

Journal officiel

des Communautés européennes

ISSN 0378-7060

L 157

38^e année

7 juillet 1995

Édition de langue française

Législation

Sommaire

I *Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité*

- ★ 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

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

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 œuvre 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 œuvre 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;

⁽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.

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;

considérant 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 œuvre 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:

⁽¹⁾ JO n° L 247 du 5. 10. 1993, p. 19.

- 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 œuvre

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 1^{er} 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 œuvre 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 œuvre

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives néces-

saires 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

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 1^{er} 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.
-

