

DIVISION 150

CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

Edition du **7 NOVEMBRE 1996**, parue au J.O. le **20 NOVEMBRE 1996**

A jour des arrêtés suivants :

Date de signature	Date de parution J.O.
20-08-97	02-09-97
10-08-98	11-10-98
14-04-00	26-04-00
02-02-01	07-03-01
13-12-02	30-01-03
07-03-03	05-04-03
26-04-04	23-05-04

TABLE DES MATIERES

Chapitre 150-1 - Mémorandum d'entente (arrêté du 07/03/03)

Article 150-1.01	Définitions
Article 150-1.02	Champ d'application
Article 150-1.03	Organisme chargé de l'inspection
Article 150-1.04	Obligations en matière d'inspection
Article 150-1.05	Procédure d'inspection
Article 150-1.06	Inspection renforcée obligatoire de certains navires
Article 150-1.07	Procédure à suivre lorsque certains navires ne peuvent pas être inspectés
Article 150-1.08	Rapport d'inspection
Article 150-1.09	Suppression des anomalies et immobilisation du navire (arrêté du 26/04/04)
Article 150-1.10	Suivi des inspections et de l'immobilisation
Article 150-1.11	Refus d'accès dans un port
Article 150-1.12	Mesures de refus d'accès concernant certains navires
Article 150-1.13	Procédure applicable en cas d'absence de certificat ISM
Article 150-1.14	Compétence professionnelle des inspecteurs
Article 150-1.15	Publication des immobilisations
Article 150-1.16	Frais d'inspection
Article 150-1.17	Données à fournir à la Commission européenne
<i>Annexe 150-1.A.1</i>	<i>Listes des navires à inspecter prioritairement</i>
<i>Annexe 150-1.A.2</i>	<i>Liste des certificats et documents</i>
<i>Annexe 150-1.A.3</i>	<i>Exemples de « motifs évidents » justifiant une inspection détaillée</i>
<i>Annexe 150-1.A.4</i>	<i>Procédures pour le contrôle des navires</i>
<i>Annexe 150-1.A.5</i>	<i>A. Catégories de navires soumis à une inspection renforcée</i> <i>B. Informations à notifier à l'autorité compétente</i> <i>C. Procédures relatives à l'inspection renforcée de certaines catégories de navires visés en section A</i>
<i>Annexe 150-1.A.6</i>	<i>Critères pour l'immobilisation des navires</i>
<i>Annexe 150-1.A.7</i>	<i>Publication d'informations relatives aux immobilisations et aux inspections dans les ports français</i>
<i>Annexe 150-1.A.8</i>	<i>Rapport d'inspection établi en application de l'article 150-1.08</i>
<i>Annexe 150-1.A.9</i>	<i>Données à fournir à la Commission européenne</i>
<i>Annexe 150-1.A.10</i>	<i>Refus d'accès</i>
<i>Annexe 150-1.A.11</i>	<i>Exigences internationales et communautaires concernant les dispositifs d'enregistrement des données du voyage (VDR) et les systèmes d'identification automatique (AIS) (arrêté du 26/04/04)</i>

Chapitre 150-2 - Navires exclus du mémorandum d'entente

Article 150-2.01	Champ d'application
Article 150-2.02	Règles applicables (arrêté du 13/12/02)
Article 150-2.03	Règles particulières applicables aux navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (arrêté du 14/04/00)

Chapitre 150-3 - Contrôle des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté européenne (créé par arrêté du 13/12/02)

Article 150-3.01	Objectif et champ d'application
Article 150-3.02	Autorité compétente
Article 150-3.03	Préparation des rapports
Article 150-3.04	Inspection et inspection détaillée
Article 150-3.05	Correction des anomalies
Article 150-3.06	Procédures de suivi et droit de recours
<i>Annexe 150-3.A.1</i>	<i>Modèle du tableau précisant l'organisation du travail à bord</i>
<i>Annexe 150-3.A.2</i>	<i>Modèle de registre des heures de travail ou de repos des marins</i>

CHAPITRE 150-1
(arrêté du 07/03/03)

MEMORANDUM D'ENTENTE

Article 150-1.01

Définitions

Aux fins de la présente division, 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 (ITC 69),
- la convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (OIT 147),
- le protocole de 1996 à la convention internationale de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands,
- 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 en vigueur à ces conventions et codes associés ayant force obligatoire.

2. « Mémoire d'entente » : le mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, et ses amendements en vigueur.

3. « Navire » : tout navire de mer soumis à l'une ou plusieurs des conventions et battant un pavillon autre que celui de l'Etat du port.

4. « Installation terminale en mer » : toute plate-forme fixe ou flottante opérant sur le plateau continental d'un Etat membre ou au-dessus de celui-ci.

5. « Inspecteur » : un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes dûment qualifié, dans les conditions du paragraphe 2 de l'article 120-2.08, pour procéder à des inspections au titre du contrôle par l'Etat du port.

6. « Inspection » : une visite inopinée effectuée à bord d'un navire afin de contrôler la validité des certificats pertinents et d'autres documents et l'état du navire et de son équipement, ainsi que la capacité et 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 un contrôle approfondi dans les conditions visées au paragraphe 3 de l'article 150-1.05, 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 150-1.06.

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.

11. « Refus d'accès » : interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire d'entrer dans un port d'un Etat membre au mémorandum d'entente conformément aux dispositions de l'article 150-1.11 et de l'article 150-1.12, sauf dans les situations visées à l'article 150-1.11, paragraphe 3.

12. « Etat membre » : un Etat membre de l'Union européenne.

13. « Administration du pavillon » : l'administration de l'Etat dont le navire est autorisé à battre pavillon.

14. « Plainte » : toute information ou rapport communiqué par un membre d'équipage, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, d'une manière générale, toute personne ayant un intérêt dans la sécurité du navire, notamment dans la sécurité ou la santé des membres de l'équipage.

Article 150-1.02

Champ d'application

1. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent au contrôle des navires étrangers ainsi qu'à leur équipage :

- faisant escale dans un port français ou le long d'une installation au large ; ou
- mouillant au large d'un tel port ou d'une telle installation.

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

2. Le contrôle des navires d'une jauge brute inférieure à 500 s'effectue en vertu d'une convention pertinente qui leur est applicable.

Pour les domaines non couverts par ladite convention, toute mesure nécessaire est prise pour assurer que ces navires ne présentent pas un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement. Pour l'application du présent paragraphe, l'inspecteur peut utiliser l'annexe 1 du mémorandum d'entente.

3. Lors de l'inspection d'un navire battant le pavillon d'un Etat non signataire d'une convention, l'inspecteur veille 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 Etat partie à cette convention.

4. Les navires de pêche, les bâtiments de servitude, les embarcations en bois de conception primitive, les navires des pouvoirs publics utilisés à des fins non commerciales et les navires de plaisance utilisés à des fins non marchandes (navires de plaisance autres qu'à utilisation collective) sont exclus du champ d'application du présent chapitre.

Article 150-1.03

Organisme chargé de l'inspection

Les centres de sécurité des navires sont les organismes chargés de l'inspection des navires. Les zones de compétences des centres de sécurité des navires sont définies par l'article 120-1.04.

Le chef du centre de sécurité des navires est responsable de l'organisation du contrôle par l'Etat du port dans la zone de compétence du centre de sécurité des navires où il a été nommé. Il a sous son autorité un ou plusieurs inspecteurs.

Les inspecteurs tels que définis à l'article 150-1.01 sont compétents pour procéder aux inspections et prescrire toutes mesures visant à la suppression des anomalies ou, le cas échéant, à l'immobilisation du navire.

La procédure de recours à une décision d'un inspecteur est effectuée conformément aux dispositions de l'article 41 du décret 84-810 du 30 août 1984 modifié.

Article 150-1.04

Obligations en matière d'inspection

1. L'ensemble des centres de sécurité des navires effectue chaque année un nombre total d'inspections des navires visés au paragraphe 2 et à l'article 150-1.06, correspondant à au moins 25% du nombre annuel moyen de navires distincts entrés dans les ports français 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 150-1.07, les inspecteurs veillent 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 150-1.05, 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.

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

- les premiers navires sélectionnés pour l'inspection sont ceux figurant à l'annexe 150-1.A.1, partie 1, indépendamment de la valeur du coefficient de ciblage ;
- les navires figurant à l'annexe 150-1.A.1, partie 2, 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. L'inspecteur s'abstient d'inspecter les navires ayant déjà fait l'objet d'une inspection dans un autre port national ou d'un Etat partie au mémorandum d'entente au cours des six mois précédents, pour autant :

- que ce navire ne figure pas dans la liste de l'annexe 150-1.A.1,
- 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).

4. Les dispositions du paragraphe 3 ne s'appliquent à aucun des contrôles d'exploitation spécifiquement prévus dans les conventions.

5. En vue de la conduite des inspections visées au paragraphe 2, et à l'article 150-1.06, les inspecteurs consultent les bases de données publiques et privées concernant les inspections de navires accessibles au travers du système d'information EQUASIS.

Article 150-1.05

Procédure d'inspection

1. Le chef du centre de sécurité des navires veille à ce que l'inspecteur procède au moins aux opérations ci-après :

- contrôler les certificats et documents pertinents énumérés à l'annexe 150-1.A.2 ;
- s'assurer de l'état général du navire, notamment de la salle des machines et 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 150-1.A.2, 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 inspection 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 150-1.A.3.

4. Les procédures et lignes directrices pertinentes pour le contrôle des navires, spécifiées à l'annexe 150-1.A.4, doivent également être respectées.

Article 150-1.06

Inspection renforcée obligatoire de certains navires

1. Un navire classé dans l'une des catégories énumérées à l'annexe 150-1.A.5, 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 Etat signataire du mémorandum d'entente.

2. Si ce navire est sélectionné pour une inspection renforcée conformément à l'article 150-1.04, paragraphe 2, point *b*), une inspection renforcée est effectuée. Toutefois, une inspection menée conformément à l'article 150-1.05 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 150-1.A.5, section B, à l'autorité compétente de l'Etat 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 d'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 150-1.07, les inspecteurs veillent à ce qu'une inspection renforcée soit effectuée à bord d'un navire auquel le paragraphe 1 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.

5. Les inspections renforcées sont effectuées conformément aux procédures visées à l'annexe 150-1.A.5, section C.

Article 150-1.07

Procédure à suivre lorsque certains navires ne peuvent pas être inspectés

1. Lorsque, pour des raisons d'ordre opérationnel, un inspecteur 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 150-1.04, paragraphe 2, point a), soit une inspection renforcée obligatoire, conformément à l'article 150-1.06, paragraphe 4, cet Etat membre informe dans les meilleurs délais le système SIRENAC que l'inspection n'a pas eu lieu.

2. De tels cas sont notifiés tous les mois au ministère chargé de la mer ainsi que les motifs expliquant pourquoi l'inspection des navires concernés n'a pas été effectuée. Le ministère chargé de la mer notifie tous les six mois à la Commission européenne ces absences d'inspection avec leurs motifs.

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 les ports français, 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 150-1.04, paragraphe 2, point a), ou à une inspection renforcée obligatoire, conformément à l'article 150-1.06, paragraphe 4, selon le cas, à leur prochain port d'escale situé dans la Communauté européenne.

Article 150-1.08

Rapport d'inspection

1. A l'issue d'une inspection, d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée, l'inspecteur rédige un rapport répondant, sur le plan de la forme, aux prescriptions de l'annexe 150-1.A.08. Une copie de ce rapport d'inspection est remise au capitaine du navire.

2. Conformément aux III et IV de l'article 41 du décret n° 84-810, du 30 août 1984 modifié, en cas d'anomalie justifiant de l'immobilisation de son navire, le capitaine est informé par écrit des motifs de cette immobilisation et il lui est remis une note précisant ses droits à recours.

Article 150-1.09

(arrêté du 26/04/04)

Suppression des anomalies et immobilisation du navire

1. L'inspecteur doit s'assurer que toute anomalie confirmée ou révélée par les inspections prévues à l'article 150-1.04, paragraphe 2 et à l'article 150-1.06 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'inspecteur prend les mesures nécessaires pour immobiliser le navire ou pour que l'exploitation au cours de laquelle des anomalies ont été révélées soit arrêtée.

L'interdiction d'appareillage ou l'arrêt d'exploitation n'est levée que si tout danger a disparu ou si l'inspecteur constate que le navire peut, sous réserve des conditions qu'il 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 150-1.A.6. Dans ce contexte, le navire est immobilisé s'il n'est pas équipé d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage et d'un système d'identification automatique en état de marche lorsque son utilisation est prescrite par l'annexe 150-1.A.11, conformément aux dispositions de l'article 6 de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002. S'il ne peut être remédié aisément à cette anomalie dans le port où le navire est immobilisé, l'inspecteur peut autoriser le navire à se rendre dans le port approprié le plus proche pour que l'anomalie soit supprimée dans un délai maximal de 30 jours. A ces fins, les procédures définies à l'article 150-1.11 sont d'application.

4. Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque l'état général d'un navire est manifestement inférieur aux normes, l'inspecteur 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 à l'article 150-1.04, paragraphe 2, et à l'article 150-1.06 donnent lieu à une immobilisation du navire, l'inspecteur informe immédiatement, par écrit, l'administration de l'Etat du pavillon ou le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet Etat, 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 du pavillon conformément aux conventions internationales sont également informés, le cas échéant.

6. Les dispositions du présent chapitre 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'Etat du port.

7. Dans le cadre du contrôle exercé au titre du présent article, l'inspecteur veille à éviter qu'un navire ne soit indûment immobilisé ou retardé.

Article 150-1. 10

Suivi des inspections et de l'immobilisation

1. Lorsque les anomalies visées au paragraphe 2 de l'article 150-1.09 ne peuvent être supprimées dans le port où a lieu l'inspection, le chef du centre de sécurité des navires peut autoriser le navire à rejoindre le plus proche chantier de réparation approprié disponible, choisi par le capitaine et les autorités concernées, pour autant que les conditions imposées par l'autorité compétente de l'Etat du pavillon et acceptées par le centre de sécurité des navires 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, le chef du centre de sécurité des navires du port où a lieu l'inspection donne notification à l'autorité compétente de l'Etat dans lequel est situé le chantier de réparation, aux parties mentionnées au paragraphe 5 de l'article 150-1.09 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 du mémorandum d'entente.

4. Le chef du centre de sécurité des navires dans la circonscription duquel se trouve le port de réparation désigné, destinataire d'une notification effectuée par une autorité compétente française ou étrangère, informe directement cette autorité des mesures prises.

Article 150-1. 11

Refus d'accès dans un port

1. Le chef du centre de sécurité des navires du port d'inspection ou, le cas échéant, celui du port de réparation désigné, rend compte au ministère chargé de la mer s'il a connaissance que l'un des navires visés au paragraphe 1 de l'article 150-1.10 prend la mer :

- sans se conformer aux conditions fixées par l'autorité compétente du port d'inspection ; ou
- en refusant de se conformer aux dispositions pertinentes des conventions en ne se présentant pas dans le chantier de réparation indiqué.

Le ministère chargé de la mer alerte les autorités compétentes des autres Etats membres, afin que le navire se voie refuser l'accès à tout port dans la Communauté européenne jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant ait apporté au centre de sécurité des navires concerné la preuve que le navire satisfait pleinement aux dispositions pertinentes des conventions, conformément aux dispositions de l'annexe 150-1.A.10, section B.

2. Toute notification émanant d'un Etat partie au mémorandum d'entente concernant un navire qui a pris la mer dans les conditions visées au paragraphe 1 doit être transmise au ministère chargé de la mer qui en avise l'autorité portuaire concernée.

Avant de refuser l'entrée au port d'un tel navire, l'autorité portuaire peut consulter l'administration de l'Etat du pavillon du navire concerné.

3. Nonobstant les dispositions ci-dessus, l'accès à un port peut être autorisé par l'autorité portuaire 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 portuaire, aient été prises par l'armateur, l'exploitant ou le capitaine du navire en question pour assurer que le navire puisse entrer dans le port en toute sécurité.

Article 150-1.12

Mesures de refus d'accès concernant certains navires

1. L'Etat veille à ce que l'accès à ses ports soit refusé, sauf dans les situations visées à l'article 150-1.11, paragraphe 3, à un navire classé dans l'une des catégories de l'annexe 150-1.A.10, section A, lorsque ce navire :

soit :

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

soit :

- bat le pavillon d'un Etat décrit comme présentant un « risque très élevé » ou un « risque élevé » dans la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente, et

- a été immobilisé plus d'une fois au cours des trente-six mois précédents dans un port d'un Etat signataire du mémorandum d'entente.

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, le ministère chargé de la mer se conforme aux procédures figurant à l'annexe 150-1.A.10, section B.

Article 150-1.13

Procédure applicable en cas d'absence de certificat ISM

1. Lorsque l'inspection fait apparaître l'absence, à bord d'un navire auquel le code ISM est applicable à l'intérieur de la Communauté européenne à la date de l'inspection, de la copie de l'attestation de conformité ou du certificat de gestion de sécurité délivrés conformément au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM), l'inspecteur veille à ce que le navire soit immobilisé.

2. Nonobstant l'absence de la documentation visée au paragraphe 1, si l'inspection ne fait pas apparaître d'autres anomalies justifiant une immobilisation, le chef du centre de sécurité des navires peut lever l'ordre d'immobilisation afin d'éviter l'encombrement du port. Lorsqu'une telle décision est prise le ministère chargé de la mer en informe immédiatement les autorités compétentes des autres Etats membres.

3. Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour que tout navire autorisé à quitter un port d'un Etat membre dans les circonstances visées au paragraphe 2, se voie refuser l'accès à tout port de la Communauté, sauf dans les situations visées à l'article 150-1.11, paragraphe 3, jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant du navire ait démontré, à la satisfaction de l'autorité compétente, de l'Etat membre dans lequel l'ordre d'immobilisation a été prononcé, que le navire dispose de certificats valables délivrés conformément au code ISM. Lorsque des anomalies au sens de l'article 150-1.09, paragraphe 2, sont constatées, et qu'il ne peut y être remédié dans le port d'immobilisation, les dispositions pertinentes de l'article 150-1.10 sont également applicables.

Article 150-1. 14

Compétence professionnelle des inspecteurs

1. Les inspections sont exclusivement effectuées par les inspecteurs tels que définis à l'article 150-1.01

2. Lorsque le centre de sécurité des navires du port ne dispose pas de personnel ayant les connaissances spécialisées requises, l'inspecteur du centre peut être assisté par toute personne possédant les connaissances requises.

3. Les personnes qui assistent, en vertu des dispositions ci-dessus, les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port ne doivent détenir aucun intérêt commercial ni dans le port de l'inspection ni dans les navires visités.

4. Chaque inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes qualifié pour le contrôle par l'Etat du port est porteur de la carte d'identité d'inspecteur agissant dans le cadre des contrôles par l'Etat du port définie au paragraphe 2 de l'article 120-2.08.

Article 150-1. 15*Publication des immobilisations*

1. Le ministère chargé de la mer publie mensuellement les informations énumérées à l'annexe 150-1.A.7, partie I, concernant les navires qui ont été immobilisés ou qui ont fait l'objet d'un refus d'accès dans un port français au cours du mois écoulé.
2. Les informations disponibles dans le système SIRENAC concernant les navires inspectés dans les ports français et visés à l'annexe 150-1.A.7, parties I et II, ainsi que les informations sur les retraits de classe sont rendues publiques dans le cadre des dispositifs techniques appropriés, dès que possible après l'inspection ou après la levée de l'immobilisation.

Article 150-1.16*Frais d'inspection*

1. En cas d'immobilisation d'un navire pour anomalies ou absence de certificats valables, tels que prévus à l'article 150-1.09 et à l'annexe 150-1.A.6, tous les coûts liés à l'immobilisation dans les ports sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire conformément à l'article 41 du décret 84-810 du 30 août 1984 modifié.

Article 150-1.17*Données à fournir à la Commission européenne*

1. Le ministère chargé de la mer fournit à la Commission européenne les informations énumérées à l'annexe 150-1.A.9 suivant la fréquence mentionnée dans ladite annexe.

ANNEXE 150-1.A.1**LISTE DES NAVIRES A INSPECTER PRIORITAIREMENT**
(conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 150-1.04)**1 Facteurs prépondérants**

Indépendamment de la valeur du coefficient de ciblage, l'inspection des navires entrant dans l'une des catégories suivantes est considérée comme une priorité absolue.

1.1 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, du 13 septembre 1993, et à l'article 13 de cette directive).

1.2 Les navires qui ne satisfont pas aux obligations imposées par la directive 93/75/CEE.

1.3 Les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une notification d'un autre État membre.

1.4 Les navires ayant fait l'objet d'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.

1.5 Les navires ayant :

- été impliqués dans un abordage, un échouage ou un échouement en faisant route vers le port ;
- été accusés d'avoir violé les dispositions applicables au rejet de substances ou effluents nuisibles ;
- manœuvrés de façon incontrôlée ou peu sûre sans respecter les mesures d'organisation du trafic ou les pratiques et procédures de navigation sûres ; ou ,
- été, à d'autres égards, exploités de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

1.6 Les navires ayant fait l'objet, durant les six mois précédents, d'une suspension de leur classe pour des raisons de sécurité.

2 Coefficient global de ciblage

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

2.1 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, le Centre de Sécurité des Navires tient également compte des inspections effectuées par des membres du mémorandum d'entente. En l'absence de données appropriées à cet effet, le Centre de Sécurité des Navires se fonde 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 1er janvier 1993.

2.2 Navires n'ayant fait l'objet d'aucune inspection dans un autre État membre au cours des six mois précédents.

2.3 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.

2.4 Navires battant pavillon d'un État figurant sur la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente de Paris.

2.5 Navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un État membre sous certaines conditions :

- anomalie à corriger avant le départ ;
- anomalie à corriger au prochain port d'escale ;
- anomalies à corriger dans les 14 jours ;
- anomalies pour lesquelles d'autres conditions ont été spécifiées.

Si des actions appropriées ont été engagées et toutes anomalies supprimées, il en est tenu compte.

2.6 Navires sur lesquels des anomalies ont été relevées lors d'une précédente inspection, suivant le nombre d'anomalies.

2.7 Navires qui ont été immobilisés dans un port précédent.

2.8 Navires battant pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié toutes les conventions internationales visées à l'article 150-1.01.

2.9 Les navires classés au sein d'une société de classification avec un coefficient d'anomalies supérieur à la moyenne.

2.10 Les navires des catégories visées à l'annexe 150-1.A.5, section A.

2.11 Les navires de plus de 13 ans d'âge.

Concernant les navires énumérés ci-dessus, l'autorité compétente détermine l'ordre de priorité des inspections à l'aide du coefficient global de ciblage affiché dans le système d'information SIRENAC conformément à l'annexe 1, section 1, 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 applicables, comme indiqué ci-dessus. Les points 2.5, 2.6 et 2.7 ne concernent que les inspections effectuées au cours des 12 derniers mois. Le coefficient global de ciblage ne doit pas être inférieur à la somme des valeurs correspondant aux points 2.3, 2.4, 2.8, 2.9, 2.10 et 2.11.

Cependant, aux fins de l'article 150-1.06, paragraphe 4, le coefficient global de ciblage ne prend pas en compte le point 2.10.

ANNEXE 150-1.A.2**LISTE DES CERTIFICATS ET DOCUMENTS**

(visés au paragraphe 1 de l'article 150-1.05)

- 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 radio pour navire de charge ;
- Certificat d'exemption comprenant, le cas échéant, la liste des cargaisons ;
- Certificat de sécurité pour navire de charge.
- 3 Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac ; ou
Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac.
- 4 Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en
vrac ; ou
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) ; ou
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 et certificats délivrés
conformément à la convention STCW.
- 11 Certificats médicaux (cf. 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 de gestion de la sécurité
délivrés conformément au code international de gestion pour la sécurité de
l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM) en vertu de la
convention SOLAS chapitre IX.
- 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).
- 15 Attestation de conformité aux dispositions spéciales concernant les navires qui
transportent des marchandises dangereuses.
- 16 Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et permis d'exploiter un engin à
grande vitesse.

- 17 Liste spéciale ou manifeste des marchandises dangereuses, ou plan de chargement détaillé.
- 18 Journal de bord du navire pour les comptes rendus d'exercices d'alerte et registre de contrôle et d'entretien des appareils et dispositifs de sauvetage.
- 19 Certificat de sécurité pour navire spécialisé.
- 20 Certificat de sécurité pour plate-forme mobile de forage en mer.
- 21 Pour les pétroliers, relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest.
- 22 Rôle d'équipage, plan de lutte contre l'incendie et, pour les navires à passagers, plan de lutte contre les avaries.
- 23 Plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures à bord.
- 24 Rapports de visites (pour les vraquiers et pétroliers).
- 25 Rapports d'inspection établis lors de précédents contrôles par l'État du port.
- 26 Pour les navires rouliers à passagers, informations sur le rapport A/A max.
- 27 Attestation autorisant le transport de céréales.
- 28 Manuel d'assujettissement de la cargaison.
- 29 Plan de gestion et registre des ordures ;
- 30 Système d'aide à la décision pour les capitaines des navires à passagers.
- 31 Plan de coopération en matière de recherche et de sauvetage pour les navires à passagers exploités sur des liaisons fixes.
- 32 Liste des limites opérationnelles pour les navires à passagers.
- 33 Livret pour les navires vraquiers.
- 34 Plan de chargement et déchargement pour les navires vraquiers.
- 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).

ANNEXE 150-1.A.3**EXEMPLES DE « MOTIFS EVIDENTS » JUSTIFIANT UNE INSPECTION
DETAILLÉE**

(visée au paragraphe 3 de l'article 150-1.05)

- 1 Les navires énumérés à l'annexe 150-1.A.1, partie 1 et partie 2, paragraphe 2.3, 2.4, 2.5 (deuxième alinéa), 2.5 (troisième alinéa) et 2.8 .
- 2 Le registre des hydrocarbures n'a pas été tenu correctement.
- 3 Des inexactitudes ont été constatées lors de l'examen des certificats et autres documents de bord (article 6, paragraphe 1 et paragraphe 2).
- 4 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.
- 5 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).
- 6 Le capitaine d'un pétrolier n'est pas en mesure de produire le relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest.
- 7 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.
- 8 De faux appels de détresse ont été envoyés sans être suivis des procédures d'annulation appropriées.
- 9 Les principaux équipements ou dispositifs exigés par les conventions sont manquants.
- 10 Les conditions d'hygiène à bord du navire sont déficientes.
- 11 L'impression générale et les observations de l'inspecteur permettent d'établir qu'il existe de graves détériorations ou anomalies dans la coque ou la structure du navire risquant de mettre en péril son intégrité, son étanchéité ou sa résistance aux intempéries.
- 12 Des éléments indiquent ou prouvent que le capitaine ou l'équipage ne connaît pas les opérations essentielles à bord concernant la sécurité des navires ou la prévention de la pollution, ou que ces opérations n'ont pas été effectuées.

ANNEXE 150-1.A.4**PROCEDURES POUR LE CONTROLE DES NAVIRES**

(visées au paragraphe 4 de l'article 150-1.05)

- 1 Principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité (résolution A.890(21) de l'OMI) et ses annexes, à savoir principes à observer pour déterminer les effectifs minimaux de sécurité (annexe 1), directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs de sécurité (annexe 2) et recommandations concernant la teneur et le modèle de formulaire du document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité(annexe 3), ainsi que son appendice, à savoir document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.
- 2 Dispositions du code maritime international des marchandises dangereuses.
- 3 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".
- 4 Annexe 1 "Procédures de contrôle par l'État du port" du mémorandum d'entente de Paris.

ANNEXE 150-1.A.5

A. CATEGORIES DE NAVIRES SOUMIS A UNE INSPECTION RENFORCEE

(en vertu des dispositions du paragraphe 1 de l'article 150-1.06)

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'une jauge brute supérieure à 3 000 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 par la division 180, article 180.02.

B. INFORMATIONS A NOTIFIER A L'AUTORITE COMPETENTE

(en vertu des dispositions du paragraphe 3 de l'article 150-1.06)

- A. nom,
- B. pavillon,
- C. numéro OMI d'identification du navire,
- D. jauge brute,
- 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. états 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. inspection et visites obligatoires envisagées et travaux de maintenance et de réparation importants qui seront effectués dans le port de destination.

C. PROCEDURES RELATIVES A L'INSPECTION RENFORCEE DE CERTAINES CATEGORIES DE NAVIRES VISES EN SECTION A.

Sous réserve de sa faisabilité matérielle ou de limitation 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 ;
- 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 d'eaux mazouteuses de la salle des machines.

2. PETROLIERS

Outre ceux énumérés au paragraphe 1 ci-dessus, 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 ;
- Vérification de la présence à bord des documents ci-après ; contrôle de ceux-ci et confirmation de leur approbation par l'Etat 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.
- 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.

3. VRAQUIERS

Outre ceux énumérés au paragraphe 1 ci-dessus, 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'écouille ;
- Fissuration et 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'Etat 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. NAVIRES-CITERNES POUR GAZ ET PRODUITS CHIMIQUES

Outre ceux énumérés au paragraphe 1 ci-dessus 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 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 ;
- L'installation fixe 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 A PASSAGERS non visés par l'article 180-02 (division 180)

Outre les points énumérés au paragraphe 1 ci-dessus, les points suivants sont 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 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 français 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 150-1.A.6**CRITERES POUR L'IMMOBILISATION DES NAVIRES**

(visés au paragraphe 3 de l'article 150-1.09)

INTRODUCTION

Pour déterminer si des anomalies constatées au cours d'une inspection justifient l'immobilisation du navire concerné, l'inspecteur applique 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.

Les dommages accidentels subis par un navire en route vers un port ne constituent pas un motif d'immobilisation, pour autant que :

- .1 les dispositions contenues dans la convention SOLAS 74 chapitre I règle 11(c) concernant la notification à l'administration du pavillon, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent, aient été dûment prises en compte ;
- .2 avant que le navire n'entre dans le port, le capitaine ou l'armateur ait fourni à l'autorité chargée du contrôle par l'Etat du port des détails sur les circonstances de l'accident et les dommages subis, et des informations concernant la notification à l'administration du pavillon ;
- .3 les mesures correctives appropriées, d'après les autorités, soient prises à bord du navire ; et
- .4 les autorités, une fois informées de l'exécution des réparations, se soient assurées que les anomalies qui avaient été clairement identifiées comme dangereuses pour la sécurité, la santé ou l'environnement ont été effectivement corrigées.

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 :

1.1 Séquence

Les navires qui ne sont pas aptes à prendre la mer sont immobilisés lors de la première inspection, quel que soit le temps que le navire passe au port.

1.2 Critère

Le navire est immobilisé si les anomalies sont suffisamment graves pour qu'un inspecteur doive revenir à bord du 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 vérifie, 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

2.1 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.

2.2 Au cours de l'inspection, l'inspecteur vérifie si le navire et/ou l'équipage présente les capacités suffisantes pour :

- .1 effectuer sans danger son prochain voyage ;
- .2 assurer dans des conditions de sécurité, la manutention, le transport et la surveillance de la cargaison pendant tout le voyage ;
- .3 assurer le bon fonctionnement de la salle des machines pendant tout le voyage;
- .4 assurer correctement sa propulsion et sa conduite pendant tout le voyage;
- .5 lutter efficacement contre l'incendie dans toute partie du navire si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
- .6 quitter le navire rapidement et sans danger et effectuer un sauvetage si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage;
- .7 prévenir la pollution de l'environnement pendant toute la durée du prochain voyage ;
- .8 maintenir une stabilité adéquate pendant toute la durée du prochain voyage ;
- .9 maintenir une étanchéité adéquate pendant toute la durée du prochain voyage ;
- .10 communiquer dans des situations de détresse si cela s'avère nécessaire au cours du prochain voyage ;
- .11 assurer des conditions de sécurité et d'hygiène à bord pendant toute la durée du voyage ;
- .12 fournir le plus d'informations possible en cas d'accident.

Si la réponse à l'une de ces questions 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 présents critères, 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 n'est pas exhaustive. Toutefois, dans le domaine relevant de la convention STCW 78, les anomalies énumérées au point 3.8 ci-après sont, en vertu de cette convention, les seuls motifs d'immobilisation.

3.1. Généralités

Absence des certificats et documents 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'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 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 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 convention SOLAS chapitre V règle 16.2.
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 antidéflagrante pour les salles de pompes de la cargaison (convention SOLAS chapitre II-2 règle 4 paragraphe 5.4.1).
13. Graves anomalies en matière d'exigences de fonctionnement, telles que décrites à la partie 5.5 de l'annexe I du mémorandum d'entente.
14. Effectif, composition ou qualification de l'équipage ne correspondant pas au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.
15. Non-exécution du programme renforcé d'inspections prévu par la convention SOLAS, chapitre XI, règle 2.
16. Absence ou défaut de fonctionnement d'un VDR lorsque son utilisation est obligatoire.

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 (8.1.2 - 8.2.3)
3. Les installations électriques ne sont pas foncièrement sûres ou 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)
5. Vannes de sécurité manquantes ou défectueuses (8.2)
6. Les installations électriques ne sont pas foncièrement sûres ou ne sont pas conformes aux prescriptions du code (10.2.4)
7. Les ventilateurs dans la zone de cargaison ne fonctionnent pas (12.1)
8. Les alarmes de pression pour les citernes à cargaison ne fonctionnent pas (13.4.1)
9. Système de détection de gaz et/ou système de détection de gaz toxiques défectueux (13.6)
10. Transport de substances à inhiber sans certification d'accompagnement valable (17/19)

3.5. Domaines relevant de la convention sur les lignes de charge (LL66)

1. Avaries ou corrosions 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. La capacité libre de la citerne de décantation est insuffisante pour le voyage prévu.
3. Registre des hydrocarbures non disponible (20(5))
4. Montage illicite d'une dérivation de rejet
5. Dossier des rapports de visites absent ou non conforme à la règle 13G (3) (b) de la convention MARPOL.

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

1. Absence du manuel (P & A) sur les méthodes et dispositifs de rejet (appendice D)
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. Les gens de mer tenus d'être titulaires d'un brevet ne possèdent pas de brevet approprié ou de dispense valide, ou ne fournissent pas de documents prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'administration du pavillon.
2. Les dispositions en matière d'effectifs de sécurité prévues par l'administration du pavillon ne sont pas respectées.
3. Les dispositions en matière de quart à la passerelle ou à la machine ne répondent pas aux prescriptions prévues pour le navire par l'administration du pavillon.
4. L'équipe de quart ne comprend pas de personne qualifiée pour exploiter l'équipement indispensable à la sécurité de la navigation, aux radiocommunications de sécurité ou à la prévention de la pollution.

5. Les gens de mer ne justifient pas des qualifications professionnelles requises pour la fonction qui leur a été assignée en vue d'assurer la sécurité du navire et de prévenir la pollution.
6. Il est impossible de trouver, pour assurer le premier quart au début d'un voyage et les quarts ultérieurs, des personnes suffisamment reposées et aptes au service à tous autres égards.

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 150-1.A.7**PUBLICATION D'INFORMATIONS RELATIVES AUX IMMOBILISATIONS
ET AUX INSPECTIONS DANS LES PORTS FRANÇAIS.**

(visées à l'article 150-1.15)

I. Les informations publiées conformément à l'article 150-1.15, paragraphe 1, comprennent les éléments suivants :

- le nom du navire ;
- le numéro OMI ;
- le type de 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'affrètement responsable du choix du navire et le type de l'affrètement ;
- l'Etat du pavillon ;
- la société de classification ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a ou 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 ou ont délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'Etat 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 été interdit d'entrée à tous les ports de la Communauté.

II. Les informations concernant les navires inspectés, rendues publiques conformément à l'article 150-1.15, paragraphe 2, comprenant 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'affrètement responsable du choix du navire et le type d'affrètement ;
- l'Etat du pavillon ;

- la société de classification ou les sociétés de classification, suivant le cas, qui a ou 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 ou ont délivré pour ce navire des certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'Etat du pavillon, avec mention des certificats délivrés ;
- le pays, le port et la date d'inspection ;
- le nombre et la nature des anomalies, par catégories d'anomalie.

*ANNEXE 150-1.A.8***RAPPORT D'INSPECTION ETABLI EN APPLICATION DE L'ARTICLE 150-1.08**

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 les certificats conformément aux conventions applicables au nom de l'Etat du pavillon
13. nom et adresse du propriétaire ou de l'exploitant du navire
14. nom et adresse de l'affréteur responsable du choix du navire et du type d'affrètement pour les navires transportant des cargaisons liquides ou solides en vrac
15. date finale 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) certificats pertinent(s), avec l'indication des dates de délivrance et d'exploitation
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 ou 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 150-1.A.9

DONNEES A FOURNIR A LA COMMISSION EUROPEENNE

1. Chaque année, le ministère chargé de la mer fournit à la Commission européenne les données concernant l'année écoulée, pour le 1^{er} avril au plus tard :

- 1.1. Nombre d'inspecteurs travaillant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port. Les informations doivent être transmises à la Commission européenne 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'Etat 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. 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. Le ministère chargé de la mer fournit à la Commission européenne, la liste des services de ferry réguliers entrés dans les ports français, comportant le numéro OMI des navires, à chaque fois que des modifications interviennent dans ces services.

ANNEXE 150-1.A.10**REFUS D'ACCES****A. CATEGORIE DE NAVIRES FAISANT L'OBJET D'UN REFUS D'ACCES DANS LES PORTS DE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE en vertu du paragraphe 1 de l'article 150-1.12 :**

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

B. PROCEDURES RELATIVES AU REFUS D'ACCES DANS LES PORTS DE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE en vertu du paragraphe 2 de l'article 150-1.12 :

1. Lorsque les conditions décrites à l'article 150-1.12 sont réunies et si un navire est immobilisé pour la deuxième ou la troisième fois selon le cas, le ministère chargé de la mer 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.

Le ministère chargé de la mer informe également l'administration de l'Etat du pavillon, la société de classification concernée, les autres Etats membres, la Commission européenne, le département des systèmes d'informations (DSI) 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 au ministère chargé de la mer. Cette demande est accompagnée d'une attestation de l'administration de l'Etat 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 le centre de sécurité qui a arrêté la mesure de refus d'accès et que si la preuve est apportée que le navire respecte pleinement les dispositions applicables des conventions internationales.

Si le port convenu est situé dans la Communauté européenne, l'autorité compétente de l'Etat du port de destination peut, avec l'accord du ministère chargé de la mer 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 150-1.A.5, 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 au ministère chargé de la mer conformément au point 2, la mesure de refus d'accès est levée. Le propriétaire ou l'exploitant du navire en sont informés par écrit.

Le ministère chargé de la mer doit également informer de sa décision, par écrit, l'administration de l'Etat du pavillon, la société de classification concernée, les autres Etats membres, la Commission européenne, le département des systèmes d'informations (DSI) 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'annexe 150-1.A.7.

ANNEXE 150-1.A.11*(arrêté du 26/04/04)*

**EXIGENCES INTERNATIONALES ET COMMUNAUTAIRES
CONCERNANT LES DISPOSITIFS D'ENREGISTREMENT DES DONNÉES
DU VOYAGE (VDR) ET LES SYSTÈMES D'IDENTIFICATION
AUTOMATIQUE (AIS))**

A. - Dispositifs d'enregistrement des données du voyage (VDR)

Les navires entrant dans les catégories suivantes qui font escale dans un port d'un Etat membre de la Communauté européenne 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 d'une jauge brute égale ou supérieure 3 000, 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 Etat membre de la Communauté européenne 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 d'une jauge brute égale ou supérieure 20 000 , 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 d'une jauge brute égale ou supérieure 3 000 mais inférieure à 20 000, 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.

B. - Système d'identification automatique (AIS)

1. Navires construits le 1er 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 1er juillet 2002 ou après cette date, faisant escale dans un port d'un Etat membre de la Communauté européenne, sont soumis à l'exigence d'emport d'un système d'identification automatique (AIS).

2. Navires construits avant le 1er 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 1er juillet 2002 faisant escale dans un port d'un Etat membre de la Communauté européenne sont soumis à l'exigence d'emport d'un système d'identification automatique (AIS) selon le calendrier suivant :

- a) Navires à passagers : au plus tard le 1er juillet 2003 ;
- b) Navires-citernes : au plus tard lors de la première visite du matériel de sécurité survenant après le 1er 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 1er 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 1er juillet 2005 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI ⁽¹⁾ ;
- 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 1er juillet 2006 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI ⁽¹⁾ ;
- 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 1er juillet 2007 ou, en ce qui concerne les navires effectuant des traversées internationales, à toute date antérieure arrêtée dans le cadre de l'OMI ⁽¹⁾.

¹ La conférence SOLAS 2002 a décidé que la mise en conformité de ces navires doit avoir lieu au plus tard lors de la première visite du matériel de sécurité qui a lieu après le 1er juillet 2004 ou d'ici au 31 décembre 2004, si cette dernière date est plus rapprochée.

CHAPITRE 150-2

NAVIRES EXCLUS DU MEMORANDUM D'ENTENTE

Article 150-2.01

Champ d'application

1. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent au contrôle des navires étrangers suivants faisant escale dans un port français ou le long d'une installation au large ou mouillant au large d'un tel port ou d'une telle installation :

- navires de pêche ;
- navires de servitude ;
- navires de plaisance à usage personnel ou de formation ;

et plus généralement tous autres navires n'entrant pas dans le champ d'application du mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port visé au chapitre 150-1.

2. Elles s'appliquent également aux navires étrangers autorisés à effectuer des opérations de cabotage à l'intérieur de la zone maritime sous juridiction française.

Article 150-2.02

(arrêté du 13/12/02)

Règles applicables

Les navires peuvent être soumis à une visite inopinée effectuée par un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes dans les conditions de l'article 41 du décret n° 84-810 du 30 août 1984, modifié.

Lors de la visite, l'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes peut faire application des critères d'inspection énoncés dans les annexes du chapitre 150-1.

Article 150-2.03

(créé par arrêté du 14/04/00)

Règles particulières applicables aux navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres

1. Les navires de pêche qui sont en exploitation dans les eaux territoriales françaises ou qui débarquent leurs prises dans un port français et qui ne battent pas le pavillon français sont soumis au contrôle de l'administration, sans discrimination concernant le pavillon ou la nationalité de l'exploitant, afin de vérifier leur conformité avec la directive 97/70 CE du Conseil du 11 décembre 1997.

2. Les navires de pêche qui ne sont pas en exploitation dans les eaux territoriales françaises et qui ne débarquent pas leurs prises dans un port français et qui battent le pavillon d'un Etat membre sont soumis au contrôle de l'administration lorsqu'ils se trouvent dans un port français, sans discrimination concernant le pavillon ou la nationalité de l'exploitant, afin de vérifier leur conformité avec la directive 97/70 CE du Conseil du 11 décembre 1997.

3. Les navires de pêche battant pavillon d'un Etat tiers qui ne sont pas en exploitation dans les eaux territoriales françaises ou qui ne débarquent pas leurs prises dans un port français sont soumis au contrôle de l'administration lorsqu'ils se trouvent dans un port

français, afin de vérifier leur conformité avec le protocole de Torremolinos de 1993, relatif à la Convention de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, de 1977, ainsi que ses modifications.

CHAPITRE 150-3
(créé par arrêté du 13/12/02)

**CONTROLE DES DISPOSITIONS RELATIVES A LA DUREE DU TRAVAIL DES
GENS DE MER A BORD DES NAVIRES FAISANT ESCALE DANS LES PORTS DE
LA COMMUNAUTE EUROPEENNE**

Article 150-3.01

Objectif et champ d'application

1. L'objectif du présent chapitre est de mettre en place un système de vérification de la conformité des navires faisant escale dans un port français ou le long d'une installation au large ou mouillant au large d'un tel port ou d'une telle installation, aux dispositions de la directive 1999/63/CE du conseil du 13 décembre 1999, en vue d'améliorer la sécurité maritime, les conditions de travail et la santé et la sécurité des gens de mer à bord des navires.
2. Les clauses 13 à 16 incluses de l'accord figurant à l'annexe de la directive 1999/63/CE du conseil ne sont pas applicables aux navires qui ne sont pas immatriculés sur un territoire ou ne battent pas un pavillon d'un Etat membre.
3. Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent aux navires qui ne battent pas le pavillon ou ne sont pas immatriculés sur le registre d'un État membre qu'à la date d'entrée en vigueur de la convention n° 180 de l'OIT et du protocole de la convention n° 147 de l'OIT.
4. Les navires de pêche, les bâtiments de servitude, les embarcations en bois de conception primitive, les navires des pouvoirs publics utilisés à des fins non commerciales et les navires de plaisance utilisés à des fins non marchandes (navires de plaisance autres qu'à utilisation collective) sont exclus du champ d'application du présent chapitre.
5. Lors de l'inspection d'un navire battant le pavillon ou immatriculé sur le registre d'un État non signataire de la convention n° 180 de l'OIT ou du protocole de la convention n° 147 de l'OIT l'inspecteur veille, après l'entrée en vigueur de la convention et du protocole, 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 la convention n° 180 de l'OIT ou au protocole de la convention n° 147 de l'OIT ou aux deux.

Article 150-3.02

Autorité compétente

1. L'autorité et les inspecteurs compétents sont ceux définis à l'article 150-1.03.
2. Les inspecteurs peuvent être assistés dans le contrôle des dispositions relatives au présent chapitre par les inspecteurs du travail maritime.
3. Les personnes qui assistent, en vertu des dispositions ci-dessus, les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port ne doivent détenir aucun intérêt commercial ni dans le port de l'inspection ni dans les navires visités.

Article 150-3.03*Préparation des rapports*

Sans préjudice de l'article 150-3.01, paragraphe 2, si l'autorité du port dans lequel un navire fait volontairement escale dans le cours normal de ses opérations commerciales ou pour des raisons liées à son exploitation, reçoit une plainte qu'il ne juge pas manifestement non fondée ou détient une preuve que le navire n'est pas conforme aux normes visées par la directive 1999/63/CE dans le secteur maritime, il prépare un rapport qu'il adresse au gouvernement du pays sur le registre duquel le navire est immatriculé et, lorsqu'une inspection effectuée conformément à l'article 150-3.04 établit les preuves requises, prend toutes les mesures nécessaires pour corriger les situations qui, à bord, présentent un danger manifeste pour la sécurité ou la santé des membres de l'équipage.

L'identité de la personne dont émane la plainte ne doit être révélée ni au capitaine ni au propriétaire du navire concerné.

Article 150-3.04*Inspection et inspection détaillée*

1. Lorsqu'il effectue une inspection, l'inspecteur, afin d'établir la preuve que le navire n'est pas conforme aux exigences fixées par la directive 1999/63/CE, vérifie:

- qu'un tableau précisant l'organisation du travail à bord a été élaboré dans la ou les langues de travail utilisées à bord et en anglais, suivant le modèle reproduit à l'annexe 150-3.A1, ou un modèle équivalent, et affiché à bord dans un endroit aisément accessible ;

- qu'un registre des heures de travail ou de repos des gens de mer est tenu dans la ou les langues de travail utilisées à bord et en anglais, suivant le modèle reproduit à l'annexe 150-3.A2 ou un modèle équivalent, et est conservé à bord, et qu'il existe une preuve que ce registre a été dûment visé par l'autorité compétente de l'État dans lequel le navire est immatriculé.

2. Lorsqu'une plainte a été reçue ou que l'inspecteur, à partir de ses propres observations à bord, a des raisons de penser que les marins sont excessivement fatigués, il effectue une inspection détaillée conformément au paragraphe 1 pour déterminer si les heures de travail ou les périodes de repos inscrites au registre correspondent aux normes établies par la directive 1999/63/CE dans le secteur maritime et si elles ont été dûment observées, en tenant compte d'autres registres relatifs à l'exploitation du navire.

Article 150-3.05*Correction des anomalies*

1. Si l'inspection ou l'inspection détaillée révèle que le navire n'est pas conforme aux exigences de la directive 1999/63/CE, les mesures nécessaires sont prises par l'inspecteur pour remédier à toute situation qui, à bord, présente un danger manifeste pour la sécurité ou la santé des marins. Ces mesures peuvent comporter une interdiction de quitter le port tant que les anomalies constatées n'ont pas été corrigées ou tant que les marins ne se sont pas suffisamment reposés.

2. Lorsqu'il existe des preuves claires que les membres du personnel chargés du premier quart ou ceux des quarts suivants qui assurent la relève sont excessivement fatigués, l'inspecteur veille à ce que le navire ne quitte pas le port avant que les anomalies constatées aient été corrigées ou avant que les marins concernés ne se soient suffisamment reposés.

3. L'interdiction d'appareillage ou l'arrêt d'exploitation n'est levée que si tout danger a disparu ou si l'inspecteur constate que le navire peut, sous réserve des conditions qu'il 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.

Article 150-3.06

Procédures de suivi et droit de recours

1. Lorsque les inspections visées aux articles 150-3.04 et 150-3.05 donnent lieu à une immobilisation du navire par l'inspecteur, le chef du centre de sécurité des navires informe immédiatement, par écrit, l'administration de l'Etat du pavillon ou le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet Etat, de toutes les circonstances dans lesquelles une intervention a été jugée nécessaire.

2. Les dispositions de l'article 150-1.07 de la présente division « Rapport d'inspection à l'intention du capitaine » sont applicables au présent chapitre.

3. Les dispositions des paragraphes 6 et 7 de l'article 150-1.08 de la présente division portant sur les éventuelles dispositions conventionnelles des procédures de notification et des rapports de visite, ainsi que les immobilisations ou les retards indûment imposés au titre du contrôle des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires visés par le présent chapitre sont applicables.

Annexe 150-3.A.1

150-41

MODÈLE DE TABLEAU PRÉCISANT L'ORGANISATION DU TRAVAIL A BORD (1)

Nom du navire:

Pavillon du navire:

Numéro OMI (le cas échéant):

Dernière mise à jour du tableau:

Page () sur ().

Le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos est applicable au titre de: (texte législatif ou réglementaire national) qui respecte la convention de l'OIT sur la durée de travail des gens de mer et l'effectif des navires de 1996 (n° 180) et toute convention collective enregistrée ou autorisée conformément à cette convention et à la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de 1978, telle que modifiée (convention STCW) (2).

Nombre maximal d'heures de travail ou nombre minimal d'heures de repos (3):

Position/Rang (4)	Nombre d'heures de travail quotidiennes en mer prévues		Nombre d'heures de travail quotidiennes prévues lorsque le navire est à quai		Commentaires	Total des heures de travail ou de repos quotidiennes(3)	
	Quart (de - à)	Autres activités (de -à) (5)	Quart (de - à)	Autres activités (de - à)		En mer	Dans les ports

Signature du capitaine:

(1) Le tableau doit être reproduit, selon le modèle, dans la langue ou dans les langues de travail utilisées à bord et en anglais.

(2) Voir au verso des extraits sélectionnés de la convention n° 180 de l'OIT et de la convention STCW.

(3) Biffer la mention inutile.

(4) En ce qui concerne la position et le rang qui sont aussi indiqués dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité, la terminologie utilisée doit être la même que dans ce document.

(5) Pour le personnel de quart, la partie réservée aux commentaires peut être utilisée pour indiquer le nombre d'heures qu'il est envisagé de consacrer à des tâches imprévues; par ailleurs, toute heure consacrée à ce type de tâche doit être comptabilisée dans la colonne où figure le total des heures de travail journalier.

MODÈLE DE REGISTRE DES HEURES DE TRAVAIL OU DE REPOS DES MARINS (1)

Nom du navire:

Numéro OMI (le cas échéant):

Pavillon du navire:

Marin (nom et prénoms):

Position/rang:

Mois et année:

Quart (2): oui non

Registre des heures de travail/repos (3)

Veuillez indiquer s'il s'agit de périodes de travail ou de repos, selon le cas, à l'aide d'un «X» ou d'un trait continu ou d'une flèche.

COMPLÉTER LE TABLEAU AU DOS

Les dispositions législatives ou réglementaires ou les conventions collectives nationales suivantes, qui régissent les limitations des heures de travail ou les périodes minimales de repos, s'appliquent à ce navire:

Je reconnais que ce registre reproduit fidèlement les heures de travail ou de repos du marin concerné.

Nom du capitaine ou de la personne autorisée par le capitaine à signer ce registre:

*Signature du capitaine ou de la personne autorisée:**Signature du marin:*

Une copie de ce registre doit être donnée au marin.

Ce formulaire est examiné et approuvé conformément aux
procédures établies par

(nom de l'autorité compétente)

- (1) Le tableau doit être reproduit, selon le modèle, dans la ou les langues de travail utilisées à bord et en anglais.
(2) Cocher la mention qui convient.
(3) Biffer la mention inutile.

Veuillez indiquer les périodes de travail ou de repos, selon le cas, par un «X», ou au moyen d'une ligne continue ou d'une flèche																								Nombre d'heures de repos dans une période de 24 heures	Commentaires	Le marin ne doit pas remplir cette partie(*)			
Heures	0	0	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21			22	23	Nombre d'heures de travail ou de repos, selon le cas, dans une période de 24 heures (2)	Nombre d'heures de travail ou de repos, selon le cas, dans une période de 7 jours (2)
Date																													