

Jeudi, 29 mars 2007

ANNEXE I

CODE DE L'ÉTAT DU PAVILLON (CEP)

PARTIES 1 ET 2 DU CODE D'APPLICATION DES INSTRUMENTS OBLIGATOIRES DE L'OMI

PARTIE 1 — ÉLÉMENTS COMMUNS

Objectif

1. Le présent Code a pour objectif de renforcer la sécurité maritime et la protection du milieu marin à l'échelle mondiale.
2. Les différentes Administrations percevront le Code en fonction des circonstances qui leur sont propres et ne seront tenues d'appliquer que les instruments mentionnés au point 6 auxquels elles sont Gouvernements ou parties contractants. Pour des raisons géographiques ou circonstancielles, certaines Administrations auront un rôle plus important en tant qu'État du pavillon qu'en tant qu'État du port ou État côtier, alors que d'autres interviendront davantage en tant qu'État côtier qu'en tant qu'État du port ou État du pavillon. Ce déséquilibre ne diminue en rien les devoirs qui sont les leurs en leur qualité d'État du pavillon, d'État du port ou d'État côtier.

Stratégie

3. Pour qu'un État réalise l'objectif du présent Code, il conviendrait d'établir une stratégie qui englobe les points suivants:
 - (1) application et exécution des instruments internationaux obligatoires pertinents;
 - (2) adhésion aux recommandations internationales, selon ce qu'il convient;
 - (3) maintien à l'étude et vérification permanentes du succès avec lequel l'État s'acquitte de ses obligations internationales; et
 - (4) réalisation, suivi et amélioration de la performance et de la capacité générales en matière d'organisation.

Pour assurer la mise en œuvre de cette stratégie, il conviendrait de suivre les recommandations qui sont énoncées dans le présent Code.

Généralités

4. En vertu des dispositions de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer (UNCLOS) et des conventions de l'OMI, les Administrations sont tenues de promulguer les textes législatifs et réglementaires requis et de prendre toutes autres mesures requises pour donner plein effet à ces instruments de manière à assurer que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la protection du milieu marin, le navire soit apte au service pour lequel il a été prévu et doté du personnel maritime compétent.
5. Lorsqu'ils prennent des mesures pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, les États agissent de manière à ne pas déplacer, directement ou indirectement, le préjudice ou les risques d'une zone dans une autre et à ne pas remplacer un type de pollution par un autre (UNCLOS, article 195).

Champ d'application

6. Les instruments obligatoires de l'OMI visés dans le présent Code sont les suivants:
 - (1) Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS 74);
 - (2) Le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS PROT 1978);

Jeudi, 29 mars 2007

- (3) Le Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS PROT 1988);
- (4) Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78);
- (5) Le Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL PROT 1997);
- (6) Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (Convention STCW);
- (7) La convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL 66);
- (8) Le Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL PROT 1988);
- (9) Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Tonnage 69); et
- (10) Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer telle que modifiée (COLREG 72);

ainsi que tous les instruments rendus obligatoires en vertu de ces conventions et protocoles. On trouvera des listes non exhaustives des obligations découlant des instruments obligatoires dans les annexes 1 à 4. Une liste des instruments pertinents figure à l'annexe 5 et un résumé des modifications des instruments obligatoires reportés dans le code est donné dans l'annexe 6⁽¹⁾.

Mesures initiales

7. Chaque fois qu'un instrument obligatoire de l'OMI, nouveau ou modifié, entre en vigueur à l'égard d'un État, le gouvernement de cet État doit être en mesure d'appliquer et d'exécuter les dispositions dudit instrument en adoptant la législation nationale appropriée, et de mettre en place l'infrastructure requise pour son application et le contrôle de son respect. Cela signifie que le gouvernement de l'État en question doit:

- (1) pouvoir promulguer des lois lui permettant d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon et servant, en particulier, de cadre juridique pour les prescriptions générales relatives aux registres maritimes, l'inspection des navires, l'adoption de lois en matière de sécurité et de prévention de la pollution applicables à ces navires, et l'élaboration de la réglementation connexe;
- (2) disposer d'un cadre juridique pour l'exécution de sa législation et de sa réglementation nationales, y compris les procédures d'enquête et les procédures pénales; et
- (3) disposer de personnel en nombre suffisant ayant des connaissances spécialisées dans le domaine maritime pour aider à la promulgation de la législation nationale nécessaire et pour s'acquitter de toutes les responsabilités incombant à l'État, y compris en ce qui concerne la communication des rapports prescrits par les conventions respectives.

8. On trouvera un cadre éventuel pour l'élaboration de la législation nationale donnant effet aux dispositions des instruments pertinents de l'OMI dans la publication de l'ONU intitulée «Guidelines for Maritime Legislation» (Directives en matière de législation maritime)⁽²⁾.

Communication de renseignements

9. L'État devrait communiquer à toutes les parties intéressées la stratégie qu'il a arrêtée, comme indiqué au point 3, y compris des informations sur sa législation nationale.

⁽¹⁾ Ces annexes seront complétées à l'occasion de MSC 80 (mai 2005). Seules les annexes 1, 2 et 5 sont pertinentes pour les obligations de l'État du pavillon.

⁽²⁾ ST/ESCAP/1076.

Jeudi, 29 mars 2007

Registres

10. Des registres devraient être tenus et mis à jour, selon ce qu'il convient, pour fournir les preuves de la conformité aux prescriptions et du bon fonctionnement de l'État. Ces registres devraient être lisibles, faciles à identifier et accessibles. Il conviendrait de mettre en place une procédure documentée pour définir les contrôles requis en vue d'identifier, stocker, protéger et retrouver les registres, et aussi pour déterminer leur période de validité.

Amélioration

11. Les États devraient continuellement améliorer les mesures qu'ils ont prises pour donner effet aux conventions et protocoles auxquels ils ont adhéré. Il s'agit d'assurer l'application et l'exécution rigoureuses et effectives de la législation nationale, en tant que de besoin, et d'en contrôler le respect.

12. L'État devrait encourager une culture permettant d'améliorer les résultats obtenus dans les domaines de la sécurité maritime et de la protection du milieu marin.

13. En outre, l'État devrait prendre des mesures pour identifier et supprimer la cause des non-conformités afin d'empêcher qu'elles ne se reproduisent, notamment les mesures suivantes:

- (1) examen et analyse des non-conformités;
- (2) mise en œuvre des mesures correctives requises; et
- (3) examen des mesures correctives qui ont été prises.

14. L'État devrait déterminer les mesures à prendre pour éliminer les causes des non-conformités éventuelles afin d'éviter qu'elles ne se reproduisent.

PARTIE 2 — ÉTATS DU PAVILLON

Application

15. Afin de s'acquitter effectivement des responsabilités et des obligations qui lui incombent, l'État du pavillon devrait:

- (1) mettre en œuvre une stratégie en adoptant une législation nationale et prévoyant des directives visant à faciliter l'application et l'exécution des prescriptions de toutes les conventions et de tous les protocoles ayant trait à la sécurité et à la prévention de la pollution auxquels il est Partie; et
- (2) confier des responsabilités, au sein de leur Administration, pour l'actualisation et la révision de la stratégie adoptée, en tant que de besoin.

16. L'État du pavillon devrait mettre en place des moyens et des procédures permettant d'administrer un programme de sécurité et de protection de l'environnement comprenant au minimum les éléments suivants:

- (1) des instructions administratives pour mettre en œuvre les règles et règlements internationaux applicables et pour établir et diffuser la réglementation nationale nécessaire destinée à servir à leur interprétation;
- (2) des ressources permettant d'assurer le respect des prescriptions découlant des instruments obligatoires de l'OMI énumérés au point 6, au moyen d'un programme d'audit et d'inspection qui soit indépendant de tout organisme administratif délivrant les certificats et documents requis ou de toute entité que l'État du pavillon aurait habilitée à délivrer les certificats et les documents pertinents requis;

Jeudi, 29 mars 2007

- (3) des ressources permettant d'assurer le respect des prescriptions de la Convention STCW de 1978, telle que modifiée. Ces ressources devraient notamment permettre de veiller:
- 3.1 à ce que la formation et l'évaluation des compétences des gens de mer ainsi que la délivrance de brevets aux gens de mer soient conformes aux dispositions de la Convention;
 - 3.2 à ce que les brevets et les visas délivrés en application de la Convention STCW correspondent bien aux compétences des gens de mer et utilisent la terminologie de la Convention, ainsi que des termes identiques à ceux utilisés dans tout document relatif aux effectifs de sécurité délivré au navire;
 - 3.3 à ce qu'il puisse être procédé à une enquête impartiale lorsqu'une défaillance — que celle-ci soit due à un acte ou à une omission — imputable au titulaire d'un brevet ou d'un visa délivré par la Partie risque de constituer une menace directe pour la sécurité des personnes ou des biens en mer, ou encore pour le milieu marin;
 - 3.4 à ce que les brevets ou les visas délivrés par l'État du pavillon puissent être retirés, suspendus ou annulés lorsque cela est justifié ou lorsque cela est nécessaire pour empêcher les fraudes; et
 - 3.5 à ce que les dispositions administratives, y compris celles ayant trait aux activités de formation, d'évaluation et de délivrance de brevets menées sous l'autorité d'un autre État, soient telles que l'État du pavillon accepte la responsabilité de veiller à ce que les capitaines, officiers et autres gens de mer assurant un service à bord d'un navire autorisé à battre son pavillon aient les compétences requises⁽¹⁾;
- (4) des ressources permettant de mener des enquêtes sur les accidents et de traiter de manière adéquate et dans les délais voulus les affaires mettant en cause des navires à bord desquels une anomalie a été constatée; et
- (5) l'élaboration, la documentation et la fourniture de directives concernant les prescriptions des instruments obligatoires pertinents de l'OMI, que l'Administration juge satisfaisantes.
17. Les États du pavillon veillent à ce que les navires autorisés à battre leur pavillon soient dotés des effectifs voulus, sur les plans tant de la quantité que de la qualité, en tenant compte des Principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité adoptés par l'OMI.

Habilitation

18. L'État du pavillon qui habilite un organisme reconnu à agir en son nom pour les visites, les inspections, la délivrance des certificats et autres documents, et l'apposition de marques sur les navires et autres activités réglementaires prescrites en vertu des conventions de l'OMI doit régir cette habilitation conformément à la règle XI-1/1 de la Convention SOLAS afin de:

- (1) déterminer que l'organisme reconnu dispose des ressources voulues, en matière de capacités techniques, de gestion et de recherche, pour s'acquitter des fonctions qui lui ont été confiées, conformément aux Normes minimales applicables aux organismes reconnus agissant au nom de l'Administration qui sont énoncées dans la résolution pertinente de l'OMI⁽²⁾;
- (2) se fonder sur un accord écrit officiel entre l'Administration et l'organisme reconnu qui comprenne, au minimum, les éléments énoncés dans la résolution pertinente de l'OMI⁽³⁾, ou des dispositions juridiques équivalentes, et qui s'inspire du modèle d'accord pour l'habilitation d'organismes reconnus agissant au nom de l'Administration⁽⁴⁾;
- (3) donner des instructions spécifiques précisant les mesures à prendre au cas où un navire n'est pas jugé apte à prendre la mer sans présenter de risque pour le navire ou les personnes à bord, ou pour le milieu marin;

⁽¹⁾ Règles I/2, I/9, I/10 et I/11 de la Convention STCW de 1978, telle que modifiée.

⁽²⁾ Appendice 1 de la résolution A.739 (18) intitulée «Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration».

⁽³⁾ Appendice 2 de la résolution A.739 (18) intitulée «Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration».

⁽⁴⁾ MSC/Circ.710 — MEPC/Circ.307.

Jeudi, 29 mars 2007

(4) fournir à l'organisme reconnu tous les textes des lois nationales appropriées et de leurs interprétations qui donnent effet aux dispositions des conventions ou préciser si les normes de l'Administration, sur l'un ou l'autre point, vont au-delà des prescriptions de ces conventions, et

(5) exiger que l'organisme reconnu tienne à jour des registres fournissant à l'Administration les données nécessaires pour faciliter l'interprétation des règles des conventions.

19. L'État du pavillon qui désigne des inspecteurs pour effectuer des visites et des inspections en son nom devrait régir cette désignation, selon ce qu'il convient, conformément aux directives énoncées au point 18, en particulier en ses points (3) et (4).

20. L'État du pavillon devrait mettre en place ou participer à un programme de surveillance et prévoir des ressources adéquates pour contrôler ses organismes reconnus, ainsi que la communication avec ces derniers, afin d'assurer que ses obligations internationales soient pleinement respectées en:

(1) exerçant son pouvoir de mener des enquêtes supplémentaires pour s'assurer que les navires autorisés à battre son pavillon respectent les instruments obligatoires de l'OMI;

(2) menant des enquêtes supplémentaires, comme il le jugera utile, pour s'assurer que les navires autorisés à battre son pavillon respectent les prescriptions nationales venant compléter les prescriptions découlant des conventions de l'OMI; et

(3) nommant du personnel ayant une bonne connaissance des règles et règlements de l'État du pavillon et des organismes reconnus et étant à même d'assurer une surveillance effective des organismes reconnus sur place.

Exécution

21. L'État du pavillon devrait prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir l'observation des règles et normes internationales par les navires autorisés à battre son pavillon et par les entités et personnes relevant de sa juridiction de manière à veiller au respect de ses obligations internationales. Ces mesures devraient, notamment, être les suivantes:

(1) interdire aux navires autorisés à battre leur pavillon d'appareiller avant de pouvoir prendre la mer en respectant les prescriptions des règles et normes internationales;

(2) inspecter régulièrement les navires autorisés à battre son pavillon pour vérifier que l'état réel du navire et de son équipage sont conformes aux certificats qui lui ont été délivrés;

(3) durant l'inspection périodique visée au point (2), l'inspecteur devrait s'assurer que les gens de mer affectés au navire connaissent bien:

3.1 leurs tâches spécifiques; et

3.2 les aménagements, installations, équipements et procédures du navire.

(4) veiller à ce que les effectifs du navire, dans leur ensemble, puissent coordonner efficacement leurs activités en cas de situation d'urgence et lorsqu'ils s'acquittent de fonctions vitales pour la sécurité ou la prévention ou l'atténuation de la pollution;

(5) prévoir dans les lois et règlements nationaux des sanctions suffisamment sévères pour dissuader les navires autorisés à battre leur pavillon d'enfreindre les règles et les normes internationales;

(6) après enquête, engager une procédure contre les navires autorisés à battre leur pavillon qui ont enfreint les règles et les normes internationales, quel que soit le lieu de l'infraction commise;

Jeudi, 29 mars 2007

(7) prévoir dans les lois et règlements nationaux des sanctions suffisamment sévères pour dissuader les personnes auxquelles a été délivré un certificat ou un visa sous leur autorité d'enfreindre les règles et les normes internationales; et

(8) après enquête, engager une procédure contre les personnes titulaires de certificats ou de visas qui ont enfreint les règles et les normes internationales, quel que soit le lieu de l'infraction.

22. L'État du pavillon devrait envisager d'élaborer et de mettre en œuvre un programme de contrôle et de surveillance, selon ce qu'il convient, permettant de:

(1) procéder rapidement à des enquêtes approfondies sur les accidents, en envoyant un rapport à l'OMI, en tant que de besoin;

(2) rassembler des données statistiques pour pouvoir analyser les tendances en vue d'identifier les problèmes; et

(3) prendre rapidement des mesures face aux anomalies et aux cas de pollution allégués, signalés par un État du port ou un État côtier.

23. Par ailleurs, l'État du pavillon devrait:

(1) veiller au respect des instruments applicables de l'OMI par le biais de la législation nationale;

(2) prévoir du personnel qualifié en nombre suffisant pour appliquer et faire respecter la législation nationale visée au point 15 (1), y compris du personnel chargé des enquêtes et des visites;

(3) fournir du personnel de l'État du pavillon qualifié et en nombre suffisant pour procéder aux enquêtes en cas d'immobilisation, par un État du port d'un navire autorisé à battre son pavillon;

(4) fournir du personnel de l'État du pavillon qualifié et en nombre suffisant pour procéder aux enquêtes en cas de contestation, par un État du port, de la validité d'un certificat ou visa délivré en son nom; et

(5) assurer la formation des inspecteurs et enquêteurs de l'État du pavillon et contrôler leurs activités.

24. Lorsque un État est informé qu'un navire autorisé à battre son pavillon a été retenu par un État du port, l'État du pavillon devrait veiller à ce que des mesures correctives appropriées soient prises pour mettre le navire en cause immédiatement en conformité avec les conventions internationales applicables.

25. Un État du pavillon, ou un organisme reconnu agissant en son nom, ne devrait délivrer de certificat international à un navire ou apposer un visa qu'après s'être assuré que le navire satisfait à toutes les prescriptions applicables.

26. Un État du pavillon ne devrait délivrer un brevet national d'aptitude ou un visa qu'après s'être assuré que la personne satisfait à toutes les prescriptions applicables.

Inspecteurs de l'État du pavillon

27. L'État du pavillon devrait définir et consigner par écrit les responsabilités et pouvoirs du personnel qui gère, exécute et vérifie des travaux ayant trait à la sécurité et à la prévention de la pollution, ainsi que les relations entre les membres du personnel.

Jeudi, 29 mars 2007

28. Le personnel responsable ou chargé de l'exécution, des visites, inspections et audits des navires et des compagnies visés par les instruments obligatoires pertinents de l'OMI, devraient posséder au minimum:

- (1) des qualifications appropriées obtenues dans un établissement maritime ou nautique, ainsi qu'une expérience obtenue lors du service en mer en qualité d'officier breveté titulaire ou ayant été titulaire d'un brevet d'aptitude valide conformément à la règle II/2 ou III/2 de la Convention STCW et ayant tenu à jour ses connaissances techniques des navires et de leur exploitation depuis l'obtention du brevet d'aptitude; ou
- (2) un diplôme ou titre équivalent, délivré par un établissement d'enseignement supérieur dans un domaine technique ou scientifique reconnu par l'État.

29. Le personnel ayant les qualifications prévues au point 28 (1) devrait avoir accompli un service en mer en qualité d'officier du service pont ou du service machine pendant une période de trois ans au moins.

30. Le personnel ayant les qualifications prévues au point 28 (2) devrait avoir exercé des fonctions pertinentes pendant au moins trois ans.

31. En outre, ce personnel devrait avoir des connaissances théoriques et pratiques appropriées des navires, de leur exploitation, et des dispositions des instruments nationaux et internationaux pertinents qui lui sont nécessaires pour s'acquitter des tâches d'inspecteur de l'État du pavillon et qu'il aura obtenues dans le cadre de programmes de formation documentés.

32. Le reste du personnel aidant à l'exécution de ces tâches devrait avoir reçu un enseignement et une formation et être soumis à une supervision en rapport avec les tâches qu'il est habilité à exécuter.

33. Une expérience antérieure pertinente dans le domaine de compétence spécialisée visé devrait être considérée comme un avantage; si l'intéressé n'a aucune expérience préalable, l'Administration devrait assurer une formation appropriée sur le terrain.

34. L'État du pavillon peut accréditer les inspecteurs en leur faisant suivre un programme requis de formation institutionnalisé menant au même niveau de connaissances et d'aptitude que celui requis aux points 29 à 32.

35. L'État du pavillon devrait avoir mis en place un système documenté de qualification des membres du personnel et d'actualisation de leurs connaissances en fonction des tâches qu'ils sont habilités à exécuter.

36. Selon les fonctions à exercer, les qualifications requises devraient comprendre les éléments suivants:

- (1) connaissance des règles et règlements nationaux et internationaux applicables aux navires, aux compagnies, aux équipages, aux cargaisons et à l'exploitation du navire;
- (2) connaissance des procédures applicables dans les fonctions de visite, de certification, de contrôle, d'enquête et de surveillance;
- (3) compréhension des buts et objectifs des instruments internationaux et nationaux ayant trait à la sécurité maritime et à la protection du milieu marin, de même que des programmes connexes;
- (4) compréhension des procédures internes et externes, à bord comme à terre;
- (5) compétence professionnelle nécessaire pour s'acquitter des tâches de manière efficace et efficiente;
- (6) sensibilisation aux questions de sécurité en toutes circonstances, y compris en ce qui concerne sa propre sécurité; et
- (7) formation aux différentes tâches à exécuter, ou expérience de ces tâches, et de préférence également aux fonctions à évaluer.

Jeudi, 29 mars 2007

37. L'État du pavillon devrait délivrer un document d'identification que l'inspecteur devrait avoir sur lui lorsqu'il exécute ses tâches.

Enquêtes menées par l'État du pavillon

38. Une enquête devrait être entreprise à la suite d'un accident de mer ou d'un événement de pollution. Ces enquêtes devraient être menées par des enquêteurs ayant les qualifications voulues et une connaissance approfondie des questions liées à l'accident. L'État du pavillon devrait être disposé à mettre à disposition des enquêteurs qualifiés à cette fin, quel que soit le lieu de l'accident ou de l'événement.

39. L'État du pavillon devrait veiller à ce que les divers enquêteurs aient des connaissances et une expérience pratiques des sujets afférents à leurs tâches normales. Par ailleurs, pour aider les enquêteurs à accomplir des tâches ne relevant pas de leurs fonctions habituelles, l'État du pavillon devrait mettre à disposition des experts dans les domaines ci-après, en tant que de besoin:

- (1) navigation et Règlement pour prévenir les abordages en mer;
- (2) réglementation de l'État du pavillon concernant les brevets d'aptitude;
- (3) causes de la pollution des mers;
- (4) techniques d'entrevue;
- (5) rassemblement des preuves; et
- (6) évaluation des effets de l'élément humain.

40. Tout accident entraînant des dommages corporels nécessitant une absence de trois jours ou plus et tout décès résultant d'un accident du travail ou d'un accident mettant en cause un navire de l'État du pavillon devraient faire l'objet d'une enquête dont les résultats devraient être rendus publics.

41. Les accidents de navire devraient faire l'objet d'une enquête et d'un rapport conformément aux conventions pertinentes de l'OMI et aux directives élaborées par l'OMI⁽¹⁾. Le rapport d'enquête devrait être communiqué à l'OMI, accompagné des observations de l'État du pavillon, conformément aux directives susmentionnées.

Évaluation et révision

42. Les États du pavillon devraient, à intervalles réguliers, évaluer leur performance en ce qui concerne la mise en œuvre des procédures, des ressources et des processus administratifs nécessaires pour respecter leurs obligations découlant des conventions auxquelles ils sont Parties.

43. Les mesures permettant d'évaluer la performance de l'État du pavillon peuvent comprendre notamment le taux de retenue de navires dans le cadre du contrôle par l'État du port, les résultats des inspections effectuées par l'État du pavillon, les statistiques sur les accidents, les processus de communication et d'information, les statistiques relatives aux pertes annuelles (à l'exclusion des pertes réputées totales (CTL)) et autres indicateurs de performance appropriés afin de déterminer si les effectifs, les ressources et les procédures administratives sont adéquats pour permettre à l'État du pavillon de s'acquitter de ses obligations.

44. Ces mesures peuvent comprendre l'examen périodique des éléments suivants:

- (1) taux de pertes de navires et d'accidents permettant d'identifier les tendances sur des périodes déterminées;
- (2) nombre de cas confirmés d'immobilisation de navires par rapport au tonnage de la flotte;
- (3) nombre de cas confirmés d'incompétence ou de faute de la part de personnes titulaires d'un certificat ou d'un visa délivré sous l'autorité de l'État du pavillon;

⁽¹⁾ Se reporter au Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, adopté par l'Organisation par la résolution A.849 (20), telle que modifiée par la résolution A.884 (21).

Jeudi, 29 mars 2007

- (4) réponses aux rapports sur les anomalies ou aux interventions de l'État du port;
 - (5) enquêtes sur les accidents graves et enseignements tirés;
 - (6) ressources financières, techniques et autres engagées;
 - (7) résultats des inspections, visites et contrôles des navires appartenant à la flotte;
 - (8) enquêtes sur les accidents du travail;
 - (9) nombre d'incidents et d'infractions relevant de MARPOL 73/78, telle que modifiée; et
 - (10) nombre de suspensions ou de retraits de certificats, de visas, d'approbations, etc.
-

ANNEXE II

CRITÈRES MINIMAUX À REMPLIR PAR LES INSPECTEURS DE L'ÉTAT DU PAVILLON

(conformément à l'article 8)

1. Les inspecteurs doivent être autorisés par l'autorité compétente de l'État membre à effectuer les visites prévues dans la présente directive.
2. Les inspecteurs doivent avoir une connaissance théorique et une expérience pratique des navires, de leur exploitation et des prescriptions des dispositions nationales et internationales applicables. Cette connaissance et cette expérience doivent avoir été acquises dans le cadre de programmes de formation documentés.
3. Les inspecteurs doivent, au minimum:
 - (1) soit disposer de qualifications **légales nécessaires pour exercer les fonctions d'officier du service pont ou du service machine sur un navire**, obtenues dans un établissement maritime ou nautique, **et attester une expérience d'au moins trois ans à bord d'un navire, ou encore d'un an à bord d'un navire complété par deux ans d'exercice, auprès de l'autorité compétente d'un État membre, des fonctions d'inspecteur-stagiaire de l'État du pavillon**, ou bien être ou avoir été titulaire d'un brevet d'aptitude STCW II/2 ou III/2 valable,
 - (2) soit avoir réussi un examen reconnu par l'autorité compétente pour l'obtention du titre d'architecte naval, ingénieur mécanicien ou ingénieur dans le domaine maritime et avoir exercé une de ces fonctions pendant au moins **trois ans, ou encore pendant un an complété par deux ans d'exercice, auprès de l'autorité compétente d'un État membre, des fonctions d'inspecteur-stagiaire de l'État du pavillon**, ou
 - (3) soit être titulaire d'un diplôme universitaire ou équivalent et avoir été formé dans une école d'inspecteurs et être diplômé de cette école, et avoir exercé pendant au moins deux ans, auprès de l'autorité compétente d'un État membre, les fonctions d'inspecteur-stagiaire de l'État du **pavillon**.
4. **Les** inspecteurs qualifiés visés au point 3, (1) et (2), doivent avoir tenu à jour leur connaissance technique des navires et de leur exploitation depuis l'obtention de leur brevet d'aptitude ou de leurs qualifications.
5. Les inspecteurs qualifiés visés au point 3, (3), doivent avoir le même niveau de connaissances et d'aptitude que celui exigé des inspecteurs visés au point 3, (1) et (2).