste des autorités compétentes désignées par les États membres et leurs liens de communication.

Article 4

Les marchandises dangereuses ou polluantes ne peuvent être présentées pour le transport ou chargées à bord d'un navire que si le capitaine ou l'exploitant a reçu une déclaration mentionnant l'appellation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, les numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations unies, les classes de risque OMI déterminées conformément au code IMDG et aux recueils IBC et IGC, les quantités de ces marchandises et, si elles sont transportées dans des citernes mobiles ou des conteneurs, les marques d'identification de celles-ci/de ceux-ci.

Il incombe au chargeur de fournir au capitaine ou à l'exploitation la déclaration requise en vertu de la présente directive et de faire en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui qui a été déclaré conformément au premier alinéa.

Article 5

1. Chaque État membre prend les dispositions nécessaires pour appliquer les conditions prévues dans les paragraphes figurant ci-après à tout navire.

2. L'exploitant d'un navire quittant un port d'un État membre notifié, avant l'appareillage du navire, toutes les informations mentionnées à l'annexe I à l'autorité compétente de cet État membre.

3. L'exploitant d'un navire venant d'un port situé hors de la Communauté et faisant route vers un port situé dans la Communauté ou devant mouiller dans les eaux territoriales d'un État membre notifié, pour pouvoir entrer dans ce port ou mouiller dans ces eaux territoriales, lorsqu'il quitte le port de chargement, toutes les informations mentionnées à l'annexe I à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel est situé le premier port de destination ou de mouillage.

4. Les États membres peuvent exempter les services réguliers d'une durée inférieure à une heure de l'application des paragraphes 2 et 3. La Commission peut, à la demande d'un État membre, accepter une prolongation raisonnable de cette durée.

Dans ce cas, les informations prévues à l'annexe I doivent à tout moment être fournies par l'exploitant à la demande des autorités des États membres de départ ou de destination.

5. Les navires entrant dans un port situé dans un État membre ou en sortant doivent, conformément à la réglementation nationale de cet État membre:

a) utiliser les services fournis par les services locaux d'aide au trafic maritime (VTS), lorsqu'ils existent;

b) recourir aux services de pilotage.

Article 6

1. Chaque État membre exige, en cas d'incident ou de circonstances survenues en mer et faisant courir un risque à son littoral ou à des intérêts connexes, que le capitaine du navire concerné au moins notifie immédiatement à l'autorité compétente de l'État membre concerné les détails de l'incident et les informations visées à l'annexe I.

L'autorité compétente peut considérer que l'obligation de fournir les informations visées à l'annexe I est remplie si le navire indique quelle est l'autorité compétente qui, dans la Communauté, détient les informations requises en vertu de l'article 5.

2. La notification prévue au paragraphe 1 est effectuée conformément à la résolution A 648(16) de l'OMI et elle est faite au moins dans toutes les circonstances visées dans cette résolution.

3. L'annexe III expose les mesures que les États membres peuvent prendre en vertu du droit international.

Article 7

Les articles 5 et 6 n'affectent pas l'application d'exigences en vigueur imposées en vertu de conventions internationales ou par des régimes nationaux de notification portuaire.

Article 8

1. Le capitaine du navire remplit avec exactitude et soin une fiche de contrôle telle qu'elle est décrite à l'annexe II de la présente directive et la remet pour information au pilote et, sur demande, à l'autorité compétente.

2. Les pilotes intervenant pour l'accostage, l'appareillage ou la manoeuvre d'un navire informent sans tarder l'autorité compétente chaque fois qu'ils ont connaissance de défauts susceptibles de nuire à la sécurité de la navigation du navire.

Article 9

Au besoin, l'autorité compétente de l'État membre concerné signale par radio dans les secteurs concernés tout incident notifié conformément à l'article 6 paragraphe 1 et informe de la présence de tout navire qui constitue une menace pour la navigation.

Article 10

Les autorités compétentes détenant les informations notifiées conformément à l'article 5 et à l'article 6 paragraphe 1 prennent les mesures appropriées pour fournir à tout moment lesdites informations à la demande pour raisons de sécurité de l'autorité compétente d'un autre État membre.

Un État membre dont les autorités compétentes sont informées, en vertu de la présente directive ou d'une autre manière, de faits entraînant ou accroissant, pour un autre État membre, le risque de voir mises en danger certaines zones maritimes et côtières, prend les mesures appropriées pour en informer l'État membre concerné aussitôt que possible.

Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que soient pleinement exploités les rapports que les navires sont tenus de lui transmettre en cas d'incident risquant de causer des dommages très graves.

Article 11

La présente directive peut être modifiée conformément à la procédure prévue à l'article 12 en vue:

- d'appliquer, aux fins de la présente directive, les modifications ultérieures qui sont entrées en vigueur en ce qui concerne la convention et les codes, recueils et résolutions internationaux mentionnés à l'article 2 points e), f), g), h) et i),

- d'adapter la mise en oeuvre de la présente directive au progrès scientifique et technique, sans en élargir le champ d'application.

Article 12

1. La Commission est assistée par un comité composé de représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des États membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.

3. a) La Commission arrête les mesures envisagées lorsqu'elles sont conformes à l'avis du comité.

b) Lorsque les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la Commission soumet sans tarder au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.

Si à l'expiration d'un délai de huit semaines à compter de la saisine du Conseil, celui-ci n'a pas statué, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission.

Article 13

1. La Commission soumet au Conseil, au plus tard le 31 décembre 1995, un rapport, le cas échéant assorti de propositions, concernant la mise en oeuvre de la présente directive.

2. La Commission présente également, dès que possible, et en tout état de cause au plus tard le 31 décembre 1993, de nouvelles propositions visant à mettre en place un système de notification plus complet pour la Communauté. Ces propositions peuvent également viser les navires transitant le long des côtes des États membres et prévoir des systèmes électroniques d'échanges de données entre les navires et les installations à terre.

Article 14

1. Les États membres adoptent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard douze mois après l'adoption de la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Lorsque les États membres adoptent ces mesures, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités selon lesquelles cette référence est faite sont définies par les États membres.

3. Les obligations découlant de la présente directive prennent effet vingt-quatre mois après l'adoption de la présente directive.

4. Les États membres communiquent à la Commission, au plus tard douze mois après l'adoption de la présente directive, le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

En outre, ces dispositions sont communiquées au secteur maritime par les services nationaux d'avertissement et d'information.

Article 15

La directive 79/116/CEE du Conseil est abrogée vingt-quatre mois après l'adoption de la présente directive.

Article 16

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 13 septembre 1993.

Par le Conseil

Le président

Ph. MAYSTADT

(1) JO no C 147 du 14. 6. 1989, p. 3. (2)JO no C 294 du 24. 11. 1990, p. 12.

(3) JO no C 175 du 16. 7. 1990, p. 41. (4)JO no C 255 du 20. 9. 1993.

(5) JO no C 329 du 20. 12. 1989, p. 20.

(6) JO no L 33 du 8. 2. 1979, p. 33. Directive modifiée par la directive 79/1034/CEE (JO no L 315 du 11. 12. 1979, p. 16).

ANNEXE I

Informations concernant les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes (Article 5)

1. Nom et code d'appel du navire

2. Nationalité du navire

3. Longueur et tirant d'eau du navire

4. Port de destination

5. Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente

6. Heure probable d'appareillage

7. Itinéraire envisagé

8. Appellation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations unies, classes de risque OMI déterminées conformément au code IMDG et aux recueils IBC et IGC, quantités de ces marchandises et leur emplacement dans le navire et, si elles sont transportées dans des citernes mobiles ou des conteneurs, les marques d'identification de celles-ci/de ceux-ci

9. Confirmation de la présence à bord d'une liste, d'un manifeste ou d'un plan de chargement approprié précisant en détail les marchandises dangereuses ou polluantes chargées à bord du navire et leur emplacement

ANNEXE II

FICHE DE CONTRÔLE POUR LES NAVIRES (Article 6 paragraphe 3, article 8 et annexe III)

A. Identification du navire

Nom du navire: Armateur: Année de construction:

Pavillon: Code d'appel: Jauge brute:

Port d'attache: Longueur hors tout:

Code d'appel international du navire, s'il existe:

Société de classification:

Signe de classification du navire: Coque: Machines:

Machine de propulsion: Puissance:

Agent:

Tirant d'eau: Avant: Milieu: Arrière:

Volume/masse du chargement dangereux ou polluant:

B. Équipement de sécurité

En parfait état de marche Oui Non Défauts 1. Construction et équipement technique

Machines principales et auxiliaires

Gouvernail principal

Gouvernail auxiliaire

Système d'ancrage

Appareils fixes d'extinction d'incendie

Dispositif à gaz inerte (le cas échéant)

2. Équipement de navigation

Caractéristiques de manoeuvre disponibles

Premier radar

Deuxième radar

Boussole gyroskopique

Compas-étalon magnétique

Radiogoniomètre

Écho-sonde

Autres moyens électroniques permettant de déterminer la position

3. Équipement radio

Dispositif radiotélégraphique

Dispositif radiotéléphonique (VHF)

C. Documents

Certificats/documents valides à bord Oui Non Certificat de sécurité de construction pour navires de charge

Certificat de sécurité de l'équipement pour navires de charge

Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navires de charge

Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navires de charge

Certificat de franc-bord

Certificat de classification

Certificat d'assurance contre les risques de pollution

Certificat SOLAS relatif aux marchandises dangereuses

Certificat de sécurité passagers

Registre des hydrocarbures/chargements dûment complété

Certificat (international) d'aptitude pour le transport en vrac de produits chimiques dangereux

Certificat (international) d'aptitude pour le transport en vrac de gaz liquéfiés

Certificat (international) pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures (certificat IOPP)

Certificat (international) de prévention de la pollution pour le transport en vrac de substances liquides nocives

D. Équipage de bord

Titre professionnel d'aptitude (désignation précise avec no) Délivré par (autorité compétente)

À (localité/pays) Oui Non Capitaine

Premier officier

Second officier

Troisième officier

Chef mécanicien

Premier officier mécanicien

Second officier mécanicien

Troisième officier mécanicien

Opérateur radio

Total des autres membres de l'équipage: sur le pont: dans la salle des machines:

Pilote hauturier pris à bord

Date Signature du capitaine ou, en cas d'empêchement, de son remplaçant

ANNEXE III

Mesures que les États membres peuvent prendre en vertu du droit international (Article 6 paragraphe 3)

Lorsque, à la suite d'un incident ou de circonstances du type décrit à l'article 6 paragraphes 1 et 2, affectant un navire relevant du champ d'application de la présente directive, l'autorité compétente de l'État membre concerné estime, dans le cadre du droit international (1), qu'il est nécessaire d'écarter, d'atténuer ou d'éliminer un danger grave et imminent menaçant son littoral ou des intérêts connexes, la sécurité des autres navires, ainsi que celle des équipages, des passagers ou des personnes se trouvant à terre, ou de protéger le milieu marin, cette autorité peut, notamment:

- restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé. Cette exigence n'affecte pas la responsabilité du capitaine en matière de sécurité dans la conduite de son navire,
- demander au capitaine de fournir les informations pertinentes de la fiche de contrôle dont le modèle est reproduit à l'annexe II de la présente directive, et de confirmer qu'une copie de la liste, du manifeste ou du plan de chargement approprié visés au point 9 de l'annexe I se trouve à bord.

(1) - Convention des Nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS), 1983, article 221. - Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accidents entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, 1969, articles I, II, III et V. - Protocole sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, 1973, articles I et II.

DIRECTIVE 2002/59/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 27 juin 2002****relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽⁴⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission, dans sa communication du 24 février 1993 pour une politique commune de la sécurité maritime, mentionnait parmi les objectifs à atteindre au niveau communautaire l'instauration d'un système d'information obligatoire grâce auquel les États membres auraient rapidement accès à toutes les informations importantes concernant les mouvements de navires transportant des matières dangereuses ou polluantes et la nature précise de leur cargaison.
- (2) La directive 93/75/CEE du Conseil du 13 septembre 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes ⁽⁵⁾ a établi un système d'information des autorités compétentes sur les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes à destination des ports de la Communauté ou en sortant, ainsi que sur les incidents survenus en mer. Ladite directive prévoit que la Commission présente de nouvelles propositions visant à mettre en place un

système de notification plus complet pour la Communauté, et pouvant également viser les navires transitant le long des côtes des États membres.

- (3) La résolution du Conseil du 8 juin 1993 sur une politique commune de la sécurité maritime ⁽⁶⁾ a convenu que les principaux objectifs de l'action communautaire comportent notamment l'adoption d'un système plus complet d'information.
- (4) La mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information devrait contribuer à prévenir les accidents et les pollutions en mer et à minimiser leurs conséquences sur le milieu marin et côtier, l'économie et la santé des populations locales. L'efficacité du trafic maritime, et en particulier de la gestion des escales des navires dans les ports, dépend également de préavis d'arrivée donnés suffisamment longtemps à l'avance par les navires.
- (5) Plusieurs systèmes de comptes rendus obligatoires de navires ont été mis en place le long des côtes européennes, en conformité avec les règles pertinentes adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI). Il convient de s'assurer que les navires se conforment aux exigences de signalement en vigueur dans le cadre de ces systèmes.
- (6) Des services de trafic maritime et des systèmes d'organisation du trafic ont également été établis et jouent un rôle important pour la prévention des accidents et des pollutions dans certaines zones maritimes encombrées ou dangereuses pour la navigation. Il est nécessaire que les navires utilisent les services de trafic maritime et se conforment aux règles applicables aux systèmes d'organisation du trafic approuvés par l'OMI.
- (7) Des progrès technologiques essentiels ont été réalisés dans le domaine des équipements de bord, qui permettent une identification automatique des navires (systèmes AIS) en vue d'un suivi renforcé des navires, ainsi que l'enregistrement des données du voyage (systèmes VDR ou «boîtes noires») afin de faciliter les enquêtes après accident. Compte tenu de leur importance dans le cadre de l'élaboration d'une politique de prévention des accidents maritimes, il convient que ces équipements soient rendus obligatoires à bord des navires effectuant des voyages nationaux ou internationaux et faisant escale dans des ports de la Communauté. Les données fournies par un système VDR peuvent être utilisées à la fois après un accident pour enquêter sur les causes de

⁽¹⁾ JO C 120 E du 24.4.2001, p. 67 et JO C 362 E du 18.12.2001, p. 255.

⁽²⁾ JO C 221 du 7.8.2001, p. 54.

⁽³⁾ JO C 357 du 14.12.2001, p. 1.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 14 juin 2001 (JO C 53 E du 28.2.2002, p. 304), position commune du Conseil du 19 décembre 2001 (JO C 58 E du 5.3.2002, p. 14) et décision du Parlement européen du 10 avril 2002 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Conseil du 25 juin 2002.

⁽⁵⁾ JO L 247 du 5.10.1993, p. 19. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 98/74/CE de la Commission (JO L 276 du 13.10.1998, p. 7).

⁽⁶⁾ JO C 271 du 7.10.1993, p. 1.

- celui-ci et à titre préventif pour tirer les enseignements nécessaires de ce type de situations. Les États membres devraient encourager l'utilisation des données de ce type à ces deux fins.
- (8) Les États membres devraient veiller à ce que les centres côtiers des autorités compétentes disposent non seulement des équipements techniques appropriés mais aussi d'un personnel suffisant et dûment qualifié.
- (9) La connaissance précise des marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord des navires, ainsi que d'autres informations pertinentes du point de vue de la sécurité, telles que celles relatives à des incidents de navigation, est un élément essentiel pour la préparation et l'efficacité des opérations d'intervention en cas de pollution ou de risque de pollution en mer. Les navires en provenance ou à destination de ports d'États membres doivent notifier ces informations aux autorités compétentes ou aux autorités portuaires de ces États membres.
- (10) En vue d'alléger et d'accélérer la transmission et l'exploitation des informations, parfois volumineuses, relatives à la cargaison, il convient que lesdites informations soient transmises par voie électronique, lorsque c'est possible, à l'autorité compétente ou à l'autorité portuaire concernée. Pour les mêmes raisons, les échanges d'information entre les autorités compétentes des États membres devraient s'effectuer par voie électronique.
- (11) Les services réguliers effectués entre deux États ou plus, dont l'un au moins est un État membre, doivent pouvoir être exemptés des exigences de notification à chaque voyage, lorsque les compagnies concernées ont mis en place, à la satisfaction des États membres, des procédures internes qui garantissent la transmission sans délai à l'autorité compétente des informations prévues par la présente directive.
- (12) Certains navires présentent, en raison de leur comportement ou de leur état, des risques potentiels pour la sécurité de la navigation et l'environnement. Les États membres devraient accorder une attention particulière au suivi de ces navires, prendre les mesures appropriées pour éviter toute aggravation des risques qu'ils présentent, et transmettre les informations pertinentes dont ils disposent sur ces navires aux autres États membres concernés. Lesdites mesures appropriées pourraient être des mesures prévues dans le cadre du contrôle par l'État du port.
- (13) Les États membres doivent se prémunir contre les risques pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes et le milieu marin et côtier créés par les incidents, accidents ou certaines autres situations en mer et la présence de nappes polluantes ou de colis dérivant en mer. À cette fin, les capitaines de navires naviguant dans la zone de recherche et de sauvetage, la zone économique exclusive ou une zone équivalente des États membres devraient signaler de tels événements aux autorités côtières, en fournissant toutes les informations appropriées. Compte tenu des particularités de leur situation, les États membres devraient avoir la liberté de déterminer laquelle des zones géographiques susmentionnées devrait être couverte par l'obligation de notification.
- (14) En cas d'incident ou d'accident en mer, la coopération pleine et entière des parties impliquées dans le transport contribue de manière significative à l'efficacité des interventions des autorités compétentes.
- (15) Lorsqu'une autorité compétente désignée par un État membre estime, sur la base des prévisions concernant l'état de la mer ou les conditions météorologiques fournies par un service d'information météorologique qualifié, que les conditions météorologiques ou l'état de la mer exceptionnellement défavorables créent un risque grave pour la sécurité de la vie humaine ou un risque grave de pollution, il convient qu'elle en avise le capitaine du navire qui souhaite entrer dans le port concerné ou en sortir et elle peut prendre toute autre mesure appropriée. Sans préjudice de l'obligation de porter assistance aux navires en détresse, ces mesures peuvent inclure l'interdiction d'entrer dans le port ou de le quitter, jusqu'au retour à une situation normale. En cas de risque pour la sécurité ou de risque de pollution et compte tenu de la situation spécifique du port concerné, l'autorité compétente peut recommander aux navires de ne pas quitter le port. Si le capitaine choisit de quitter le port, il le fait en tout état de cause sous sa propre responsabilité et il convient qu'il précise les raisons de sa décision.
- (16) L'absence de lieu de refuge peut avoir de graves conséquences en cas d'accident en mer. Il convient, par conséquent, que les États membres établissent des plans pour permettre, si la situation l'exige, l'accueil de navires en détresse dans leurs ports ou dans tout autre endroit protégé dans les meilleures conditions possibles. Lorsque cela s'avère nécessaire et faisable, il convient que ces plans incluent la fourniture de moyens et d'installations adéquats pour l'assistance, le sauvetage et le combat contre la pollution. Il convient que les ports accueillant un navire en détresse puissent compter sur une prompte indemnisation des frais et dommages éventuels entraînés par cette opération. Aussi convient-il que la Commission examine les possibilités d'établir un système de compensation adéquat pour les ports de la Communauté accueillant un navire en détresse et d'exiger que les navires voulant pénétrer dans un port communautaire soient correctement assurés.
- (17) Il est nécessaire de mettre en place un cadre de coopération entre les États membres et la Commission afin d'améliorer la mise en œuvre du système de suivi et d'information sur le trafic maritime, en établissant les liens de communication adéquats entre les autorités compétentes et les ports des États membres. En outre, la couverture du système d'identification et de suivi des

navires doit être complétée dans les zones maritimes de la Communauté où elle est insuffisante. Par ailleurs, des centres de gestion des informations devraient être créés dans les régions maritimes de la Communauté afin de faciliter l'échange ou la mise en commun de données utiles en relation avec le suivi du trafic et la mise en œuvre de la présente directive. Les États membres et la Commission devraient aussi s'efforcer de coopérer avec les pays tiers pour atteindre ces objectifs.

- (18) L'efficacité de la présente directive dépend grandement d'un contrôle strict par les États membres de sa mise en œuvre. À cette fin, les États membres doivent procéder régulièrement à des inspections appropriées ou à toute autre action requise pour s'assurer que les liens de communication établis pour les besoins de la présente directive fonctionnent de manière satisfaisante. Un régime de sanctions devrait également être mis en place pour garantir le respect par les parties concernées des exigences de notification ou d'import d'équipements prévues par la présente directive.
- (19) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (20) Certaines dispositions de la présente directive peuvent être modifiées selon la procédure prévue par ladite décision, afin de tenir compte de l'évolution des instruments communautaires et internationaux et de l'expérience acquise dans la mise en œuvre de la présente directive, pour autant que ces modifications n'élargissent pas le champ d'application de cette dernière. Des rapports dûment établis par les États membres sur la mise en œuvre de la présente directive constituent un outil utile pour permettre à la Commission d'évaluer l'expérience acquise dans le cadre de cette mise en œuvre.
- (21) Les dispositions de la directive 93/75/CEE devraient être renforcées, étendues et modifiées de manière significative par la présente directive. En conséquence, il y a lieu d'abroger la directive 93/75/CEE.
- (22) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

L'objectif de la présente directive est d'instituer dans la Communauté un système de suivi du trafic des navires et d'information en vue d'accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime, d'améliorer la réaction des autorités en cas d'incidents, d'accidents ou de situations potentiellement dangereuses en mer, notamment les opérations de recherche et de sauvetage, et de contribuer à mieux assurer la prévention et la détection de la pollution causée par les navires.

Les États membres assurent un suivi et prennent toutes les mesures nécessaires et appropriées pour veiller à ce que les capitaines, exploitants ou agents de navires ainsi que les chargeurs ou propriétaires de marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord de ces navires satisfassent aux exigences prévues par la présente directive.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, sauf disposition contraire.
2. La présente directive ne s'applique pas:
 - a) aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un État membre ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial;
 - b) aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 45 mètres;
 - c) aux soutes de moins de 5 000 tonnes, à l'avitaillement et au matériel d'armement des navires destinés à être utilisés à bord.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «instruments internationaux pertinents» les instruments suivants:
 - «Marpol», la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978,

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- «SOLAS», la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et modifications y afférents, la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires,
 - la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires,
 - la convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et le protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures,
 - «convention SAR», la convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes,
 - «code ISM», le code international de gestion de la sécurité,
 - «code IMDG», le code maritime international des marchandises dangereuses,
 - «recueil IBC», le recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac, de l'OMI,
 - «recueil IGC», le recueil international de l'OMI de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac,
 - «recueil BC», le recueil de l'OMI de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac,
 - «recueil INF», le recueil de l'OMI relatif aux règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires,
 - «résolution A.851 (20) de l'OMI», la résolution A.851 (20) de l'Organisation maritime internationale intitulée «Principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris les directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins»;
- b) «exploitant», l'armateur ou le gérant du navire;
- c) «agent», toute personne mandatée ou autorisée à délivrer l'information au nom de l'exploitant du navire;
- d) «chargeur», toute personne par laquelle, au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises est conclu avec un transporteur;
- e) «compagnie», une compagnie au sens de la règle 1, paragraphe 2, du chapitre IX de la convention SOLAS;
- f) «navire», tout bâtiment de mer ou engin marin;
- g) «marchandises dangereuses»:
- les marchandises mentionnées dans le code IMDG,
 - les substances liquides dangereuses énumérées au chapitre 17 du recueil IBC,
 - les gaz liquéfiés énumérés au chapitre 19 du recueil IGC,
 - les matières solides visées par l'appendice B du recueil BC.
- Sont également incluses, les marchandises pour le transport desquelles les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites conformément au paragraphe 1.1.3 du recueil IBC ou au paragraphe 1.1.6 du recueil IGC;
- h) «marchandises polluantes»:
- les hydrocarbures tels que définis à l'annexe I de la convention Marpol,
 - les substances liquides nocives telles que définies à l'annexe II de la convention Marpol,
 - les substances nuisibles telles que définies à l'annexe III de la convention Marpol;
- i) «unité de transport de cargaison», un véhicule destiné au transport de marchandises par route, un wagon destiné au transport de marchandises par rail, un conteneur, un véhicule-citerne routier, un wagon de chemin de fer ou une citerne portable;
- j) «adresse», le nom et les liens de communication permettant d'établir un contact en cas de besoin avec l'exploitant, l'agent, l'autorité portuaire, l'autorité compétente ou toute autre personne ou tout autre service habilité, en possession des informations détaillées concernant la cargaison du navire;
- k) «autorités compétentes», les autorités et les organisations désignées par les États membres pour recevoir et mettre à disposition les informations notifiées en vertu de la présente directive;
- l) «autorité portuaire», l'autorité ou le service compétent désigné par les États membres pour chaque port pour recevoir et mettre à disposition les informations notifiées en vertu de la présente directive;

- m) «lieu de refuge», un port, une partie d'un port ou un autre mouillage ou ancrage de protection ou toute autre zone abritée, désigné par un État membre pour accueillir des navires en détresse;
- n) «centre côtier», le service de trafic maritime, l'installation à terre en charge d'un système de compte rendu obligatoire approuvé par l'OMI ou l'organisme en charge de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage ou de lutte contre la pollution en mer désignés par les États membres en vertu de la présente directive;
- o) «service de trafic maritime (STM)», un service destiné à améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et à protéger l'environnement, qui est en mesure d'intervenir dans le trafic et de réagir à des situations affectant le trafic qui se présentent dans la zone STM qu'il couvre;
- p) «système d'organisation du trafic», tout système couvrant un ou plusieurs itinéraires ou mesures d'organisation du trafic destiné à réduire le risque d'accident; il comporte des systèmes de séparation du trafic, des itinéraires à double sens, des routes recommandées, des zones à éviter, des zones de trafic côtier, des zones de contournement, des zones de précaution et des routes de haute mer;
- q) «bateaux traditionnels», tout type de bateau historique ainsi que les répliques de ces bateaux, y compris ceux conçus pour encourager et promouvoir les métiers et la navigation traditionnels, qui servent également de monuments culturels vivants, exploités selon les principes traditionnels de la navigation et de la technique;
- r) «accident», un accident au sens du code d'enquête de l'OMI sur les accidents et incidents maritimes.

TITRE I

SIGNALEMENT ET SUIVI DES NAVIRES

Article 4

Notification préalable à l'entrée dans les ports des États membres

1. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire faisant route vers un port d'un État membre notifie les informations prévues à l'annexe I, point 1, à l'autorité portuaire:
 - a) au moins vingt-quatre heures à l'avance, ou
 - b) au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à vingt-quatre heures, ou

- c) si le port d'escale n'est pas connu ou s'il est modifié durant le voyage, dès que cette information est disponible.

2. Les navires venant d'un port situé en dehors de la Communauté et faisant route vers un port d'un État membre qui transportent des marchandises dangereuses ou polluantes satisfont aux obligations en matière de notification prévues à l'article 13.

Article 5

Suivi des navires pénétrant dans la zone couverte par des systèmes de comptes rendus obligatoires des navires

1. L'État membre concerné assure un suivi et prend toutes les mesures nécessaires et appropriées pour veiller à ce que tous les navires pénétrant dans la zone couverte par un système de compte rendu obligatoire des navires, adopté par l'OMI conformément à la règle 11 du chapitre V de la convention SOLAS et exploité par un ou plusieurs États, dont l'un au moins est un État membre, conformément aux directives et critères pertinents mis au point par l'OMI, se conforment à ce système en rendant compte des informations requises, sans préjudice des informations supplémentaires requises par un État membre conformément à la résolution A.851 (20) de l'OMI.

2. Lorsqu'il soumet à l'OMI, pour adoption, un nouveau système de compte rendu obligatoire des navires ou une proposition visant à modifier un système de compte rendu existant, un État membre inclut au minimum dans sa proposition les informations visées à l'annexe I, point 4.

Article 6

Utilisation de systèmes d'identification automatique

1. Tout navire faisant escale dans un port d'un État membre doit être équipé, suivant le calendrier figurant à l'annexe II, point I, de l'AIS répondant aux normes de performance mises au point par l'OMI.

2. Les navires équipés d'un AIS le maintiennent en fonctionnement à tout moment, sauf lorsque des accords, règles ou normes internationaux prévoient la protection des informations relatives à la navigation.

Article 7

Utilisation des systèmes d'organisation du trafic

1. Les États membres assurent un suivi et prennent toutes les mesures nécessaires et appropriées pour veiller à ce que tous les navires pénétrant dans la zone couverte par un système d'organisation du trafic obligatoire adopté par l'OMI conformément à la règle 10 du chapitre V de la convention

SOLAS et exploité par un ou plusieurs États, dont l'un au moins est un État membre, utilisent le système conformément aux directives et critères pertinents mis au point par l'OMI.

2. Lorsqu'ils appliquent, sous leur responsabilité, un système d'organisation du trafic qui n'a pas été adopté par l'OMI, les États membres tiennent compte, dans la mesure du possible, des directives et critères mis au point par l'OMI et diffusent toutes les informations nécessaires à l'utilisation sûre et efficace du système d'organisation du trafic.

Article 8

Suivi du respect par les navires des services de trafic maritime

Les États membres assurent un suivi et prennent toutes les mesures nécessaires et appropriées pour veiller à ce que:

- a) les navires pénétrant dans la zone d'applicabilité d'un STM exploité par un ou plusieurs États, dont l'un au moins est un État membre, dans leurs eaux territoriales et basé sur les directives mises au point par l'OMI, participent à ce STM et se conforment à ses règles;
- b) les navires battant pavillon d'un État membre ou les navires faisant route vers un port d'un État membre et pénétrant dans la zone d'applicabilité de ce STM, en dehors des eaux territoriales d'un État membre, et basé sur les directives mises au point par l'OMI, se conforment aux règles de ce STM;
- c) les navires battant pavillon d'un État tiers et ne faisant pas route vers un port d'un État membre qui pénètrent dans une zone couverte par un STM en dehors des eaux territoriales d'un État membre suivent, pour autant que possible, les règles de ce STM. Les États membres devraient signaler à l'État du pavillon concerné tout manquement grave apparent à ces règles dans une zone couverte par un STM.

Article 9

Infrastructure des systèmes de comptes rendus des navires, des systèmes d'organisation du trafic et des services de trafic maritime

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires et appropriées pour se doter progressivement, dans des délais compatibles avec le calendrier visé à l'annexe II, point I, des équipements et installations à terre appropriés pour recevoir et exploiter les informations provenant d'un AIS en tenant compte d'une portée nécessaire pour la transmission des comptes rendus.

2. Le processus de mise en place de tous les équipements et installations à terre nécessaires à la mise en œuvre de la pré-

sente directive est mené à bien d'ici la fin de 2007. Les États membres veillent à ce que les équipements appropriés pour relayer les informations et procéder à leur échange entre les systèmes nationaux des États membres soient opérationnels un an après au plus tard.

3. Les États membres veillent à ce que les centres côtiers chargés de contrôler le respect des services de trafic maritime et des systèmes d'organisation du trafic disposent d'un personnel suffisant et dûment qualifié ainsi que de moyens appropriés de communication et de suivi des navires et à ce qu'ils fonctionnent conformément aux directives pertinentes de l'OMI.

Article 10

Systèmes d'enregistreurs des données du voyage

1. Les États membres assurent un suivi et prennent toutes les mesures nécessaires et appropriées pour veiller à ce que les navires faisant escale dans un port d'un État membre soient pourvus d'un système d'enregistreur des données du voyage (VDR) conformément aux modalités décrites à l'annexe II, point II. Les exemptions accordées, le cas échéant, aux transbordeurs rouliers ou engins à passagers à grande vitesse en vertu de l'article 4, paragraphe 1, point d), de la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse ⁽¹⁾, prennent fin le 5 août 2002.

2. Les données qui ont été recueillies grâce à un système VDR sont mises à la disposition de l'État membre concerné en cas d'enquête après un accident maritime survenu dans les eaux relevant de la juridiction d'un État membre. Les États membres veillent à ce que ces données soient utilisées dans le cadre de l'enquête et analysées comme il convient. Les États membres veillent à ce que les conclusions de l'enquête soient publiées dans les meilleurs délais après la clôture de celle-ci.

Article 11

Enquête sur les accidents

Sans préjudice de l'article 12 de la directive 1999/35/CE, les États membres satisfont aux dispositions du code d'enquête sur les accidents et incidents maritimes de l'OMI lorsqu'ils procèdent à une enquête sur un accident ou incident maritime impliquant un navire visé par la présente directive. Les États membres coopèrent aux enquêtes sur des accidents et incidents maritimes impliquant des navires battant leur pavillon.

⁽¹⁾ JO L 138 du 1.6.1999, p. 1.

TITRE II

NOTIFICATION DES MARCHANDISES DANGEREUSES OU POLLUANTES À BORD DES NAVIRES (HAZMAT)*Article 12***Obligations incombant au chargeur**

Les marchandises dangereuses ou polluantes ne peuvent être présentées pour le transport ou chargées à bord d'un navire, quelles que soient ses dimensions, dans un port d'un État membre que si le capitaine ou l'exploitant a reçu une déclaration mentionnant les informations énumérées à l'annexe I, point 2.

Il incombe au chargeur de fournir au capitaine ou à l'exploitant une telle déclaration et de faire en sorte que le chargement présenté pour le transport corresponde effectivement à celui qui a été déclaré conformément au premier alinéa.

*Article 13***Notification des marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord**

1. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire, quelles que soient ses dimensions, transportant des marchandises dangereuses ou polluantes et quittant un port d'un État membre notifié, au plus tard au moment de l'appareillage, les informations visées à l'annexe I, point 3, à l'autorité compétente désignée par cet État membre.

2. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire, quelles que soient ses dimensions, transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, venant d'un port situé en dehors de la Communauté et faisant route vers un port d'un État membre ou devant mouiller dans les eaux territoriales d'un État membre notifié les informations visées à l'annexe I, point 3, à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel est situé le premier port de destination ou de mouillage, au plus tard lorsqu'il quitte le port de chargement, ou dès que le port de destination ou le lieu de mouillage est connu, si cette information n'est pas disponible au moment du départ.

3. Les États membres peuvent mettre en place une procédure autorisant l'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire visé aux paragraphes 1 et 2 à notifier les informations énumérées à l'annexe I, point 3, à l'autorité portuaire du port de départ ou de destination dans la Communauté, selon le cas.

La procédure mise en place doit garantir l'accès de l'autorité compétente aux informations visées à l'annexe I, point 3, à tout moment en cas de besoin. À cette fin, l'autorité portuaire concernée conserve les informations énumérées à l'annexe I, point 3, pendant une durée suffisante pour permettre leur utili-

sation en cas d'incident ou d'accident en mer. L'autorité portuaire prend les mesures nécessaires pour fournir lesdites informations sans délai à l'autorité compétente, sur sa demande, 24 heures sur 24, par voie électronique.

4. L'exploitant, l'agent ou le capitaine du navire doit communiquer les informations relatives à la cargaison visées à l'annexe I, point 3, à l'autorité portuaire ou à l'autorité compétente.

Les informations doivent être transmises par voie électronique lorsque c'est possible. Pour l'échange de messages électroniques, il y a lieu d'utiliser la syntaxe et les procédures prévues à l'annexe III.

*Article 14***Échange informatisé de données entre États membres**

Les États membres coopèrent en vue d'assurer l'interconnexion et l'interopérabilité des systèmes nationaux utilisés pour gérer les informations visées à l'annexe I.

Les systèmes de communication mis en place pour l'application du premier alinéa doivent comporter les caractéristiques suivantes:

- a) l'échange de données doit être effectué par voie électronique et doit permettre la réception et le traitement de messages notifiés conformément à l'article 13;
- b) le système doit permettre la transmission des informations 24 heures sur 24;
- c) chaque État membre doit être en mesure de transmettre sans délai à l'autorité compétente d'un autre État membre qui en fait la demande les informations concernant le navire et les marchandises dangereuses ou polluantes se trouvant à bord.

*Article 15***Exemptions**

1. Les États membres peuvent exempter les services réguliers effectués entre des ports situés sur leur territoire de l'exigence prévue à l'article 13 lorsque les conditions suivantes sont réunies:

- a) la compagnie exploitant les services réguliers visés ci-dessus établit et tient à jour une liste des navires concernés et la transmet à l'autorité compétente concernée,
- b) pour chaque voyage effectué, les informations énumérées à l'annexe I, point 3, sont tenues à la disposition de l'autorité compétente à sa demande. La compagnie doit établir un système interne qui garantit la transmission, sans délai après en avoir reçu la demande, desdites informations à l'autorité compétente 24 heures sur 24, par voie électronique conformément à l'article 13, paragraphe 4.

2. Lorsqu'un service régulier international est exploité entre deux États ou plus, dont l'un au moins est un État membre, chacun des États membres concernés peut demander aux autres États membres qu'une exemption soit accordée pour ce service. Tous les États membres concernés, y compris les États côtiers concernés, coopèrent en vue d'octroyer une exemption pour le service en question conformément aux conditions prévues au paragraphe 1.

3. Les États membres vérifient périodiquement que les conditions prévues aux paragraphes 1 et 2 sont remplies. Lorsque l'une au moins de ces conditions n'est plus remplie, les États membres retirent immédiatement le privilège de l'exemption à la compagnie concernée.

4. Les États membres communiquent à la Commission la liste des compagnies et des navires exemptés en application du présent article, ainsi que toute mise à jour de cette liste.

la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 relative au contrôle des navires par l'État du port ⁽¹⁾.

2. Les centres côtiers qui détiennent des informations pertinentes sur les navires visés au paragraphe 1 les communiquent aux centres côtiers concernés des autres États membres situés sur la route prévue par le navire.

3. Les États membres veillent à ce que les informations qui leur sont communiquées au titre du paragraphe 2 soient transmises aux autorités portuaires et/ou à toute autre autorité désignée par l'État membre. Dans les limites des effectifs dont ils disposent, les États membres procèdent à toute inspection ou vérification appropriée dans leurs ports, de leur propre initiative ou à la demande d'un autre État membre, sans préjudice de toute obligation relevant du contrôle par l'État du port. Ils informent tous les États membres concernés des résultats de l'action entreprise.

TITRE III

Article 17

SUIVI DES NAVIRES À RISQUE ET INTERVENTION EN CAS D'INCIDENTS ET ACCIDENTS EN MER

Signalement des incidents et accidents en mer

Article 16

Transmission d'informations concernant certains navires

1. Les navires répondant aux critères énoncés ci-dessous sont considérés comme navires présentant un risque potentiel pour la navigation ou une menace pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement:

- a) les navires qui, au cours de leur voyage:
- ont été victimes d'incidents ou d'accidents en mer visés à l'article 17, ou
 - ont enfreint des exigences de notification et de rapport prévues par la présente directive, ou
 - ont enfreint les règles applicables dans les systèmes d'organisation du trafic et les STM placés sous la responsabilité d'un État membre;
- b) les navires au sujet desquels existent des preuves ou des présomptions de rejets volontaires d'hydrocarbures ou d'autres infractions à la convention Marpol dans les eaux relevant de la juridiction d'un État membre;
- c) les navires ayant fait l'objet d'un refus d'accès dans les ports des États membres ou d'un rapport ou d'une notification d'un État membre conformément à l'annexe I, point 1, de

1. Sans préjudice du droit international et en vue de permettre la prévention ou l'atténuation de tout risque significatif pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement, les États membres assurent un suivi et prennent toutes les mesures appropriées pour veiller à ce que le capitaine d'un navire naviguant dans leur zone de recherche et de sauvetage, leur zone économique exclusive ou une zone équivalente signale immédiatement au centre côtier géographiquement compétent:

- a) tout incident ou accident portant atteinte à la sécurité du navire, tel qu'abordage, échouement, avarie, défaillance ou panne, envahissement ou ripage de cargaison, toutes déficiences dans la coque ou défaillances de structure;
- b) tout incident ou accident qui compromet la sécurité de la navigation, tel que défaillances susceptibles d'affecter les capacités de manœuvre ou de navigation du navire, ou toute déféctuosité affectant les systèmes de propulsion ou appareils à gouverner, l'installation de production d'électricité, les équipements de navigation ou de communication;
- c) toute situation susceptible de conduire à une pollution des eaux ou du littoral d'un État membre, telle qu'un rejet ou un risque de rejet de produits polluants à la mer;
- d) toute nappe de produits polluants, et tout conteneur ou colis dérivant observé en mer.

⁽¹⁾ JO L 157 du 7.7.1995, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 19 du 22.1.2002, p. 17).

2. Le message de signalement transmis en application du paragraphe 1 comporte au minimum l'identité du navire, sa position, le port de départ, le port de destination, le cas échéant l'adresse permettant d'obtenir des informations sur les marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord, le nombre de personnes à bord, les détails de l'incident ainsi que toute information pertinente visée par la résolution A.851 (20) de l'OMI.

Article 18

Mesures en cas de conditions météorologiques exceptionnellement défavorables

1. Si les autorités compétentes désignées par les États membres estiment, lorsque les conditions météorologiques ou l'état de la mer sont exceptionnellement défavorables, qu'il existe un risque grave de pollution de leurs zones maritimes ou côtières ou des zones maritimes ou côtières d'autres États ou que la vie humaine est menacée:

- a) elles devraient fournir, lorsque cela est possible, au capitaine d'un navire qui se trouve dans la zone portuaire concernée et souhaite pénétrer dans ce port ou en sortir toutes les informations sur les conditions météo-océaniques et, le cas échéant et lorsque cela est possible, sur le risque que celles-ci peuvent présenter pour son navire ainsi que pour la cargaison, l'équipage et les passagers de celui-ci;
- b) elles peuvent prendre, sans préjudice du devoir d'assistance aux navires en détresse, et conformément à l'article 20, toutes les autres mesures appropriées, qui peuvent inclure une recommandation ou une interdiction, visant soit un navire particulier soit les navires en général, d'entrer dans le port ou d'en sortir dans les zones touchées, jusqu'à ce qu'il ait été établi qu'il n'existe plus de risque pour la vie humaine et/ou l'environnement;
- c) elles prennent des mesures appropriées pour limiter autant que possible ou, au besoin, interdire le ravitaillement en combustible des bateaux dans leurs eaux territoriales.

2. Le capitaine informe la compagnie des mesures appropriées ou recommandations visées au paragraphe 1. Celles-ci ne préjugent cependant pas de la décision du capitaine prise sur la base de son appréciation de professionnel conformément à la convention SOLAS. Lorsque la décision prise par le capitaine du navire n'est pas conforme aux mesures visées au paragraphe 1, il informe les autorités compétentes des raisons de sa décision.

3. Les mesures appropriées ou recommandations, visées au paragraphe 1, sont fondées sur des prévisions concernant l'état de la mer et les conditions météorologiques fournies par un service d'information météorologique qualifié, reconnu par l'État membre.

Article 19

Mesures relatives aux incidents ou accidents en mer

1. En cas d'incidents ou d'accidents en mer visés à l'article 17, les États membres prennent toutes les mesures appropriées

en conformité avec le droit international, en vue d'assurer le cas échéant la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou la protection du milieu marin et côtier.

L'annexe IV contient une liste non exhaustive des mesures que les États membres peuvent prendre en application du présent article.

2. L'exploitant, le capitaine du navire et le propriétaire des marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord sont tenus, conformément au droit national et international, de coopérer pleinement avec les autorités nationales compétentes, à leur demande, en vue de minimiser les conséquences d'un incident ou d'un accident en mer.

3. Le capitaine d'un navire auquel s'appliquent les dispositions du code ISM informe la compagnie, conformément à ce code, de tout incident ou accident, visé à l'article 17, paragraphe 1, survenu en mer. Dès qu'elle est informée d'une telle situation, la compagnie doit entrer en contact avec le centre côtier compétent et se mettre à sa disposition, en tant que de besoin.

Article 20

Lieux de refuge

Après avoir consulté les parties concernées et en tenant compte des directives pertinentes de l'OMI, les États membres établissent des plans en vue d'accueillir des navires en détresse dans les eaux relevant de leur juridiction. Ces plans comportent les dispositions et les procédures nécessaires tenant compte des contraintes opérationnelles et environnementales, afin de garantir que les navires en détresse puissent se rendre immédiatement dans un lieu de refuge, sous réserve de l'autorisation de l'autorité compétente. Lorsque les États membres le jugent nécessaire et faisable, les plans comportent des arrangements pour la fourniture de moyens et d'installations adéquats pour l'assistance, le sauvetage et la lutte contre la pollution.

Les plans pour l'accueil des navires en détresse sont rendus disponibles sur demande. Les États membres informent la Commission au plus tard le 5 février 2004 des mesures prises en application du premier alinéa.

Article 21

Information des parties concernées

1. Au besoin, le centre côtier compétent de l'État membre concerné signale par radio, dans les secteurs concernés, tout incident ou accident notifié conformément à l'article 17, paragraphe 1, et informe de la présence de tout navire qui constitue une menace pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou l'environnement.

2. Les autorités compétentes détenant les informations notifiées conformément aux articles 13 et 17 prennent les mesures appropriées pour fournir à tout moment lesdites informations à la demande, pour raisons de sécurité, de l'autorité compétente d'un autre État membre.

3. Tout État membre dont les autorités compétentes sont informées, en vertu de la présente directive ou d'une autre manière, de faits entraînant ou accroissant, pour un autre État membre, le risque de voir mises en danger certaines zones maritimes et côtières prend les mesures appropriées pour en informer tout État membre intéressé aussitôt que possible et le consulter sur les actions envisagées. Le cas échéant, les États membres coopèrent en vue d'arrêter en commun les modalités d'une action commune.

Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que les rapports que les navires sont tenus de lui transmettre en application de l'article 17 soient pleinement exploités.

TITRE IV

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Article 22

Désignation et publication de la liste des organismes compétents

1. Chaque État membre désigne les autorités compétentes, les autorités portuaires et les centres côtiers à qui les notifications prévues par la présente directive doivent être adressées.

2. Chaque État membre assure une information appropriée du secteur maritime, notamment au travers des publications nautiques, sur les autorités et les centres désignés en application du paragraphe 1, y inclus, le cas échéant, leur zone de compétence géographique ainsi que sur les procédures établies pour la notification des informations prévues par la présente directive et met à jour régulièrement cette information.

3. Les États membres communiquent à la Commission la liste des autorités et des centres désignés en application du paragraphe 1 ainsi que toute mise à jour de cette liste.

Article 23

Coopération entre les États membres et la Commission

Les États membres et la Commission coopèrent à la réalisation des objectifs suivants:

a) optimiser l'utilisation des informations notifiées en vertu de la présente directive, notamment en développant des liai-

sons télématiques appropriées entre les centres côtiers et les autorités portuaires en vue de l'échange de données relatives aux mouvements et aux prévisions d'arrivée des navires dans les ports ainsi qu'à leur cargaison;

- b) développer et renforcer l'efficacité des liaisons télématiques entre les centres côtiers des États membres en vue d'améliorer la connaissance du trafic et le suivi des navires en transit, d'harmoniser et, dans la mesure du possible, d'alléger les comptes rendus exigés des navires en route;
- c) étendre la couverture du système communautaire de suivi et d'information sur le trafic des navires et/ou l'actualiser en vue d'améliorer l'identification et le suivi des navires. À cette fin, les États membres et la Commission coopèrent pour mettre en place, le cas échéant, des systèmes de comptes rendus obligatoires, des services de trafic maritime obligatoires et des systèmes d'organisation du trafic appropriés, en vue de les soumettre à l'OMI pour approbation;
- d) établir, le cas échéant, des plans concertés pour l'accueil des navires en détresse.

Article 24

Confidentialité des informations

Les États membres prennent les mesures nécessaires, conformément à leur législation nationale, pour garantir la confidentialité des informations qui leur sont transmises au titre de la présente directive.

Article 25

Contrôle de la mise en œuvre de la présente directive et sanctions

1. Les États membres procèdent à des inspections régulières et à toute autre action requise pour vérifier le fonctionnement des systèmes télématiques terrestres mis en place pour les besoins de la présente directive, et en particulier leur capacité à satisfaire aux exigences d'une réception ou d'une transmission sans délai, 24 heures sur 24, des informations notifiées en application des articles 13 et 15.

2. Les États membres établissent un système de sanctions applicables en cas de non-respect des dispositions nationales adoptées en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour que ces sanctions soient appliquées. Les sanctions ainsi prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives.

3. Les États membres informent sans retard l'État du pavillon et tout autre État concerné des mesures prises à l'encontre de navires ne battant pas leur pavillon en vertu des articles 16 et 19 et du paragraphe 2 du présent article.

4. Lorsqu'un État membre constate, à l'occasion d'un incident ou d'un accident en mer visé à l'article 19, que la compagnie n'a pas été en mesure d'établir et de maintenir un lien avec le navire ou avec les centres côtiers concernés, il en informe l'État qui a délivré, ou au nom duquel ont été délivrés, l'attestation de conformité ISM et le certificat de gestion de la sécurité.

Lorsque la gravité de la défaillance démontre l'existence d'un défaut majeur de conformité dans le fonctionnement du système de gestion de la sécurité d'une compagnie établie dans un État membre, l'État membre qui a délivré au navire l'attestation de conformité ou le certificat de gestion de la sécurité prend immédiatement les mesures nécessaires contre la compagnie concernée en vue de faire retirer l'attestation de conformité et le certificat de gestion de la sécurité.

Article 26

Évaluation

1. Les États membres font rapport à la Commission, au plus tard le 5 février 2007, sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la présente directive, et plus particulièrement en ce qui concerne les dispositions des articles 9, 10, 18, 20, 22, 23 et 25. Les États membres font rapport à la Commission au plus tard le 31 décembre 2009 sur la mise en œuvre intégrale de la présente directive.

2. Sur la base des rapports visés au paragraphe 1, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, dans un délai de six mois, sur la mise en œuvre de la présente directive. Dans ses rapports, la Commission examine dans quelle mesure les dispositions de la présente directive, telles qu'elles sont mises en œuvre par les États membres, contribuent à l'accroissement de la sécurité et de l'efficacité du trafic maritime ainsi qu'à la prévention de la pollution par les navires.

3. La Commission examine la nécessité et la faisabilité de mesures, au niveau communautaire, visant à faciliter le recouvrement ou le remboursement des frais et dommages encourus lors de l'accueil de navires en détresse, y compris les exigences appropriées en matière d'assurances et autres mesures de sécurité financière.

La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 5 février 2007.

DISPOSITIONS FINALES

Article 27

Procédure de modification

1. Les définitions figurant à l'article 3, les références aux instruments de la Communauté et de l'OMI et les annexes peuvent être modifiées conformément à la procédure prévue à l'article 28, paragraphe 2, afin d'être mises en conformité avec le droit communautaire ou international qui a été adopté, modifié ou mis en vigueur, pour autant que ces modifications n'élargissent pas le champ d'application de la présente directive.

2. En outre, les annexes I, III et IV peuvent être modifiées conformément à la procédure prévue à l'article 28, paragraphe 2, à la lumière de l'expérience acquise dans le cadre de la présente directive, pour autant que ces modifications n'élargissent pas le champ d'application de celle-ci.

Article 28

Comité

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 29

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 5 février 2004. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 30

La directive 93/75/CEE du Conseil est abrogée le 5 février 2004.

Article 31

Fait à Luxembourg, le 27 juin 2002.

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication
au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 32

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

*Par le Parlement européen**Le président*

P. COX

*Par le Conseil**Le président*

M. ARIAS CAÑETE

ANNEXE I

LISTE DES INFORMATIONS À NOTIFIER

1. Informations à notifier en vertu de l'article 4 — Informations générales

- a) Identification du navire (nom, code d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI)
- b) Port de destination
- c) Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'appareillage
- d) Nombre total de personnes à bord.

2. Informations à notifier en vertu de l'article 12 — Informations sur la cargaison

- a) Désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations unies, classes de risque OMI déterminées conformément au code IMDG et aux recueils IBC et IGC et, le cas échéant, catégorie du navire requise pour les cargaisons au sens du recueil INF telles que définies dans la règle VII/14.2, quantités de ces marchandises et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes, numéros d'identification de celles-ci
- b) Adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus.

3. Informations à notifier en vertu de l'article 13**A. Informations générales**

- a) Identification du navire (nom, code d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI)
- b) Port de destination
- c) Pour un navire quittant un port situé dans un État membre: heure probable d'appareillage du port de départ ou de la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'arrivée au port de destination
- d) Pour un navire venant d'un port situé en dehors de la Communauté et faisant route vers un port d'un État membre: heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente
- e) Nombre total de personnes à bord.

B. Informations sur la cargaison

- a) Désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations unies, classes de risque OMI déterminées conformément au code IMDG et aux recueils IBC et IGC et, le cas échéant, catégorie du navire au sens du recueil INF, quantités de ces marchandises et emplacement à bord et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes, numéros d'identification de celles-ci
- b) Confirmation de la présence à bord d'une liste, d'un manifeste ou d'un plan de chargement approprié précisant en détail les marchandises dangereuses ou polluantes chargées à bord du navire et leur emplacement
- c) Adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus.

4. Informations visées à l'article 5

- A. Identification du navire (nom, code d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI)
- B. Date et heure

- C ou D. Position en latitude et longitude ou relèvement réel et distance en milles nautiques à partir d'un point de repère clairement identifié
 - E. Cap
 - F. Vitesse
 - I. Port de destination et heure probable d'arrivée
 - P. Cargaison et, si présence de marchandises dangereuses à bord, quantité et classe OMI
 - T. Adresse pour la communication de renseignements sur la cargaison
 - W. Nombre total de personnes à bord
 - X. Informations diverses:
 - caractéristiques et quantité estimée de combustible de soute, pour les navires transportant plus de 5 000 tonnes de combustible de soute
 - conditions de navigation.
5. Le capitaine du navire informe immédiatement l'autorité compétente ou l'autorité portuaire concernée de tout changement concernant les informations notifiées en vertu de la présente annexe.
-

ANNEXE II

PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX ÉQUIPEMENTS DE BORD**I. Systèmes d'identification automatique (AIS)**1. Navires construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date, faisant escale dans un port d'un État membre de la Communauté, sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 6.

2. Navires construits avant le 1^{er} juillet 2002

Les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, et tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 construits avant le 1^{er} juillet 2002, faisant escale dans un port d'un État membre de la Communauté sont soumis à l'exigence d'emport prévue à l'article 6 selon le calendrier suivant:

- a) navires à passagers: au plus tard le 1^{er} juillet 2003;
- b) navires-citernes: au plus tard lors de la première visite du matériel de sécurité survenant après le 1^{er} juillet 2003;
- c) navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 50 000: au plus tard le 1^{er} juillet 2004;
- d) navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 mais inférieure à 50 000: au plus tard le 1^{er} juillet 2005 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI;
- e) navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 mais inférieure à 10 000: au plus tard le 1^{er} juillet 2006 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI;
- f) navires, autres que les navires à passagers et navires-citernes, d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 3 000: au plus tard le 1^{er} juillet 2007 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI.

Les États membres peuvent exempter les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 300 assurant des liaisons nationales de l'application des exigences en matière d'AIS prévues dans la présente annexe.

II. Systèmes d'enregistreurs des données du voyage (VDR)

1. Les navires appartenant aux catégories suivantes doivent être pourvus d'un système d'enregistreur des données du voyage conforme aux normes de fonctionnement de la résolution A.861 (20) de l'OMI, ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme n° 61996 de la Commission électrotechnique internationale (CEI), dès lors qu'ils font escale dans un port d'un État membre:

- a) les navires à passagers construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date: au plus tard le 5 août 2002;
- b) les navires rouliers à passagers construits avant le 1^{er} juillet 2002: au plus tard lors de la première visite survenant le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date;
- c) les navires à passagers autres que les navires rouliers à passagers construits avant le 1^{er} juillet 2002: au plus tard le 1^{er} janvier 2004;
- d) les navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date: au plus tard le 5 août 2002.

2. Les navires appartenant aux catégories visées ci-après et construits avant le 1^{er} juillet 2002 doivent être pourvus d'un système d'enregistreur des données du voyage conforme aux normes en vigueur de l'OMI dès lors qu'ils font escale dans un port d'un État membre:
 - a) les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000: au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de la part de l'OMI, le 1^{er} janvier 2007 au plus tard;
 - b) les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000, mais inférieure à 20 000: au plus tard à la date fixée par l'OMI ou, en l'absence de décision de la part de l'OMI, le 1^{er} janvier 2008 au plus tard.
3. Les États membres peuvent exempter les navires à passagers effectuant uniquement des voyages nationaux dans des zones maritimes autres que celles relevant de la classe A, telle que visée à l'article 4 de la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers ⁽¹⁾, des exigences en matière d'enregistreur des données du voyage prévues dans la présente directive.

⁽¹⁾ JO L 144 du 15.5.1998, p. 1.

ANNEXE III

MESSAGES ÉLECTRONIQUES

1. Les États membres mettent au point et entretiennent l'infrastructure nécessaire pour permettre la transmission, la réception et la conversion des données entre les systèmes utilisant la syntaxe XML ou Edifact, basés sur l'Internet ou des équipements de communication X.400.
2. La Commission met au point et tient à jour, en consultation avec les États membres, un «document de contrôle de l'interface» qui décrit les moyens offerts par le système en terme de scénario du message, de fonctions du message et de relations entre les messages. La synchronisation et les performances du message sont détaillées, de même que les protocoles et les paramètres d'échange de données. Le document de contrôle de l'interface précise également le contenu des données des fonctions du message requises et décrit ces messages.
3. Ces procédures et infrastructures devraient englober, dans la mesure du possible, les obligations en matière de compte rendu et d'échange d'informations découlant d'autres directives, telle la directive 2000/59/CE du Parlement et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ JO L 332 du 28.12.2000, p. 81.

ANNEXE IV

Mesures que les États membres peuvent prendre en cas de risque pour la sécurité maritime et la protection de l'environnement

(en application de l'article 19, paragraphe 1)

Lorsque, à la suite d'un incident ou de circonstances du type décrit à l'article 17 affectant un navire, l'autorité compétente de l'État membre concerné estime, dans le cadre du droit international, qu'il est nécessaire d'écarter, d'atténuer ou d'éliminer un danger grave et imminent menaçant son littoral ou des intérêts connexes, la sécurité des autres navires, ainsi que celle des équipages, des passagers ou des personnes se trouvant à terre, ou de protéger le milieu marin, cette autorité peut, notamment:

- a) restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé. Cette exigence n'affecte pas la responsabilité du capitaine en matière de sécurité dans la conduite de son navire;
 - b) mettre le capitaine du navire en demeure de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime;
 - c) envoyer à bord du navire une équipe d'évaluation en vue d'évaluer le degré de risque, d'aider le capitaine à remédier à la situation et d'en tenir informé le centre côtier compétent;
 - d) enjoindre au capitaine de rejoindre un lieu de refuge en cas de péril imminent, ou imposer le pilotage ou le remorquage du navire.
-

ANNEXE 6: Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une agence européenne de sécurité maritime

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

RÈGLEMENT (CE) n° 1406/2002 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 27 juin 2002

instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽⁴⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Un grand nombre de mesures législatives ont été adoptées dans la Communauté afin de renforcer la sécurité et de prévenir la pollution dans les transports maritimes. Pour être efficace, ce dispositif législatif doit être appliqué convenablement et uniformément à travers toute la Communauté. De cette manière, on pourra assurer les conditions d'une concurrence équitable, réduire les distorsions qui résultent des avantages économiques liés à l'utilisation de navires non conformes et récompenser les acteurs maritimes sérieux.
- (2) Certaines tâches qui relèvent actuellement du niveau communautaire ou du niveau national pourraient être exécutées par un organisme spécialisé. En effet, un appui technique et scientifique stable et d'un niveau hautement spécialisé est nécessaire pour appliquer convenablement la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution

causée par les navires, pour en suivre la mise en œuvre et évaluer l'efficacité des mesures déjà en vigueur. C'est pourquoi il est nécessaire de créer, dans le cadre institutionnel existant et dans le respect de l'équilibre des pouvoirs à l'intérieur de la Communauté, une Agence européenne de la sécurité maritime (ci-après dénommée «Agence»).

- (3) Globalement parlant, il y a lieu que cette Agence soit l'organe technique qui fournisse à la Communauté les moyens nécessaires pour agir avec efficacité en vue d'améliorer les règles relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution causée par les navires. Il importe que l'Agence assiste la Commission dans le processus continu de mise à jour et de développement de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires et lui fournisse le soutien nécessaire pour garantir une mise en œuvre convergente et efficace de cette législation dans toute la Communauté, en secondant la Commission dans la réalisation des tâches qui lui sont attribuées par la législation communautaire, actuelle et à venir, relative à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution causée par les navires.
- (4) Pour mener à bien les missions pour lesquelles elle a été créée, il convient que l'agence s'acquitte d'un certain nombre d'autres tâches importantes visant à renforcer la sécurité maritime et la prévention de la pollution causée par les navires dans les eaux territoriales des États membres. Dans cette optique, il y a lieu que l'Agence coopère avec les États membres pour organiser des actions appropriées de formation sur des questions relatives au contrôle par l'État du port et sur celles qui relèvent de la compétence de l'État du pavillon et apporter une aide technique à la mise en œuvre de la législation communautaire. Il importe qu'elle facilite la coopération entre les États membres et la Commission, comme le prévoit la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil ⁽⁵⁾, à savoir en mettant au point et en exploitant tout système d'information nécessaire pour atteindre les objectifs de cette directive ainsi que

⁽¹⁾ JO C 120 E du 24.4.2001, p. 83.

JO C 103 E du 30.4.2002, p. 184.

⁽²⁾ JO C 221 du 7.8.2001, p. 64.

⁽³⁾ JO C 357 du 14.12.2001, p. 1.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 14 juin 2001 (JO C 53 E du 28.2.2002, p. 312), position commune du Conseil du 7 mars 2002 (JO C 119 E du 22.5.2002, p. 27), décision du Parlement européen du 12 juin 2002 (non encore publiée au Journal officiel) et décision du Conseil du 25 juin 2002.

⁽⁵⁾ Voir page 10 du présent Journal officiel.

dans les activités concernant les enquêtes relatives aux accidents maritimes graves. Il convient qu'elle fournisse à la Commission et aux États membres des informations ainsi que des données objectives, fiables et comparables sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution causée par les navires pour leur permettre de faire le nécessaire en vue d'améliorer les mesures en vigueur et d'en évaluer l'efficacité. Il convient qu'elle mette le savoir-faire de la Communauté sur les questions de sécurité maritime à la disposition des États candidats à l'adhésion. Il importe qu'elle soit ouverte à la participation de ces États et d'autres pays tiers ayant passé avec la Communauté des accords par lesquels ils adoptent et appliquent le droit communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires.

- (5) Il importe que l'Agence favorise l'établissement d'une meilleure coopération entre les États membres et qu'elle développe et diffuse les meilleures pratiques dans la Communauté. Cette action devrait contribuer également à améliorer dans son ensemble le système de la sécurité maritime dans la Communauté et à réduire les risques d'accidents maritimes et de pollution marine ainsi que les pertes de vies humaines en mer.
- (6) Pour que l'Agence puisse s'acquitter convenablement de ses tâches, il convient que ses fonctionnaires effectuent des visites dans les États membres afin de surveiller le fonctionnement global du système communautaire visant à assurer la sécurité maritime et la prévention de la pollution causée par les navires. Il y a lieu que ces visites soient effectuées selon des modalités arrêtées par le conseil d'administration de l'Agence et qu'elles soient facilitées par les autorités des États membres.
- (7) Il convient que l'Agence applique la législation communautaire pertinente en matière d'accès du public aux documents et de protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Il y a lieu qu'elle fournisse au public ainsi qu'à toute partie intéressée des informations objectives, fiables et facilement compréhensibles concernant ses travaux.
- (8) En ce qui concerne la responsabilité contractuelle de l'agence, qui est régie par la loi applicable aux contrats conclus par l'Agence, il importe que la Cour de justice soit compétente pour statuer dans les affaires qui relèveraient de clauses d'arbitrage contenues dans le contrat. Il y a lieu que la Cour de justice soit également compétente pour juger des litiges relatifs à l'indemnisation des dommages résultant de la responsabilité non contractuelle de l'Agence.
- (9) Pour veiller à ce que les missions de l'agence soient effectivement accomplies, il y a lieu que les États membres et la Commission soient représentés au sein d'un conseil d'administration doté des pouvoirs nécessaires pour établir le budget, vérifier son exécution, adopter des règles financières appropriées, établir des procé-

dures de travail transparentes pour la prise de décision par l'Agence, adopter le programme de travail, examiner les demandes d'assistance technique émanant des États membres, définir une politique en matière de visites dans les États membres et nommer le directeur exécutif. Compte tenu de la mission et des tâches hautement techniques et scientifiques de l'Agence, il convient que le conseil d'administration soit composé d'un représentant de chaque État membre et de quatre représentants de la Commission, ayant un niveau élevé de compétence. Pour avoir toute garantie que le conseil d'administration soit doté d'un niveau de compétence et d'expérience aussi élevé que possible et faire en sorte que les secteurs les plus concernés soient étroitement associés aux travaux de l'Agence, il y a lieu que la Commission nomme au conseil d'administration des professionnels indépendants de ces secteurs, sans qu'ils aient le droit de participer aux votes, sur la base de leur mérite propre et de leur expérience dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires et non en tant que représentants d'organisations professionnelles particulières.

- (10) Le bon fonctionnement de l'Agence exige que son directeur exécutif soit nommé pour son mérite et en raison de ses aptitudes confirmées d'administrateur et de gestionnaire, ainsi que pour les compétences et l'expérience qu'il ou elle peut apporter dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires. Il exige également qu'il ou elle exerce son mandat avec une totale indépendance et liberté d'action dans l'organisation du fonctionnement interne de l'Agence. À cette fin, il importe que le directeur exécutif prépare et prenne toutes les mesures nécessaires pour veiller à la bonne exécution du programme de travail de l'Agence, prépare chaque année un projet de rapport général à soumettre au conseil d'administration, établisse une estimation des recettes et des dépenses de l'Agence et exécute le budget.
- (11) Pour assurer la pleine autonomie et l'indépendance de l'Agence, il est jugé nécessaire de la doter d'un budget propre alimenté pour l'essentiel par une contribution de la Communauté.
- (12) Au cours des années passées, qui ont vu la création d'un nombre croissant d'agences décentralisées, l'autorité budgétaire s'est efforcée d'améliorer la transparence et le contrôle de la gestion des crédits communautaires octroyés aux agences, notamment en ce qui concerne la budgétisation des redevances, le contrôle financier, le pouvoir de décharge, la contribution au régime de pension et la procédure budgétaire interne (code de conduite). D'une manière analogue, il y a lieu que le règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) ⁽¹⁾ s'applique sans restriction à l'Agence, qui devrait adhérer à l'accord interinstitutionnel du 25 mai 1999 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission des Communautés euro-

(¹) JO L 136 du 31.5.1999, p. 1.

péennes relatif aux enquêtes internes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) ⁽¹⁾.

- (13) Dans les cinq ans qui suivent l'entrée en fonctions de l'Agence, il y a lieu que le conseil d'administration commande une évaluation externe indépendante pour examiner les incidences que le présent règlement, l'Agence et ses méthodes de travail auront eues sur la mise en place d'un niveau élevé de sécurité maritime et de prévention de la pollution causée par les navires,

b) elle seconde la Commission dans la mise en œuvre efficace de la législation communautaire relative à la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires dans toute la Communauté. En particulier, l'Agence:

i) contrôle le fonctionnement global du régime communautaire de contrôle par l'État du port, y compris, éventuellement, par des visites dans les États membres, et suggère à la Commission d'éventuelles améliorations dans ce domaine;

ii) fournit à la Commission l'assistance technique nécessaire pour participer aux travaux des organes techniques du Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port;

iii) seconde la Commission dans la réalisation de toute tâche attribuée à cette dernière par la législation communautaire, actuelle et à venir, relative à la sécurité maritime et la prévention de la pollution causée par les navires, notamment la législation relative aux sociétés de classification, à la sécurité des navires de passagers, ainsi que celle concernant la sécurité, la formation, la délivrance des brevets et la veille des équipages des navires;

c) elle collabore avec les États membres pour:

i) organiser, le cas échéant, des activités de formation pertinentes dans les domaines relevant de la compétence de l'État du port et de l'État du pavillon;

ii) mettre au point des solutions techniques et fournir une assistance technique relatives à la mise en œuvre de la législation communautaire;

d) elle facilite la coopération entre les États membres et la Commission dans le domaine relevant de la directive 2002/59/CE. En particulier, l'Agence:

i) promeut la coopération entre les États riverains des zones maritimes concernées dans les domaines couverts par ladite directive;

ii) met au point et exploite tout système d'information nécessaire pour atteindre les objectifs de la directive;

e) elle facilite la coopération entre les États membres et la Commission dans l'élaboration, compte dûment tenu des différents systèmes juridiques existant dans les États membres, d'une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents maritimes répondant à des principes convenus au niveau international, en soutenant les États membres dans les activités relatives aux enquêtes portant sur des accidents maritimes graves, et en procédant à l'analyse des rapports d'enquête déjà établis sur les accidents;

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJECTIFS ET TÂCHES

Article premier

Objectifs

1. Le présent règlement institue une Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après dénommée «Agence») en vue d'assurer un niveau élevé, uniforme et efficace de sécurité maritime et de prévention de la pollution causée par les navires dans la Communauté.

2. L'Agence fournit aux États membres et à la Commission l'assistance technique et scientifique nécessaire, ainsi que des conseils spécialisés de haut niveau, afin de les aider à appliquer correctement la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires, à contrôler sa mise en œuvre et à évaluer l'efficacité des mesures déjà en vigueur.

Article 2

Tâches

Afin que les objectifs énoncés à l'article 1^{er} soient atteints comme il se doit, l'Agence effectue les tâches suivantes:

a) elle seconde la Commission, selon le cas, dans les travaux préparatoires à la mise à jour et à l'élaboration de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires, notamment en fonction de l'évolution de la législation internationale dans ce domaine. Cette tâche inclut l'analyse des projets de recherche réalisés dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires;

⁽¹⁾ JO L 136 du 31.5.1999, p. 15.

- f) elle fournit à la Commission et aux États membres des informations ainsi que des données objectives, fiables et comparables sur la sécurité maritime et sur la pollution causée par les navires, pour leur permettre de prendre les mesures nécessaires en vue d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution causée par les navires et d'évaluer l'efficacité des mesures en vigueur. De telles tâches incluent la collecte, l'enregistrement et l'évaluation de données techniques dans les domaines de la sécurité maritime et du trafic maritime, ainsi que dans le domaine de la pollution marine, tant accidentelle qu'intentionnelle, l'exploitation systématique des bases de données existantes, qui comprend leur enrichissement mutuel, et, le cas échéant, le développement de bases de données supplémentaires. En se fondant sur les données collectées, l'Agence aide la Commission dans la publication semestrielle des informations relatives aux navires dont l'accès aux ports de la Communauté a été refusé en application de la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port) ⁽¹⁾. L'Agence aide également la Commission et les États membres dans leur action destinée à améliorer l'identification et la poursuite des navires responsables de déversements illicites;
- g) dans le cadre des négociations avec les États candidats à l'adhésion, l'Agence peut fournir une assistance technique à la mise en œuvre de la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires. Cette tâche est effectuée en coordination avec les programmes de coopération régionale existants et inclut, le cas échéant, l'organisation d'activités de formation dans ce domaine.

Article 3

Visites dans les États membres

1. Afin de mener à bien les tâches qui lui sont confiées, l'Agence peut effectuer des visites dans les États membres, conformément à la politique définie par le conseil d'administration. Les autorités nationales des États membres facilitent le travail du personnel de l'Agence.
2. L'Agence informe l'État membre concerné de la visite prévue, de l'identité des fonctionnaires mandatés, ainsi que de la date à laquelle cette visite débute. Les fonctionnaires de l'Agence mandatés pour effectuer ces visites effectuent celles-ci sur présentation d'une décision du directeur exécutif de l'Agence spécifiant l'objet et les buts de leur mission.
3. À la fin de chaque visite, l'Agence rédige un rapport et le transmet à la Commission et à l'État membre concerné.

⁽¹⁾ JO L 157 du 7.7.1995, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 19 du 22.1.2002, p. 17).

Article 4

Transparence et protection des informations

1. Lorsqu'elle traite les demandes d'accès aux documents qu'elle détient, l'Agence applique les principes arrêtés dans le règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission ⁽²⁾.
2. L'Agence peut, de sa propre initiative, assurer une communication dans les domaines relevant de sa mission. Elle veille notamment à ce que le public et toute partie intéressée reçoivent rapidement des informations objectives, fiables et aisément compréhensibles concernant ses travaux.
3. Le conseil d'administration arrête les règles internes nécessaires à l'application des paragraphes 1 et 2.
4. Les informations recueillies conformément au présent règlement par la Commission et l'Agence sont soumises au règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données ⁽³⁾.

CHAPITRE II

STRUCTURE INTERNE ET FONCTIONNEMENT

Article 5

Statut juridique, centres régionaux

1. L'Agence est un organisme de la Communauté. Elle est dotée de la personnalité juridique.
2. Dans chaque État membre, l'Agence jouit de la capacité juridique la plus large reconnue aux personnes morales par les législations nationales. Elle peut notamment acquérir et aliéner des biens mobiliers et immobiliers et ester en justice.
3. À la demande de la Commission, le conseil d'administration peut décider, avec l'accord des États membres concernés, d'établir les centres régionaux nécessaires pour effectuer des tâches liées à surveillance de la navigation et du trafic maritime, comme le prévoit la directive 2001/59/CE.
4. L'Agence est représentée par son directeur exécutif.

⁽²⁾ JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

⁽³⁾ JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

*Article 6***Personnel**

1. Le statut des fonctionnaires des Communautés européennes, le régime applicable aux autres agents des Communautés européennes et les réglementations prises d'un commun accord des institutions des Communautés européennes aux fins de l'application de ce statut et de ce régime s'appliquent au personnel de l'Agence. Le conseil d'administration, en accord avec la Commission, arrête les modalités d'application nécessaires.

2. Sans préjudice de l'article 16, les compétences conférées à l'autorité investie du pouvoir de nomination par le statut, ainsi que par le régime applicable aux autres agents, sont exercées par l'Agence en ce qui concerne son propre personnel.

3. Le personnel de l'Agence est constitué de fonctionnaires affectés ou détachés par la Commission ou les États membres à titre temporaire et d'autres agents recrutés, selon les besoins, par l'Agence pour effectuer ses tâches.

*Article 7***Privilèges et immunités**

Le protocole sur les privilèges et immunités des Communautés européennes s'applique à l'Agence ainsi qu'à son personnel.

*Article 8***Responsabilité**

1. La responsabilité contractuelle de l'Agence est régie par la législation applicable au contrat en question.

2. La Cour de justice est compétente pour statuer en vertu d'une clause compromissoire contenue dans un contrat conclu par l'Agence.

3. En matière de responsabilité non contractuelle, l'Agence répare, conformément aux principes généraux communs aux droits des États membres, les dommages causés par ses services ou par ses agents dans l'exercice de leurs fonctions.

4. La Cour de justice est compétente pour connaître des litiges relatifs à la réparation des dommages visés au paragraphe 3.

5. La responsabilité personnelle des agents envers l'Agence est régie par les dispositions du statut ou du régime qui leur sont applicables.

*Article 9***Langues**

1. Les dispositions prévues par le règlement n° 1 du 15 avril 1958 portant fixation du régime linguistique de la Communauté économique européenne ⁽¹⁾ s'appliquent en ce qui concerne l'Agence.

2. Les travaux de traduction requis pour le fonctionnement de l'Agence sont effectués par le Centre de traduction des organes de l'Union européenne.

*Article 10***Création et attributions du conseil d'administration**

1. Un conseil d'administration est créé en vertu du présent article.

2. Le conseil d'administration:

- a) nomme le directeur exécutif conformément à l'article 16;
- b) adopte, pour le 30 avril de chaque année, le rapport général de l'Agence pour l'année précédente, et le transmet aux États membres, au Parlement européen, au Conseil et à la Commission;
- c) examine, dans le cadre de l'élaboration du programme de travail, les demandes d'assistance technique émanant des États membres visées à l'article 2, point c) ii);
- d) adopte, pour le 30 octobre de chaque année, et en tenant compte de l'avis de la Commission, le programme de travail de l'Agence pour l'année à venir et le transmet aux États membres, au Parlement européen, au Conseil et à la Commission.

Ce programme de travail est adopté sans préjudice de la procédure budgétaire annuelle de la Communauté. Dans le cas où, dans un délai de quinze jours à compter de la date de son adoption, la Commission exprime son désaccord sur le programme de travail, le conseil d'administration le réexamine et l'adopte dans un délai de deux mois, éventuellement modifié, en deuxième lecture, soit à la majorité des deux tiers, y compris les représentants de la Commission, soit à l'unanimité des représentants des États membres;

⁽¹⁾ JO 17 du 6.10.1958, p. 385/58. Règlement modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 1994.

- e) adopte le budget définitif de l'Agence avant le début de l'exercice financier, en l'ajustant, le cas échéant, en fonction de la contribution communautaire et des autres recettes de l'Agence;
- f) établit des procédures de prise de décisions par le directeur exécutif;
- g) définit une politique en matière de visites à effectuer conformément à l'article 3;
- h) exerce ses fonctions en relation avec le budget de l'Agence, conformément aux articles 18, 19 et 21;
- i) exerce l'autorité disciplinaire sur le directeur exécutif et les chefs d'unité visés à l'article 15, paragraphe 3;
- j) établit son règlement intérieur.

Article 11

Composition du conseil d'administration

1. Le conseil d'administration est composé d'un représentant de chaque État membre et de quatre représentants de la Commission, ainsi que de quatre représentants des secteurs professionnels les plus concernés, nommés par la Commission et ne disposant pas du droit de vote.

Les membres du conseil d'administration sont nommés sur la base de l'expérience et des connaissances pertinentes qu'ils ont acquises dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires.

2. Chaque État membre et la Commission nomment les membres du conseil d'administration qui les représentent, ainsi qu'un suppléant, qui représentera le membre en l'absence de ce dernier.

3. La durée du mandat est de cinq ans. Ce mandat est renouvelable une fois.

4. Le cas échéant, la participation de représentants de pays tiers européens ainsi que les conditions de cette participation sont fixées par les dispositions visées à l'article 17, paragraphe 2.

Article 12

Présidence du conseil d'administration

1. Le conseil d'administration élit un président et un vice-président parmi ses membres. Le vice-président remplace d'office le président lorsque celui-ci n'est pas en mesure d'assumer ses fonctions.

2. La durée du mandat du président et du vice-président est de trois ans et expire lorsque ceux-ci perdent leur qualité de membres du conseil d'administration. Ce mandat est renouvelable une fois.

Article 13

Réunions

1. Les réunions du conseil d'administration sont convoquées par son président.

2. Le directeur exécutif de l'Agence participe aux délibérations.

3. Le conseil d'administration se réunit ordinairement deux fois par an; il se réunit en outre soit à l'initiative de son président, soit à la demande de la Commission ou d'un tiers des États membres.

4. Lorsque certains points spécifiques de l'ordre du jour sont confidentiels ou qu'il existe un conflit d'intérêts, le conseil d'administration peut décider que ces points seront examinés sans la présence des membres nommés en leur capacité de représentants des secteurs professionnels les plus concernés. Les modalités d'application de cette disposition peuvent être arrêtées dans le règlement intérieur.

5. Le conseil d'administration peut inviter toute personne dont l'avis peut présenter de l'intérêt à assister à ses réunions en qualité d'observateur.

6. Les membres du conseil d'administration peuvent, sous réserve des dispositions de son règlement intérieur, être assistés par des conseillers ou par des experts.

7. Le secrétariat du conseil d'administration est assuré par l'Agence.

Article 14

Vote

1. Le conseil d'administration arrête ses décisions à la majorité des deux tiers de tous ses membres disposant du droit de vote.

2. Chaque membre dispose d'une voix. Le directeur exécutif de l'Agence ne prend pas part au vote.

En l'absence d'un membre, son suppléant peut exercer son droit de vote.

3. Le règlement intérieur fixe les modalités plus détaillées du vote, notamment les conditions dans lesquelles un membre peut agir au nom d'un autre membre.

Article 15

Fonctions et attributions du directeur exécutif

1. L'Agence est gérée par son directeur exécutif, qui est totalement indépendant dans l'exercice de ses fonctions, sans préjudice des compétences respectives de la Commission et du conseil d'administration.

2. Le directeur exécutif est investi des fonctions et pouvoirs suivants:

- a) il prépare le programme de travail et le soumet au conseil d'administration après consultation de la Commission. Il prend les dispositions nécessaires pour le mettre en œuvre. Il répond à toutes demandes d'assistance de la Commission ou d'un État membre, conformément à l'article 10, paragraphe 2, point c);
- b) il décide de la mise en œuvre des visites prévues à l'article 3, après consultation de la Commission et en fonction de la politique définie par le conseil d'administration en application de l'article 10, paragraphe 2, point g);
- c) il prend toutes les dispositions nécessaires, notamment l'adoption d'instructions administratives internes et la publication d'avis, pour assurer le fonctionnement de l'Agence conformément au présent règlement;
- d) il met en place un système efficace de suivi afin de pouvoir comparer les résultats de l'Agence avec ses objectifs opérationnels. Sur cette base, le directeur exécutif prépare chaque année un projet de rapport général et le soumet au conseil d'administration. Il met en place des procédures d'évaluation régulière correspondant aux normes professionnelles reconnues;
- e) il exerce à l'égard du personnel les pouvoirs visés à l'article 6, paragraphe 2;
- f) il établit des estimations des recettes et des dépenses de l'Agence, en application de l'article 18, et exécute le budget conformément à l'article 19.

3. Le directeur exécutif peut être assisté d'un ou de plusieurs chefs d'unité. En cas d'absence ou d'empêchement, un des chefs d'unité le remplace.

Article 16

Nomination du directeur exécutif

1. Le directeur exécutif de l'Agence est nommé par le conseil d'administration sur la base de son mérite et de ses capacités en matière d'administration et de gestion, ainsi que de ses compétences et de son expérience établies et utiles dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires. Le conseil d'administration arrête sa décision à la majorité des quatre cinquièmes de l'ensemble de ses membres disposant du droit de vote. La Commission peut proposer un ou plusieurs candidats.

Le pouvoir de révoquer le directeur exécutif appartient au conseil d'administration, conformément à la même procédure.

2. Le mandat du directeur exécutif est de cinq ans. Ce mandat est renouvelable une fois.

Article 17

Participation de pays tiers

1. L'Agence est ouverte à la participation des pays tiers ayant passé avec la Communauté européenne des accords prévoyant l'adoption et l'application par ces pays du droit communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires.

2. Conformément aux dispositions pertinentes de ces accords, des arrangements seront mis en place pour définir les modalités de la participation de ces pays au travail de l'Agence, en particulier en ce qui concerne la nature et l'ampleur de cette participation; ces arrangements comprendront notamment des dispositions relatives aux contributions financières et au personnel.

CHAPITRE III

PRESCRIPTIONS FINANCIÈRES

Article 18

Budget

1. Les recettes de l'Agence proviennent:

- a) d'une contribution de la Communauté;
- b) des contributions éventuelles de tout pays tiers participant aux travaux de l'Agence conformément à l'article 17;
- c) des redevances pour publications, formation et tout autre service assuré par l'Agence.

2. Les dépenses de l'Agence comprennent les frais de personnel et d'administration, d'infrastructure et de fonctionnement.

3. Le directeur exécutif établit une estimation des recettes et des dépenses de l'Agence pour l'exercice budgétaire suivant, et la transmet au conseil d'administration, accompagnée d'un tableau des effectifs.

4. Les recettes et les dépenses sont équilibrées.

5. Le conseil d'administration adopte chaque année, pour le 30 avril au plus tard, le projet de budget accompagné du programme de travail provisoire, et les transmet à la Commission et aux États tiers qui participent aux travaux de l'Agence conformément à l'article 17.

Sur la base de ce projet de budget, la Commission établit les estimations correspondantes dans l'avant-projet de budget général de l'Union européenne, qu'elle soumet au Conseil conformément à l'article 272 du traité. Les plafonds des perspectives financières des Communautés fixées pour les prochaines années doivent être respectés.

6. Après l'adoption du budget général de l'Union européenne, le conseil d'administration adopte le budget et le programme de travail définitif de l'Agence en les adaptant au besoin à la contribution communautaire. Il les transmet sans délai à la Commission, à l'autorité budgétaire et aux pays tiers qui participent aux travaux de l'Agence.

Article 19

Exécution et contrôle du budget

1. Le directeur exécutif exécute le budget de l'Agence.
2. Le contrôle de l'engagement et du paiement de toutes les dépenses, ainsi que le contrôle de l'existence et du recouvrement de toutes les recettes de l'Agence sont assurés par le contrôleur financier de la Commission.
3. Le 31 mars de chaque année au plus tard, le directeur exécutif soumet à la Commission, au conseil d'administration et à la Cour des comptes les comptes détaillés de toutes les recettes et dépenses de l'exercice précédent.

La Cour des comptes examine ces comptes conformément à l'article 248 du traité. Elle publie chaque année un rapport sur les activités de l'Agence.

4. Le Parlement européen, sur recommandation du conseil d'administration, donne décharge au directeur exécutif de l'Agence sur l'exécution du budget.

Article 20

Lutte contre la fraude

1. Aux fins de lutte contre la fraude, la corruption et autres actes illégaux, le règlement (CE) n° 1073/1999 s'applique sans restriction à l'Agence.
2. L'Agence adhère à l'accord interinstitutionnel du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes internes effectuées par l'OLAF et arrête immédiatement les dispositions appropriées applicables à tout son personnel.
3. Les décisions de financement et les accords et instruments d'application qui en découlent prévoient expressément que la Cour des comptes et l'OLAF peuvent, au besoin, effectuer un contrôle sur place auprès des bénéficiaires des crédits de l'Agence ainsi qu'auprès des organismes distributeurs.

Article 21

Dispositions financières

Le conseil d'administration arrête, avec l'accord de la Commission et après avis de la Cour des comptes, le règlement financier de l'Agence. Ce règlement spécifie notamment la procédure à suivre pour l'établissement et l'exécution du budget de l'Agence, conformément à l'article 142 du règlement financier du 21 décembre 1977 applicable au budget général des Communautés européennes ⁽¹⁾.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS FINALES

Article 22

Évaluation

1. Dans les cinq ans qui suivent l'entrée en fonctions de l'Agence, le conseil d'administration commande une évaluation extérieure indépendante de la mise en œuvre du présent règlement. La Commission tient à la disposition de l'Agence toute information que celle-ci jugera pertinente pour entreprendre cette évaluation.
2. Cette évaluation examine les incidences que le présent règlement, l'Agence et ses méthodes de travail auront eues sur la mise en place d'un niveau élevé de sécurité maritime et de prévention de la pollution causée par les navires. Le conseil d'administration délivre, pour ce faire, un mandat spécifique, en accord avec la Commission et après consultation des parties intéressées.
3. Le conseil d'administration reçoit cette évaluation et émet des recommandations, qu'il transmet à la Commission, concernant la modification du règlement, l'Agence et ses méthodes de travail. Les résultats de l'évaluation aussi bien que les recommandations sont transmis par la Commission au Parlement européen et au Conseil et sont publiés.

Article 23

Commencement des activités de l'Agence

L'Agence est opérationnelle dans les douze mois suivant l'entrée en vigueur du présent règlement.

Article 24

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

⁽¹⁾ JO L 356 du 31.12.1977, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE, CECA, Euratom) n° 762/2001 (JO L 111 du 20.4.2001, p. 1).

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Luxembourg, le 27 juin 2002.

Par le Parlement européen

Le président

P. COX

Par le Conseil

Le président

M. ARIAS CAÑETE

ANNEXE 7: “Criteria for co-operating status or observer/associate status for non-member states and newly developed PSC agreements” Port state control Committee instruction 35/2002/05P

PORT STATE CONTROL COMMITTEE INSTRUCTION 35/2002/05P

CRITERIA FOR CO-OPERATING STATUS OR OBSERVER / ASSOCIATE STATUS FOR NON-MEMBER STATES AND NEWLY DEVELOPED PSC AGREEMENTS

Section 1-Regional PSC Agreements Requesting Observer or Associate Status¹

- a) When a regional PSC agreement is requesting observer status, the overall average detention rate for States within that regional agreement is first established.
- b) This is done by totalling all ships belonging to the regional agreement that have undergone a PSC inspection by the Paris MOU within the most recent three years for which statistics are available.
- c) The total number of detentions are similarly calculated and the average detention rate(s) established. In the event that the average(s) so determined exceeds the three year rolling average percentage established by the Paris MOU the applicant regional agreement will not be granted observer status.
- d) Before observer status can be granted, the regional agreement in question must attain an overall average detention rate below the three year rolling average for at least one full year immediately prior to its application and prove a similar approach in terms of commitment and goals to that of the Paris MOU.
- e) Acceptance of any regional agreement for observer status must be by a unanimous decision of the PSCC and the Paris MOU will retain the right at all times to withdraw observer status when the above criteria can no longer be met.
- f) Regional PSC agreements which do not meet the above criteria for observer status may request for associate status on a technical and/or administrative basis. Such associate status could include technical assistance by one or more Paris MOU Members, participation of a representative in technical meetings, as well as administrative support and exchange of information between Secretariats.

¹ Observer or Associate Status: status for other regional Port State Control Agreements.

Section 2 - Non-Member States Requesting Co-operating Member Status ²

- a) Co-operating Member status shall not be granted to any State that:
- i) is a member of another regional agreement, or
 - ii) is located within a region which is already covered by a PSC regional agreement, or
 - iii) is located outside the regional scope of the Paris MOU.

The criteria i) and ii) shall not apply to EU members. However, in cases where there are contradictory provisions between different regional agreements the provisions of the Paris MOU shall prevail.

- b) Before Co-operation Member status is granted to any State the following criteria must be met:
- i) The detention rate of vessels registered with the applicant State must not have exceeded the average detention rate of vessels registered with the members of the Paris MOU in the last year.
 - ii) A self-evaluation questionnaire, based on the qualitative criteria of the Paris MOU, must be completed and submitted for the consideration of the PSCC.
 - iii) If the PSCC considers that, based on the information provided in the questionnaire, the applicant State has the potential to fully meet, within the next three years, the qualitative criteria for membership contained in the memorandum, a monitoring team shall be established.
 - iv) The monitoring team shall visit the applicant's State to determine whether the existing marine safety system, is adequate and in line with the information provided on the questionnaire. All costs of the monitoring team shall be for the applicant's account.

In case the State seeking co-operating member State is involved in the EU enlargement process, the documentary results of this process shall be made available to the Paris MOU for consideration when assessing the criteria under ii), iii) and iv), in order to avoid unnecessary duplication.

- c) When the applicant Administration meets the criteria under 2(a) and 2(b) above, Co-operating Member status may be granted. The Paris MOU will retain the right at all times to withdraw co-operating status when the criteria under 2(a) and 2(b) can no longer be met.
- d) Co-operating Member status shall normally be granted for a maximum period of three years. At the end of such period:
- i) Co-operating Member States must apply for full membership. At this time they must be in full compliance with the qualitative criteria of the

² Co-operating Member: Maritime Administration within the regional scope of the Paris MOU.

memorandum. To determine whether this is the case, the PSCC may instruct the monitoring team to undertake a fact-finding-mission.

- ii) Co-operating Member States unable to attain full membership at the end of three years shall automatically lose their Co-operating Member status.

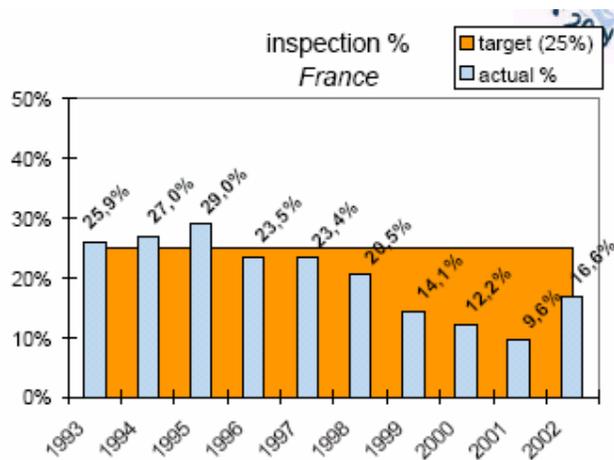
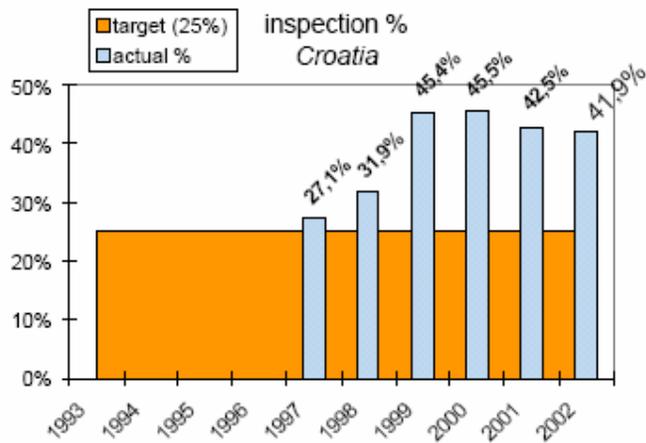
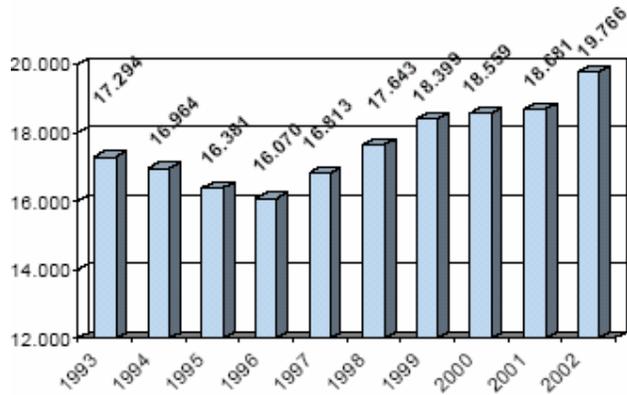
The three year period may be extended by the Port State Control Committee where extenuating circumstances so warrant.

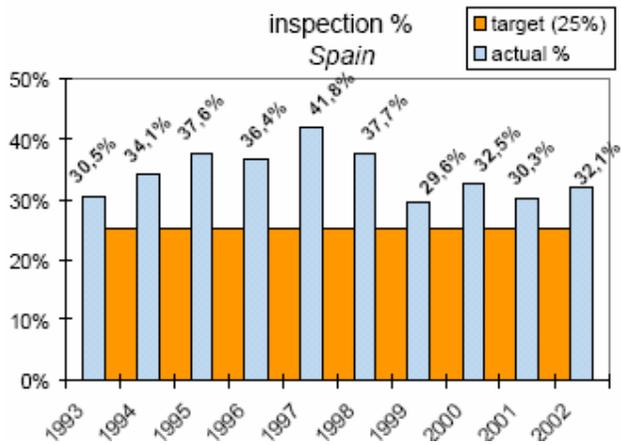
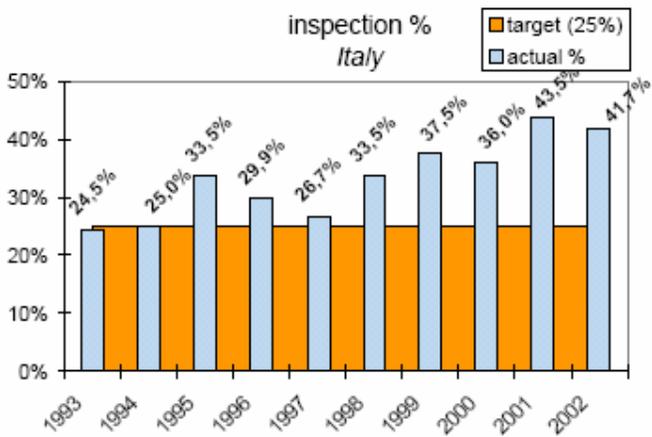
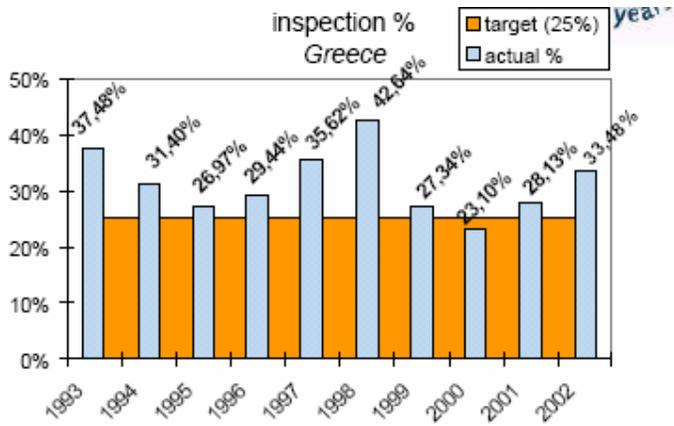
- e) Acceptance of any State for Co-operating Member status must be through a unanimous decision of the PSCC.

ANNEXE 8: Statistiques 2002 du ParisMoU

STATISTIQUES 2002 DU PARISMOU

number of inspections





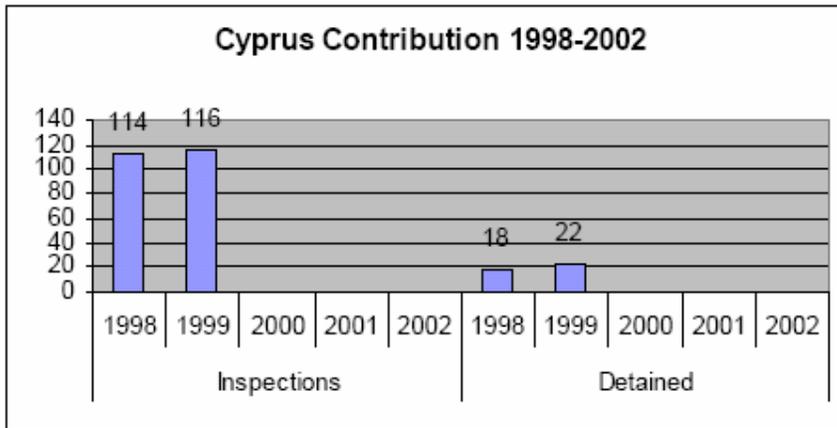
source: blue book 2002

ANNEXE 9: Statistiques 2002 du MedMoU

STATISTIQUES 2002 DU MEDMOU

Contribution of Mediterranean MoU Member States to Inspections in Year 1998-2002

Ser.	Country	Inspections						Detained					
		1998	1999	2000	2001	2002	Total	1998	1999	2000	2001	2002	Total
1	Algeria		59	211	30		300		0	1	0		1
2	Cyprus	114	116				230	18	22				40
3	Egypt	686	327	561	450	174	2198	27	9	3	8	1	48
4	Israel	162	260	217	119	241	999	79	96	82	6	103	366
5	Jordan	2	52	168	284	298	804	0	0	3	1		4
6	Lebanon						0						0
7	Malta	27	48	73	118	207	473	9	20	18	28	28	103
8	Morocco	6	283	264	80		633	0	16	40	1		57
9	Tunisia	11	3	26	78		118	1	0	1	0		2
10	Turkey	2	53	328	634	194	1211	2	15	109	139	72	337
Total		1010	1201	1848	1793	1114	6966	136	178	257	183	204	958



Malta Contribution 1998-2002

