

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

#### Arrêté du 24 novembre 2010 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (divisions 150 et 120 du règlement annexé)

NOR : DEVT1029724A

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,  
Vu la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port ;  
Vu le décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution ;  
Vu l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires ;  
Vu l'avis de la commission centrale de sécurité dans sa 840<sup>e</sup> session en date du 10 novembre 2010,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Le règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifié conformément aux dispositions des articles 2 à 3 ci-après.

**Art. 2.** – Le texte de la division 120 du règlement annexé du 23 novembre 1987 est modifié comme suit :

1. L'alinéa 2 de l'article 120-2.08 est remplacé par :

« 2. Les conditions dans lesquelles un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes peut effectuer des inspections au titre du contrôle des navires par l'Etat du port, en métropole ou en outre-mer, sont précisées dans les divisions y afférentes. »

2. L'annexe 120-2.A.2 est supprimée.

**Art. 3.** – Le texte de la division 150 du règlement annexé du 23 novembre 1987 est remplacé comme suit :

#### « Division 150 – Contrôle au titre de l'Etat du port en métropole

##### « Section 150-1

##### « Contrôle au titre de l'Etat du port en métropole au titre de la directive 2009/16 CE et du mémorandum d'entente de Paris

« Art. 150-1.01. – Objet.

« La présente section définit les procédures applicables en France métropolitaine au titre de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port et en vertu du mémorandum d'entente de Paris. L'inspecteur applique les procédures du mémorandum d'entente de Paris. La présente division entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2011.

« Elle annule et remplace, à partir de cette date, l'arrêté du 12 juillet 1996 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires introduisant la division 150 "Contrôle par l'Etat du port" telle que modifiée.

« Art. 150-1.02. – Définitions.

« Aux fins de la présente division, on entend par :

« 1. "Conventions", les conventions ci-après ainsi que les protocoles et modifications de ces conventions et codes associés ayant force obligatoire, dans leur version actualisée :

« a) La convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL 66) ;

« b) La convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74) ;

- « c) La convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le protocole de 1978 (MARPOL 73/78) ;
- « d) La convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78/95) ;
- « e) La convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (Colreg 72) ;
- « f) La convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (ITC 69) ;
- « g) La convention de 1976 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands (convention OIT 147) ;
- « h) La convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 92) ;
- « 2. “Mémorandum d’entente de Paris”, le mémorandum d’entente de Paris sur le contrôle des navires par l’Etat du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, dans sa version actualisée ;
- « 3. “Code et procédures pour le système d’audit volontaire des Etats membres de l’OMI”, la résolution A.974(24) de l’Assemblée de l’OMI ;
- « 4. “Région couverte par le mémorandum d’entente de Paris”, la zone géographique dans laquelle les signataires du mémorandum d’entente de Paris effectuent des inspections dans le contexte dudit mémorandum ;
- « 5. “Navire”, tout navire de mer soumis à une ou à plusieurs des conventions et battant un pavillon autre que celui de l’Etat du port ;
- « 6. “Activité d’interface navire/port”, les interactions qui se produisent lorsqu’un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire ;
- « 7. “Navire au mouillage”, un navire qui est au port ou dans un autre lieu relevant de la juridiction d’un port métropolitain, mais qui n’est pas à un poste d’amarrage, qui est tenu par son ancre, et qui effectue une activité d’interface navire/port ;
- « 8. “Inspecteur”, un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes qualifié pour procéder à des inspections au titre du contrôle par l’Etat du port comme requis dans l’annexe 150-1.X, partie 2 ;
- « 9. “Autorité compétente”, toute autorité maritime chargée du contrôle par l’Etat du port conformément à la directive 2009/16/CE ;
- « 10. “Période nocturne”, période allant de 19 heures à 7 heures ;
- « 11. “Inspection initiale”, une visite effectuée à bord d’un navire par un inspecteur pour vérifier la conformité aux conventions et règlements applicables et comprenant au moins les contrôles prescrits par l’article 150-1.13, point 1 ;
- « 12. “Inspection détaillée”, une ou plusieurs visites par laquelle le navire, son équipement et son équipage sont soumis, en tout ou en partie selon le cas, à un examen approfondi, dans les conditions précisées à l’article 150-1.13, point 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 ;
- « 13. “Inspection renforcée”, une ou plusieurs visites portant au moins sur les points énumérés à l’annexe 150-1.VII. Une inspection renforcée peut inclure une inspection détaillée si cela est justifié conformément à l’article 150-1.13, point 3 ;
- « 14. “Réclamation”, toute information ou tout rapport soumis par toute personne ou tout organisme ayant un intérêt légitime exempt d’intérêt commercial dans la sécurité du navire, y compris en ce qui concerne la sécurité ou les risques pour la santé de l’équipage, les conditions de vie et de travail à bord et la prévention de la pollution ;
- « 15. “Immobilisation”, l’interdiction formelle signifiée à l’encontre d’un navire de prendre la mer en raison des anomalies constatées qui, isolément ou ensemble, entraînent l’impossibilité pour le navire de naviguer ;
- « 16. “Refus d’accès”, la décision délivrée par le ministre chargé de la mer au capitaine d’un navire, à la compagnie responsable du navire et à l’Etat du pavillon leur notifiant que le navire se verra refuser l’accès à tous les ports et mouillages de la Communauté ;
- « 17. “Arrêt d’opération”, l’interdiction formelle signifiée à l’encontre d’un navire de poursuivre son exploitation en raison des anomalies constatées qui, isolément ou ensemble, rendraient dangereuse la poursuite de cette exploitation ;
- « 18. “Compagnie”, le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l’armateur gérant ou l’affrèteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l’exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s’acquitte de toutes les tâches et obligations imposées par le code international de gestion de la sécurité (code ISM) ;
- « 19. “Organisme agréé”, une société de classification ou autre organisme privé effectuant des tâches réglementaires pour le compte d’une administration d’un Etat du pavillon ;
- « 20. “Certificat réglementaire”, un certificat délivré par un Etat du pavillon ou en son nom conformément aux conventions internationales ;
- « 21. “Certificat de classification”, un document confirmant la conformité avec la convention SOLAS 74, chapitre II-1, partie A-1, règle 3-1 ;
- « 22. “Base de données des inspections” ou “THETIS”, le système d’information contribuant à la mise en œuvre du système de contrôle par l’Etat du port dans la Communauté et concernant les données sur les inspections réalisées dans la Communauté et dans la région couverte par le mémorandum d’entente de Paris ;

« 23. “Directive”, directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l’Etat du port, dans sa version actualisée ;

« 24. “DIRM”, ou direction interrégionale de la mer, service déconcentré relevant du ministre chargé de la mer et du ministre chargé du développement durable, dont le ressort et le siège sont définis à l’article 1<sup>er</sup> du décret n° 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l’organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer ;

« 25. “CSN”, centres de sécurité des navires tels que définis par le décret n° 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l’organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer ;

« 26. “CROSS”, centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage tels que définis par le décret n° 88-531 du 2 mai 1988 portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer ;

« 27. “Personne chargée”, agent désigné par le directeur interrégional de la mer ou le chef de centre de sécurité des navires par délégation pour effectuer le suivi des navires en escale, déterminer l’ordre des navires soumis à inspection et coordonner les inspections. La désignation peut être périodique. La personne chargée est un agent affecté au sein d’un CSN ou d’une DIRM.

« *Art. 150-1.03. – Champ d’application.*

« 1. La présente section s’applique à tout navire étranger ainsi qu’à son équipage faisant escale dans un port français ou mouillant au large d’un tel port dans les eaux territoriales pour y effectuer une interface navire/port.

« 2. L’inspecteur qui effectue une inspection d’un navire battant le pavillon d’un Etat non signataire d’une convention veille à ne pas accorder à ce navire et à son équipage un traitement plus favorable que celui qui est réservé à un navire battant le pavillon d’un Etat partie à cette convention.

« 3. Les bateaux 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 bateaux de plaisance utilisés à des fins non marchandes sont exclus du champ d’application de la présente section. Pour ces navires, l’inspecteur se réfère aux dispositions de la section 150-2.

« 4. Pour un navire d’une jauge brute de moins de 500, l’inspecteur applique les dispositions qui lui sont applicables en vertu d’une convention donnée et prend, 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, l’inspecteur se laisse guider par l’annexe 1 du mémorandum d’entente de Paris.

« 5. Ces dispositions s’appliquent sans préjudice du décret n° 99-195 du 16 mars 1999 relatif à l’application des conditions de l’Etat d’accueil conformément au règlement (CEE) du Conseil n° 3577/92 du 7 décembre 1992 concernant l’application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l’intérieur des Etats membres (cabotage maritime).

« *Art. 150-1.04. – Prérogatives d’inspection.*

« 1. Les centres de sécurité des navires sont chargés de l’inspection des navires.

« 2. L’organisation du contrôle des navires par l’Etat du port relève du directeur interrégional de la mer.

« 3. 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, à l’arrêt d’exploitation ou à l’arrêt d’opération.

« 4. L’inspecteur peut être assisté par toute personne possédant les connaissances requises et désignée par le chef de centre. Cette personne ne doit détenir aucun intérêt commercial, ni dans le port de l’inspection, ni dans les navires inspectés. Elle ne doit pas non plus être employée par des organismes non étatiques délivrant des certificats réglementaires ou des certificats de classification ou effectuant les visites préalables à la délivrance de ces certificats aux navires, ni travailler pour le compte de tels organismes.

« Sur sa demande, l’inspecteur peut également être assisté par un inspecteur du travail ou un contrôleur du travail.

« *Art. 150-1.05. – Système d’inspection et obligations annuelles en matière d’inspection.*

« 1. Les inspections sont effectuées conformément au système de sélection décrit à l’article 150-1.12 et aux dispositions de l’annexe 150-1.1.

« 2. Les obligations d’inspection des navires portent sur les navires en escale dans un port, à quai ou au mouillage. Pour les navires au mouillage en dehors des eaux sous juridiction portuaire, la personne chargée évalue la nécessité de réaliser une inspection. Les inspections effectuées sur des navires au mouillage en dehors des eaux portuaires sont enregistrées dans la base de données des inspections.

« *Art. 150-1.06. – Modalités du respect des obligations en matière d’inspection.*

« 1. La personne chargée sélectionne pour inspection, en priorité, les navires qui, d’après les informations fournies par la base de données des inspections, font rarement escale dans des ports de la Communauté.

« 2. Pour les navires de “priorité I” faisant escale au mouillage, la personne chargée sélectionne pour inspection, en priorité, les navires présentant un profil de risque élevé qui, d’après les informations fournies par la base de données des inspections, font rarement escale dans des ports de la Communauté.

« *Art. 150-1.07. – Modalités de l’équilibre des parts d’inspection.*

« Sur la base du nombre de navires à inspecter attribué à la France au titre du partage équitable au sein du mémorandum d’entente de Paris, le ministre chargé de la mer fixe annuellement par DIRM le nombre de navires à inspecter.

« Art. 150.1.08. – Report des inspections et circonstances exceptionnelles.

« 1. L'inspection d'un navire de "priorité I" peut être reportée dans les circonstances exceptionnelles et sous réserve du respect des dispositions suivantes :

« a) Si l'inspection peut être effectuée lors de la prochaine escale du navire dans un port métropolitain français, pour autant que le navire ne fasse pas entre-temps escale dans un autre port dans la Communauté ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris et que le report n'excède pas quinze jours ; ou

« b) Si l'inspection peut être effectuée dans un autre port d'escale dans la Communauté ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris dans un délai de quinze jours, pour autant que l'Etat dans lequel se trouve ledit port d'escale ait consenti au préalable à effectuer l'inspection.

« Si une inspection est reportée conformément au point a ou b, elle est enregistrée dans la base de données des inspections.

« Néanmoins, lorsqu'une inspection d'un navire de "priorité I" n'est pas effectuée, le navire concerné n'est pas exempté d'inspection au prochain port d'escale.

« 2. Lorsqu'une inspection de navire de "priorité I" n'a pas été effectuée pour des raisons d'ordre opérationnel, elle n'est pas comptabilisée comme une inspection non effectuée, pour autant que la raison en soit enregistrée dans la base de données des inspections et dans les circonstances exceptionnelles exposées ci-dessous :

« a) Si la conduite de l'inspection met en péril la sécurité de l'inspecteur, du navire ou de son équipage, ou présente un risque pour le port ou le milieu marin ; ou

« b) Si l'escale a lieu uniquement pendant la période nocturne, dans un tel cas, le chef du centre de sécurité des navires prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que les navires qui font régulièrement escale pendant la période nocturne puissent être inspectés comme il se doit.

« 3. Si une inspection n'est pas effectuée sur un navire au mouillage, elle n'est pas comptabilisée comme une inspection non effectuée :

« a) Si le navire est inspecté dans un autre port ou mouillage dans la Communauté ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris conformément à l'annexe 150-1.I dans un délai de quinze jours ;

« b) Si l'escale a lieu uniquement pendant la période nocturne ou qu'elle est trop courte pour que l'inspection puisse être effectuée d'une manière satisfaisante, la raison de ne pas effectuer l'inspection étant enregistrée dans la base de données des inspections ; ou

« c) Si le chef du centre de sécurité des navires estime que la conduite de l'inspection mettrait en péril la sécurité des inspecteurs, du navire ou de son équipage, ou présenterait un risque pour le port ou le milieu marin, la raison de ne pas effectuer l'inspection étant enregistrée dans la base de données des inspections.

« Art. 150-1.09. – Notification de l'arrivée des navires.

« Le capitaine d'un navire qui, conformément à l'article 150-1.14, est susceptible d'être soumis à une inspection renforcée et fait route vers un port ou mouillage situé en métropole, notifie son arrivée au port ou mouillage conformément aux dispositions de l'annexe 150-1.III et au décret 2009-877 du 17 juillet 2009 modifié portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche.

« Art. 150-1.10. – Profil de risque des navires.

« 1. Tous les navires faisant escale dans un port ou un mouillage se voient attribuer, dans la base de données des inspections, un profil de risque qui détermine leur priorité aux fins de l'inspection, les intervalles entre les inspections et la portée des inspections.

« 2. Le profil de risque d'un navire est déterminé par une combinaison de paramètres de risques génériques et historiques, comme suit :

« a) Paramètres génériques.

« Les paramètres génériques sont fondés sur le type, l'âge, le pavillon, les organismes agréés concernés et le respect des normes par les compagnies, conformément à l'annexe 150-1.I, partie I, point 1, et à l'annexe 150-1.II.

« b) Paramètres historiques.

« Les paramètres historiques sont fondés sur le nombre d'anomalies et d'immobilisations au cours d'une période donnée, conformément à l'annexe 150-1.I, partie I, point 2, et à l'annexe 150-1.II.

« Art. 150-1.11. – Fréquence des inspections.

« Les navires faisant escale dans des ports ou mouillages dans la Communauté sont soumis à des inspections périodiques ou à des inspections supplémentaires dans les conditions suivantes :

« a) Les navires sont soumis à des inspections périodiques à des intervalles déterminés à l'avance en fonction de leur profil de risque conformément à l'annexe 150-1.I, partie I. L'intervalle entre les inspections périodiques de navires s'accroît à mesure que le risque diminue. En ce qui concerne les navires à risque élevé, cet intervalle n'excède pas six mois ;

« b) Les navires sont soumis à des inspections supplémentaires quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique, dans les conditions suivantes :

« – la personne chargée veille à ce que les navires auxquels s'appliquent les facteurs prépondérants énumérés à l'annexe 150-1.I, partie II, point 2.A, soient inspectés ;

« – les navires auxquels s'appliquent les facteurs imprévus énumérés à l'annexe 150-1.I, partie II, point 2.B, peuvent être inspectés. La décision de procéder à une telle inspection supplémentaire est laissée au jugement professionnel de la personne chargée.

« *Art. 150-1.12.* – Sélection des navires pour inspection.

« La personne chargée sélectionne pour inspection les navires sur la base de leur profil de risque tel que décrit à l'annexe 150-1.I, partie I, et lorsque des facteurs prépondérants ou imprévus au sens de l'annexe 150-1.I, partie II, point 2.A ou 2.B, se manifestent.

« Aux fins de l'inspection des navires, la personne chargée :

« *a)* Sélectionne les navires qui doivent subir une inspection obligatoire, dénommés navires de "priorité I", conformément au système de sélection décrit à l'annexe 150-1.I, partie II, point 3.A ;

« *b)* Peut sélectionner les navires susceptibles d'être inspectés, dénommés navires de "priorité II", conformément à l'annexe 150-1.I, partie II, point 3.B.

« *Art. 150-1.13.* – Inspections initiales et détaillées.

« Les navires qui sont sélectionnés pour inspection conformément à l'article 150-1.12 sont soumis à une inspection initiale ou à une inspection détaillée dans les conditions suivantes :

« 1. Lors de chaque inspection initiale d'un navire, l'inspecteur veille au moins à :

« *a)* Contrôler les certificats et documents énumérés à l'annexe 150-1.IV qui doivent se trouver à bord conformément au droit communautaire en matière maritime et aux conventions relatives à la sécurité et à la sûreté ;

« *b)* Vérifier, le cas échéant, s'il a été remédié aux anomalies constatées lors de l'inspection précédente effectuée par un Etat membre ou par un Etat signataire du mémorandum d'entente de Paris ;

« *c)* S'assurer de l'état général du navire, y compris sur le plan de l'hygiène, et notamment de la salle des machines et du logement de l'équipage.

« 2. Lorsque, à l'issue d'une inspection visée au point 1, des anomalies devant être corrigées au prochain port d'escale ont été enregistrées dans la base de données des inspections, l'autorité compétente pour le contrôle par l'Etat du port de ce prochain port d'escale peut décider de ne pas effectuer les vérifications visées aux points 1 *a* et 1 *c*.

« 3. Une visite détaillée, comprenant un contrôle approfondi de la conformité aux prescriptions relatives aux procédures opérationnelles à bord du navire, est effectuée lorsque, à l'issue de l'inspection visée au point 1, 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 d'une convention en la matière. Il existe des "motifs évidents" lorsque l'inspecteur constate des faits qui, sur la base de son jugement 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.V.

« *Art. 150-1.14.* – Inspections renforcées.

« 1. Les navires des catégories ci-après sont susceptibles d'être soumis à une inspection renforcée conformément à l'annexe 150-1.I, partie II, points 3.A et 3.B :

« – les navires qui présentent un profil de risque élevé ;

« – les navires à passagers, les pétroliers, les navires-citernes pour gaz ou produits chimiques ou les vraquiers, de plus de douze ans ;

« – les navires qui présentent un profil de risque élevé ou les navires à passagers, les pétroliers, les navires-citernes pour gaz ou produits chimiques ou les vraquiers, de plus de douze ans, dans les cas où des facteurs prépondérants ou imprévus se manifestent ;

« – les navires soumis à une nouvelle inspection après une mesure de refus d'accès prise conformément à l'article 150-1.16.

« 2. L'exploitant ou le capitaine du navire veille à ce que le programme des opérations prévoie suffisamment de temps pour que l'inspection renforcée soit menée.

« Sans préjudice des mesures de contrôle imposées à des fins de sûreté, le navire reste au port jusqu'à la fin de l'inspection.

« 3. Lorsqu'elle reçoit une notification préalable émanant d'un navire susceptible d'être soumis à une inspection périodique renforcée, la personne chargée informe le navire et la capitainerie si l'inspection renforcée n'est pas effectuée.

« 4. La portée de l'inspection renforcée, y compris les points à risque à vérifier, est décrite à l'annexe 150-1.VII.

« *Art. 150-1.15.* – Lignes directrices et procédures en matière de sécurité et de sûreté.

« 1. Les inspecteurs suivent les procédures et lignes directrices prévues à l'annexe 150-1.VI et les procédures et guides établis au sein du mémorandum d'entente de Paris.

« 2. Pour ce qui est des contrôles de sûreté, les inspecteurs appliquent les procédures correspondantes prévues à l'annexe 150-1.VI à tous les navires visés à l'article 3, paragraphes 1, 2 et 3, du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil qui font escale, à l'exception de ceux qui battent le pavillon français.

« 3. Les dispositions de l'article 150-1.14 de la présente division relatives aux inspections renforcées s'appliquent aux transbordeurs rouliers et aux engins à passagers à grande vitesse visés à l'article 2, points *a* et *b*, de la directive 1999/35/CE.

« Lorsqu'un navire a fait l'objet d'une inspection conformément aux articles 6 et 8 de la directive 1999/35/CE par la France en tant qu'Etat d'accueil qui n'est pas l'Etat du pavillon du navire, cette inspection spécifique est enregistrée comme une inspection détaillée ou une inspection renforcée, selon le cas, dans la base de données des inspections et elle est prise en compte aux fins des articles 150-1.10, 150-1.11 et 150-1.12 de la présente division et pour évaluer le respect des obligations de chaque DIRM en matière d'inspection, pour autant que cette inspection porte sur tous les points visés à l'annexe 150-1.VII de la présente division.

« Sans préjudice d'une interdiction d'exploitation d'un transbordeur roulier ou d'un engin à passagers à grande vitesse, décidée conformément à l'article 10 de la directive 1999/35/CE, les dispositions de la présente section concernant la suppression des anomalies, l'immobilisation, le refus d'accès, le suivi des inspections, des immobilisations et des refus d'accès, le cas échéant, sont applicables.

« *Art. 150-1.16.* – Mesures de refus d'accès concernant certains navires.

« 1. Après instruction du chef de centre du lieu de l'inspection et communication des éléments justificatifs au ministre chargé de la mer, ce dernier prononce, sauf dans les situations visées à l'article L. 5334-4 du code des transports tel que modifié, le refus d'accès aux ports au navire qui :

« – bat le pavillon d'un Etat qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste noire adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base des données des inspections, et publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé ou a fait l'objet d'une interdiction d'exploitation en vertu de la directive 1999/35/CE plus de deux fois au cours des trente-six derniers mois dans un port ou mouillage d'un Etat membre ou d'un Etat signataire du mémorandum d'entente de Paris, ou

« – bat le pavillon d'un Etat qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste grise adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base de données des inspections, et publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé ou a fait l'objet d'une interdiction d'exploitation en vertu de la directive 1999/35/CE plus de deux fois au cours des vingt-quatre derniers mois dans un port ou mouillage d'un Etat membre ou d'un Etat signataire du mémorandum d'entente de Paris.

« Le refus d'accès est applicable dès que le navire a quitté le port ou mouillage où il a fait l'objet d'une troisième immobilisation et où une mesure de refus d'accès a été prise.

« 2. La mesure de refus d'accès n'est levée qu'au terme d'un délai de trois mois à compter de la date de la mesure et pour autant que les conditions visées aux points 3 à 9 de l'annexe 150-1.VIII soient réunies.

« Si le navire fait l'objet d'un deuxième refus d'accès, le délai est porté à douze mois.

« 3. Toute immobilisation subséquente dans un port ou mouillage dans la Communauté donne lieu à un refus d'accès à l'encontre du navire dans tout port ou mouillage dans la Communauté. Cette troisième mesure de refus d'accès peut être levée au terme d'un délai de vingt-quatre mois à compter de la date de la mesure et uniquement si :

« – le navire bat pavillon d'un Etat qui, en raison de son taux d'immobilisation, ne figure ni sur la liste noire ni sur la liste grise visée au paragraphe 1 ;

« – les certificats réglementaire et de classification du navire sont délivrés par un ou des organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires ;

« – le navire est géré par une compagnie dont le respect des normes est élevé, conformément à l'annexe 150-1.I, partie I, point 1, et

« – les conditions visées aux points 3 à 9 de l'annexe 150-1.VIII sont réunies.

« Tout navire ne satisfaisant pas aux critères précisés dans le présent paragraphe, après un délai de vingt-quatre mois à compter de la date de la mesure, se voit refuser à titre permanent l'accès à tous les ports et mouillages français.

« 4. Le navire qui fait l'objet d'une immobilisation ultérieure dans un port ou mouillage de la région du mémorandum d'entente de Paris, après le troisième refus d'accès, se voit refuser à titre permanent l'accès à tous les ports et mouillages français.

« 5. Aux fins du présent article, il est fait application des procédures figurant à l'annexe 150-1.VIII.

« *Art. 150-1.17.* – Rapport d'inspection au capitaine.

« A l'issue d'une inspection initiale, d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée, l'inspecteur rédige un rapport. Une copie de ce rapport d'inspection est remise au capitaine du navire.

« L'inspecteur renseigne la base de données comme requis à l'article 150-1.24.

« *Art. 150-1.18.* – Réclamations.

« 1. Toutes les réclamations font l'objet d'une évaluation initiale par un inspecteur désigné par la personne chargée. Cette évaluation permet de déterminer si une réclamation est motivée et qu'elle n'est pas entachée d'intérêts commerciaux ou concurrentiels.

« Si la réclamation est fondée, l'inspecteur donne à la réclamation les suites appropriées, prévoyant notamment pour toute personne directement concernée par ladite réclamation la possibilité de faire valoir ses observations.

« 2. Lorsque l'inspecteur estime que la réclamation est manifestement infondée, il informe le plaignant de sa décision et de ses motifs.

« 3. L'identité du plaignant n'est pas révélée au capitaine ni au propriétaire du navire concerné. L'inspecteur veille à garantir la confidentialité pendant les entretiens avec les membres d'équipage.

« 4. L'inspecteur informe l'administration de l'Etat du pavillon des réclamations qui ne sont pas manifestement infondées et des suites qui leur ont été données, et transmet le cas échéant une copie de ces informations à l'Organisation internationale du travail (OIT).

« *Art. 150-1.19.* – Suppression des anomalies et immobilisation du navire.

« 1. L'inspecteur s'assure que toute anomalie confirmée ou révélée par les inspections 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 fait en sorte que le navire soit immobilisé ou que l'exploitation au cours de laquelle des anomalies ont été révélées soit arrêtée. L'immobilisation ou l'arrêt d'opération n'est levé(e) 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. Dans l'exercice de son jugement professionnel pour déterminer si un navire doit être immobilisé ou non, l'inspecteur applique les critères énoncés à l'annexe 150-1.IX.

« 4. Si l'inspection révèle que le navire n'est pas équipé d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage en état de marche lorsque l'utilisation d'un tel dispositif est prescrite par la directive 2002/59/CE, l'inspecteur veille à ce que le navire soit immobilisé.

« 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 rejoindre le chantier de réparation approprié le plus proche du port d'immobilisation où l'anomalie peut être corrigée aisément, ou il peut exiger que l'anomalie soit corrigée dans un délai maximal de trente jours, comme prévu dans les lignes directrices élaborées dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris. A ces fins, les procédures définies à l'article 150-1.21 sont applicables.

« 5. 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 prennent les mesures nécessaires pour que le navire soit conforme aux prescriptions des conventions en la matière.

« 6. En cas d'immobilisation, l'inspecteur informe immédiatement, par écrit et en incluant le rapport d'inspection, l'administration de l'Etat du pavillon ou, lorsque cela n'est pas possible, 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. Le bureau chargé du contrôle des navires par l'Etat du port est également destinataire de cette information. En outre, les inspecteurs désignés ou les organismes agréés chargés de la délivrance des certificats de classification ou des certificats réglementaires conformément aux conventions sont également informés, le cas échéant.

« 7. La présente section est applicable 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.

« 8. Dans le cadre du contrôle exercé par l'Etat du port, tous les efforts possibles sont déployés afin d'éviter qu'un navire ne soit indûment immobilisé ou retardé.

« Si, en l'absence d'anomalie manifestement sérieuse par leur nature, par leur nombre ou leur répétition, un navire est indûment immobilisé ou retardé, le propriétaire ou l'exploitant est en droit de demander une indemnisation pour le préjudice ou dommage subi. Dans tous les cas où une immobilisation indue ou un retard indu sont invoqués, la charge de la preuve incombe au propriétaire ou à l'exploitant du navire.

« 9. Pour réduire l'encombrement du port, le navire peut être déplacé comme précisé dans l'article 13 du décret n° 2009-877 du 17 juillet 2009 modifié portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche. Cependant, le risque d'encombrement du port n'entre pas en ligne de compte dans les décisions d'immobilisation ou de levée d'immobilisation prononcées par l'inspecteur.

« 10. Les autorités portuaires sont informées dans les plus brefs délais lorsqu'une décision d'immobilisation ou de levée d'immobilisation est délivrée.

« *Art. 150-1.20.* – Droit de recours.

« 1. Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire ou son représentant en France dispose d'un droit de recours contre une immobilisation ou un refus d'accès. Le recours ne suspend pas l'immobilisation ou le refus d'accès.

« 2. L'inspecteur informe dûment le capitaine d'un navire visé au paragraphe 1 de son droit de recours et des modalités pratiques y afférentes.

« 3. La procédure de recours contre une décision d'un inspecteur est conforme aux dispositions de l'article 41 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié.

« 4. Lorsqu'à la suite d'un recours ou d'une demande du propriétaire ou de l'exploitant d'un navire ou de son représentant une décision d'immobilisation ou de refus d'accès est révoquée ou modifiée :

« a) Le bureau en charge du contrôle des navires par l'Etat du port veille à ce que les informations figurant dans la base de données des inspections soient modifiées en conséquence ;

« b) Le bureau en charge du contrôle des navires par l'Etat du port s'assure, dans les vingt-quatre heures suivant cette décision, que l'information publiée conformément à l'article 150-1.26 est rectifiée.

« Art. 150-1.21. – Suivi des inspections et des immobilisations.

« 1. Lorsque des anomalies visées à l'article 150-1.19, paragraphe 2, ne peuvent être corrigées dans le port où a lieu l'inspection, l'inspecteur peut autoriser le navire à rejoindre sans retard injustifié le chantier de réparation approprié le plus proche du port d'immobilisation, choisi par le capitaine et les autorités concernées, où des actions de suivi peuvent être entreprises, pour autant que les conditions imposées par l'autorité compétente de l'Etat du pavillon et acceptées par cet inspecteur soient respectées. Ces conditions assurent que le navire peut rejoindre ledit chantier sans que cela présente de risques pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage ou pour d'autres navires ou sans que cela constitue une menace déraisonnable pour le milieu marin.

« Avant d'autoriser le navire à rejoindre le port de réparation, lorsque le voyage s'effectue à la remorque, l'armateur fournit à l'inspecteur et à l'autorité du port d'arrivée une attestation de conformité de l'opération de remorquage à la résolution OMI A.765(18) sur la sécurité des navires et autres objets flottants remorqués, y compris les installations, ouvrages et plates-formes en mer et aux directives pour la sécurité du remorquage en mer édictées dans la MSC/Circ.884.

« Cette attestation est délivrée par l'Etat du pavillon ou son représentant.

« 2. Lorsque la décision d'envoyer un navire dans un chantier de réparation est motivée par la non-conformité à la résolution A.744(18) de l'OMI en ce qui concerne soit les documents du navire, soit des défaillances et anomalies structurelles du navire, l'inspecteur peut exiger que les mesures d'épaisseur nécessaires soient effectuées dans le port d'immobilisation avant que le navire soit autorisé à prendre la mer.

« 3. Dans les cas visés au paragraphe 1, l'inspecteur 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 à l'article 150-1.19, paragraphe 6, ou à toute autre autorité concernée de toutes les conditions du voyage.

« Lorsque le chef de centre de sécurité des navires est destinataire de cette notification, il informe l'autorité émettrice de la décision des mesures prises.

« 4. L'accès à tout port ou mouillage est refusé aux navires visés au paragraphe 1 qui prennent la mer :

« a) Sans se conformer aux conditions fixées par l'autorité compétente d'un Etat membre dans le port d'inspection ; ou

« b) En refusant de se conformer aux dispositions applicables des conventions en ne se présentant pas dans le chantier de réparation indiqué.

« Ce refus est maintenu jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant apporte, à la satisfaction de l'autorité compétente de l'Etat membre dans lequel ont été constatées les anomalies, la preuve que le navire satisfait pleinement aux dispositions applicables des conventions.

« 5. Dans les cas visés au paragraphe 4, point a, le bureau en charge du contrôle des navires au titre de l'Etat du port, lorsque les anomalies ont été constatées dans un port français, alerte immédiatement les autorités compétentes de tous les autres Etats membres.

« Dans les cas visés au paragraphe 4, point b, le bureau en charge du contrôle des navires au titre de l'Etat du port alerte immédiatement les autorités compétentes de tous les autres Etats membres.

« Avant de refuser l'entrée au port, le ministre chargé de la mer peut consulter l'administration du pavillon du navire concerné.

« Art. 150-1.22. – Compétence professionnelle des inspecteurs.

« 1. Les inspections sont exclusivement effectuées par les inspecteurs qui satisfont aux critères de qualification fixés dans l'annexe 150-1.X et qui sont autorisés à agir dans le cadre du contrôle par l'Etat du port.

« 2. L'inspecteur peut être assisté par toute personne possédant les connaissances requises.

« 3. Les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port et les personnes qui les assistent ne doivent détenir aucun intérêt commercial ni dans le port d'inspection ni dans les navires visités.

« 4. Chaque inspecteur est porteur d'un document personnel sous la forme d'une carte d'identité conformément à la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port, après demande du DIRM.

« 5. Les DIRM veillent à ce que les compétences des inspecteurs soient vérifiées avant de les autoriser à effectuer des inspections, puis, à intervalles réguliers, par la suite.

« Art. 150-1.23. – Suivi des rapports d'anomalies.

« La personne chargée veille à ce que les anomalies manifestes notifiées par les pilotes, les autorités portuaires et les CROSS fassent l'objet d'une action de suivi appropriée ; elle consigne le détail des mesures prises.

« Art. 150-1.24. – Base de données des inspections.

« 1. Les inspecteurs veillent à ce que les informations relatives aux inspections effectuées soient transférées à la base de données des inspections dès que le rapport d'inspection est établi ou que l'immobilisation est levée.



« 2. Dans un délai maximal de soixante-douze heures, l'inspecteur veille à ce que les informations transférées à la base de données des inspections soient validées à des fins de publication.

« 3. Les fonctionnalités du système d'information sont détaillées dans l'annexe 150-1.XI.

« *Art. 150-1.25.* – Echange d'informations et coopération.

« La personne chargée évalue si les informations citées ci-dessous nécessitent un enregistrement dans la base de données :

« – informations concernant les navires qui n'ont pas procédé à toutes les notifications d'informations obligatoires en vertu de la directive 2009/16/CE, de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison et de la directive 2002/59/CE ainsi que, le cas échéant, du règlement (CE) n° 725/2004 ;

« – informations concernant les navires qui ont pris la mer sans s'être conformés aux dispositions de l'article 7 ou de l'article 10 de la directive 2000/59/CE ;

« – informations concernant les navires qui n'ont pas été autorisés à entrer dans un port ou qui en ont été expulsés pour des motifs de sûreté ;

« – informations concernant les anomalies manifestes conformément à l'article 150-1.23.

« *Art. 150-1.26.* – Contrôle des normes d'exploitation au titre de la convention MARPOL.

« Le contrôle des normes d'exploitation requis par la convention MARPOL s'effectue conformément à la division 213 et aux procédures du contrôle des navires du mémorandum d'entente de Paris.

« *Art. 150-1.27.* – Contrôle des organismes agréés.

« 1. Conformément à la directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 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, lorsque l'inspecteur constate, dès la première visite :

« a) Que des certificats réglementaires valides ont été délivrés par des organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009 agissant au nom de l'Etat du pavillon à un navire qui ne satisfait pas aux prescriptions pertinentes des conventions internationales ;

« b) Une insuffisance présentée par un navire porteur d'un certificat de classification en cours de validité et concernant des éléments couverts par ce certificat, il en informe l'organisme agréé concerné. Ce dernier prend immédiatement des mesures de correction appropriées.

« 2. L'inspecteur transmet une copie de ce rapport au bureau du contrôle des navires par l'Etat du port, au bureau de la réglementation et de la sécurité des navires qui informe l'Etat du pavillon concerné, la Commission et les Etats membres.

« 3. Seuls les cas dans lesquels des navires constituent une menace grave pour la sécurité et l'environnement ou reflètent un comportement particulièrement négligent de la part des organismes sont signalés aux fins du présent article.

« Pour déterminer dans quel cas il convient de signaler à la Commission, aux autres Etats membres et à l'Etat du pavillon qu'un organisme agréé n'a pas décelé de défauts graves dans la situation des navires visités, les critères suivants s'appliquent :

« a) La défaillance est liée aux visites statutaires réalisées par l'organisme agréé et est manifestement due à une négligence grave, à une imprudence ou à une omission de l'organisme agréé ;

« b) Les défauts auxquels l'organisme agréé n'a pas remédié de façon adéquate concernent les éléments structurels de la coque, la machinerie ou les équipements de sécurité et sont suffisamment graves pour entraîner :

« – une suspension, un retrait ou une approbation conditionnelle du certificat de sécurité par l'Etat du pavillon ; ou

« – une interdiction d'exploitation, conformément à la directive 1999/35/CE du Conseil, ou une immobilisation, conformément à l'article 150-1.19, émise par l'inspecteur lorsqu'il ne peut pas être remédié aux anomalies dans un délai de cinq jours.

« Le rapport comprend un exposé des faits qui précise pourquoi les critères précités sont considérés comme satisfaits.

« Il convient également de joindre, le cas échéant, les justificatifs suivants :

« – une copie des certificats de sécurité ;

« – des documents relatifs aux tâches réglementaires exécutées par l'organisme agréé avant la détection des défauts ;

« – des éléments attestant l'adoption de mesures par l'Etat du pavillon, l'Etat du port ou l'Etat d'accueil ;

« – une copie du rapport de visite établi par la société de classification après la détection des défauts ;

« – des photographies numériques des parties défectueuses.

« Après analyse, le rapport est transmis à la Commission européenne, à l'AESM et à tous les Etats membres par le bureau SM3.

« *Art. 150-1.28.* – Remboursement des frais.

« 1. Dans le cas où les inspections visées aux articles 150-1.13 et 150-1.14 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'Etat du port.

« 2. Tous les coûts liés aux inspections effectuées conformément à l'article 150-1.16 et à l'article 150-1.21, paragraphe 4, sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

« 3. En cas d'immobilisation d'un navire, tous les coûts liés à l'immobilisation dans le port sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

« 4. L'immobilisation n'est levée qu'après le paiement intégral ou le versement d'une garantie suffisante pour le remboursement des frais comme requis par l'arrêté du 19 mars 2009 modifié relatif à la tarification des frais occasionnés par un navire étranger immobilisé à la suite d'une inspection au titre de l'Etat du port.

#### « ANNEXE 150-1.1

##### « ÉLÉMENTS DU SYSTÈME COMMUNAUTAIRE D'INSPECTION PAR L'ÉTAT DU PORT

« (visés à l'article 150-1.5)

« Le système communautaire d'inspection par l'Etat du port comprend les éléments suivants :

« I. – Profil de risque des navires.

« Le profil de risque d'un navire est déterminé par la combinaison des paramètres génériques et historiques suivants :

« 1. Paramètres génériques.

« a) Type de navire.

« Les navires à passagers, les pétroliers, les navires-citernes pour gaz et produits chimiques et les vraquiers sont réputés présenter un risque plus élevé.

« b) Age du navire.

« Les navires de plus de douze ans sont réputés présenter un profil de risque plus élevé.

« c) Action de l'Etat du pavillon en matière de contrôle.

« i) Les navires battant le pavillon d'un Etat dont le taux d'immobilisation est élevé au sein de la Communauté et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus élevé.

« ii) Les navires battant le pavillon d'un Etat dont le taux d'immobilisation est faible au sein de la Communauté et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus faible.

« iii) Les navires battant le pavillon d'un Etat pour lesquels un audit a été mené à bien ou, le cas échéant, un plan comportant des mesures correctives a été présenté, les deux conformément aux code et procédures pour le système d'audit volontaire des Etats membres de l'OMI, sont réputés présenter un risque plus faible. Dès que les modalités visées à l'article 10, paragraphe 3, sont adoptées, l'Etat du pavillon d'un navire de ce type doit avoir démontré la conformité au code pour l'application des instruments obligatoires de l'OMI.

« d) Organismes agréés.

« i) Les navires munis de certificats délivrés par des organismes agréés dont le niveau de performance est faible ou très faible compte tenu de leur taux d'immobilisation au sein de la Communauté et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus élevé.

« ii) Les navires munis de certificats délivrés par des organismes agréés dont le niveau de performance est élevé compte tenu de leur taux d'immobilisation au sein de la Communauté et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus faible.

« iii) Les navires munis de certificats délivrés par des organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009.

« e) Respect des normes par les compagnies.

« i) Les navires d'une compagnie dont le respect des normes est faible ou très faible compte tenu du taux d'anomalie et d'immobilisation de ses navires au sein de la Communauté et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus élevé.

« ii) Les navires d'une compagnie dont le respect des normes est élevé compte tenu du taux d'anomalie et d'immobilisation de ses navires au sein de la Communauté et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus faible.

« 2. Paramètres historiques.

« i) Les navires ayant été immobilisés plus d'une fois sont réputés présenter un risque plus élevé.

« ii) Les navires pour lesquels les inspections ont révélé moins d'anomalies que le nombre prévu à l'annexe II au cours de la période visée à l'annexe II sont réputés présenter un risque plus faible.

« iii) Les navires qui n'ont pas été immobilisés au cours de la période visée à l'annexe II sont réputés présenter un risque plus faible.

« Les paramètres de risque sont combinés et affectés d'une pondération reflétant l'influence relative de chaque paramètre sur le risque global que présente le navire, afin de définir les profils de risque suivants :

- « – risque élevé ;
- « – risque normal ;
- « – risque faible.

« Les paramètres se rapportant au type de navire, à l'action de l'Etat du pavillon en matière de contrôle, aux organismes agréés et au respect des normes par les compagnies jouent un rôle prépondérant dans la détermination de ces profils de risque.

« II. – Inspection des navires.

« 1. Inspections périodiques.

« Les inspections périodiques ont lieu à intervalles déterminés à l'avance. Leur fréquence est déterminée par le profil de risque des navires. L'intervalle entre les inspections périodiques de navires présentant un profil de risque élevé n'excède pas six mois. L'intervalle entre les inspections périodiques de navires présentant d'autres profils de risque s'accroît à mesure que le risque diminue.

« La personne chargée sélectionne pour inspection périodique :

- « – tout navire présentant un profil de risque élevé qui n'a pas été inspecté dans un port ou mouillage de la Communauté ou de la région couverte par le mémorandum de Paris au cours des six derniers mois. Les navires présentant un profil de risque élevé sont susceptibles d'être inspectés dès le cinquième mois ;
- « – tout navire présentant un profil de risque normal qui n'a pas été inspecté dans un port ou mouillage de la Communauté ou de la région couverte par le mémorandum de Paris au cours des douze derniers mois. Les navires présentant un profil de risque normal sont susceptibles d'être inspectés dès le dixième mois ;
- « – tout navire présentant un profil de risque faible qui n'a pas été inspecté dans un port ou un mouillage dans la Communauté ou la région couverte par le mémorandum de Paris au cours des trente-six derniers mois. Les navires présentant un profil de risque faible sont susceptibles d'être inspectés dès le vingt-quatrième mois.

« 2. Inspections supplémentaires.

« Les navires auxquels s'appliquent les facteurs prépondérants ou imprévus énumérés ci-après sont soumis à une inspection quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique. La nécessité de procéder à une inspection supplémentaire en cas de facteurs imprévus est toutefois laissée au jugement professionnel de la personne chargée.

« 2. A. – Facteurs prépondérants.

« Les navires auxquels s'appliquent les facteurs prépondérants énumérés ci-après sont inspectés quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique :

- « – les navires ayant fait l'objet, depuis la dernière inspection effectuée dans la Communauté ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris, d'une suspension ou d'un retrait de classe pour des raisons de sécurité ;
- « – les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une notification d'un autre Etat membre ;
- « – les navires qui ne sont pas identifiables dans la base de données des inspections.
- « – les navires :
  - « – qui ont été impliqués dans une collision, un échouage ou un échouement en faisant route vers le port ;
  - « – qui ont été accusés d'avoir violé les dispositions applicables au rejet de substances ou effluents nuisibles, ou ;
  - « – qui ont manœuvré de façon incontrôlée ou peu sûre sans respecter les mesures d'organisation du trafic adoptées par l'OMI ou les pratiques et procédures de navigation sûres.

« 2. B. – Facteurs imprévus.

« Les navires auxquels s'appliquent les facteurs imprévus énumérés ci-après peuvent faire l'objet d'une inspection quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique. La décision de procéder à une telle inspection supplémentaire est laissée au jugement professionnel de la personne chargée :

- « – les navires qui ont contrevenu à la version applicable de la recommandation de l'OMI concernant le pilotage aux approches de la mer Baltique ;
- « – les navires munis de certificats délivrés par un organisme anciennement agréé dont l'agrément a été retiré depuis la dernière inspection effectuée dans la Communauté ou dans la région couverte par le mémorandum de Paris ;
- « – les navires signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies manifestes susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin conformément à l'article 150-1.23 de la présente directive ;
- « – les navires qui ne satisfont pas aux obligations de notification applicables visées à l'article 150-1.9 de la présente directive, aux directives 2000/59/CE et 2002/59/CE et, le cas échéant, au règlement (CE) n° 725/2004 ;
- « – les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou 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 la personne chargée juge le rapport ou la plainte manifestement non fondés ;

- « – les navires ayant déjà fait l'objet d'une immobilisation plus de trois mois auparavant ;
  - « – les navires qui ont été signalés comme présentant des anomalies non encore corrigées, à l'exception de ceux dont les anomalies devaient être corrigées dans un délai de quatorze jours après leur départ et de ceux dont les anomalies devaient être corrigées avant leur départ ;
  - « – les navires pour lesquels des problèmes ont été signalés en ce qui concerne leur cargaison, notamment les cargaisons nocives et dangereuses ;
  - « – les navires ayant été exploités de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement ;
  - « – les navires dont des informations de source sûre indiquent que les paramètres de risque sont différents de ceux enregistrés et que le profil de risque est de ce fait plus élevé.
- « 3. Système de sélection.
- « 3. A. – Les navires de "priorité I" sont inspectés comme suit :
- « a) Une inspection renforcée est effectuée sur :
- « – tout navire qui présente un profil de risque élevé et qui n'a pas été inspecté au cours des six derniers mois ;
  - « – tout navire à passagers, pétrolier, navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des douze derniers mois ;
- « b) Une inspection initiale ou une inspection détaillée, selon le cas, est effectuée sur :
- « – tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des douze derniers mois ;
- « c) En cas d'élément impérieux :
- « – une inspection détaillée ou une inspection renforcée, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, est effectuée sur tout navire qui présente un profil de risque élevé et sur tout navire à passagers, pétrolier, navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans ;
  - « – une inspection détaillée est effectuée sur tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans.
- « 3. B. – Lorsque la personne chargée décide de faire inspecter un navire de "priorité II", les dispositions suivantes s'appliquent :
- « a) Une inspection renforcée est effectuée sur :
- « – tout navire qui présente un profil de risque élevé et qui n'a pas été inspecté au cours des cinq derniers mois ;
  - « – tout navire à passagers, pétrolier, navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des dix derniers mois, ou
  - « – tout navire à passagers, pétrolier, navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque faible et qui n'a pas été inspecté au cours des vingt-quatre derniers mois ;
- « b) Une inspection initiale ou une inspection détaillée, selon le cas, est effectuée sur :
- « – tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des dix derniers mois, ou ;
  - « – tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque faible et qui n'a pas été inspecté au cours des vingt-quatre derniers mois ;
- « c) En cas d'élément imprévu :
- « – une inspection détaillée ou une inspection renforcée, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, est effectuée sur tout navire qui présente un profil de risque élevé ou sur tout navire à passagers, pétrolier, navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans ;
  - « – une inspection détaillée est effectuée sur tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans.

## « ANNEXE 150-1.II

## « PROFIL DE RISQUE DES NAVIRES

« (visé à l'article 150-1.10, §2)

Paramètres génériques		Profil de risque					
		Navires à risque élevé (NRÉ)		Navires à risque normal (NRN)	Navires à risques faibles (NRF)		
Paramètres génériques		Critères	Pondération (en points)	Critères	Critères		
1	Type de navire	Chimiquier Gazier Pétrolier Vraquier Navires à passagers	2	Ni un navire à risque élevé ni un navire à risque faible	Tous types		
2	Âge du navire	Tous types > 12 ans	1		Tous âges		
3a	Pavillon	Listes noire, grise et blanche	Noir — Risque très élevé Risque élevé Risque moyen à élevé		2	Blanc	
			Noir — Risque moyen		1		
3b	Audit OMI	-	-		Oui		
4a	Organismes agréés	Performance	Élevée		-	Élevée	
			Moyenne		-	-	
			Faible		Faible	1	-
			Très faible		Très faible	-	-
4b	Agréé UE	-	-		Oui		
5	Compagnies	Performance	Élevée		-	-	
			Moyenne		-	-	
			Faible		Faible	2	-
			Très faible	Très faible	-	-	
Paramètres historiques							
6	Nombre d'anomalies enregistrées lors de chaque inspection au cours des 36 derniers mois	Anomalies	Sans objet	-	≤ 5 (et au moins une inspection effectuée au cours des 36 derniers mois)		
7	Nombre d'immobilisations au cours des 36 derniers mois	Immobilisations	≥ 2 immobilisations	1	Pas d'immobilisation		
<p>NRÉ sont des navires qui remplissent les critères à concurrence d'une pondération totale de 5 points ou plus.</p> <p>NRF sont des navires qui remplissent tous les critères dans le cadre des paramètres applicables au risque faible.</p> <p>NRN sont des navires qui ne sont ni NRÉ ni NRF.</p>							

## « ANNEXE 150-1.III

## « NOTIFICATION

« (visé à l'article 150-1.9, §1)

« Informations à fournir en vertu de l'article 150-1.09, paragraphe 1 :

« Les informations énumérées ci-dessous sont communiquées à l'autorité ou organisme portuaire ou à l'autorité ou organisme désignés pour assurer cette fonction au moins trois jours avant la date prévue de l'arrivée au port ou au mouillage ou avant que le navire ne quitte le port ou mouillage précédent si le voyage doit durer moins de trois jours :

- « a) Identification du navire (nom, indicatif d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI) ;
- « b) Durée prévue de l'escale ;
- « c) Pour les navires-citernes :
  - « i) configuration : simple coque, simple coque avec SBT, double coque ;
  - « ii) état des citernes à cargaison et à ballast : pleines, vides, inertées ;
  - « iii) volume et nature de la cargaison ;
- « d) Opérations envisagées au port ou au mouillage de destination (chargement, déchargement, autres) ;
- « e) Inspections et visites réglementaires envisagées et travaux de maintenance et de réparation importants qui seront effectués dans le port de destination ;
- « f) Date de la dernière inspection renforcée effectuée dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.

## « ANNEXE 150-1.IV

## « LISTES DE CERTIFICATS ET DOCUMENTS

« (visés à l'article 150-1.13, point 1)

- « 1. Certificat international de jauge (1969).
- « 2. Certificat de sécurité pour navire à passagers.
- « 3. Certificat de sécurité de construction pour navire de charge.
- « 4. Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge.
- « 5. Certificat de sécurité radio pour navire de charge.
- « 6. Certificat d'exemption comprenant, le cas échéant, la liste des cargaisons.
- « 7. Certificat de sécurité pour navire de charge.
- « 8. Certificat international de sûreté du navire (ISSC).
- « 9. Fiche synoptique continue.
- « 10. Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac.
- « 11. Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac.
- « 12. Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac.
- « 13. Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac.
- « 14. Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.
- « 15. Certificat international de prévention de la pollution par les substances nuisibles liquides transportées en vrac.
- « 16. Certificat international de franc-bord (1966).
- « 17. Certificat international d'exemption de franc-bord.
- « 18. Registre des hydrocarbures (parties I et II).
- « 19. Registre de la cargaison.
- « 20. Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.
- « 21. Certificats ou autres documents exigés conformément aux dispositions de la convention STCW 78/95.
- « 22. Certificats médicaux (convention de l'OIT n° 73 concernant l'examen médical des gens de mer).
- « 23. Tableau précisant l'organisation du travail à bord (convention de l'OIT n° 180 et convention STCW 78/95).
- « 24. Registres des heures de travail et de repos des marins (convention de l'OIT n° 180).
- « 25. Renseignements sur la stabilité.
- « 26. 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 (SOLAS 74, chapitre IX).
- « 27. Certificats concernant la solidité de la coque et les installations de propulsion du navire, délivrés par l'organisme agréé concerné (à requérir seulement si le navire est classé par un organisme agréé).
- « 28. Attestation de conformité aux dispositions spéciales concernant les navires qui transportent des marchandises dangereuses.
- « 29. Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et permis d'exploiter un engin à grande vitesse.

- « 30. Liste spéciale ou manifeste des marchandises dangereuses, ou plan d'arrimage détaillé.
- « 31. Journal de bord du navire pour les comptes rendus d'exercices d'alerte, y compris les exercices en matière de sûreté, et registre de contrôle et d'entretien des appareils et dispositifs de sauvetage et des appareils et dispositifs de lutte contre l'incendie.
- « 32. Certificat de sécurité pour navire spécialisé.
- « 33. Certificat de sécurité pour plate-forme mobile de forage en mer.
- « 34. 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.
- « 35. Rôle d'équipage, plan de lutte contre l'incendie et, pour les navires à passagers, plan de maîtrise des avaries.
- « 36. Plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures à bord.
- « 37. Rapports de visites (pour les vraquiers et les pétroliers).
- « 38. Rapports d'inspection établis lors de précédents contrôles par l'Etat du port.
- « 39. Pour les navires rouliers à passagers, informations sur le rapport A/A-maximal.
- « 40. Attestation autorisant le transport de céréales.
- « 41. Manuel d'assujettissement de la cargaison.
- « 42. Plan de gestion et registre des ordures.
- « 43. Système d'aide à la décision pour les capitaines des navires à passagers.
- « 44. Plan de coopération en matière de recherche et de sauvetage pour les navires à passagers exploités sur des liaisons fixes.
- « 45. Listes des limites opérationnelles pour les navires à passagers.
- « 46. Livret pour les navires vraquiers.
- « 47. Plan de chargement et de déchargement pour les navires vraquiers.
- « 48. 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).
- « 49. Certificats exigés par la directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes [1].
- « 50. Certificats exigés par le règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer en cas d'accident [2].
- « 51. Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère.
- « 52. Certificat international de prévention de la pollution par les eaux résiduaires.

(1) A partir de la date d'application de la directive 2009/20/CE.

(2) A partir de la date d'application du règlement (CE) n° 392/2009.

#### « ANNEXE 150-1.V

##### « EXEMPLES DE MOTIFS ÉVIDENTS

« (visés à l'article 150-1.13, point 3)

- « A. – Exemples de motifs évidents justifiant une inspection détaillée.
- « 1. Les navires énumérés à l'annexe 150-1.I, partie II, points 2.A et 2.B.
- « 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.
- « 4. Des éléments indiquent que les membres de l'équipage ne sont pas à même de satisfaire aux exigences en matière de communication à bord définies à l'article 18 de la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.
- « 5. Un brevet a été obtenu d'une manière frauduleuse ou la personne qui possède un brevet n'est pas celle à laquelle ce brevet avait été initialement délivré.
- « 6. Le capitaine, un officier ou un matelot du navire possède un brevet délivré par un pays qui n'a pas ratifié la convention STCW 78/95.
- « 7. Les règles de sécurité ou les directives de l'OMI ont été transgressées au niveau de la cargaison ou d'autres opérations, par exemple teneur en oxygène supérieure au niveau maximal prescrit dans les conduites acheminant le gaz inerte vers les citernes à cargaison.
- « 8. 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.
- « 9. 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.
- « 10. De faux appels de détresse ont été envoyés sans être suivis des procédures d'annulation appropriées.
- « 11. Les principaux équipements ou dispositifs exigés par les conventions sont manquants.

- « 12. Conditions d'hygiène déplorables à bord du navire.
- « 13. 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.
- « 14. Des éléments indiquent ou prouvent que le capitaine ou l'équipage ne connaissent 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.
- « 15. Absence de tableau précisant l'organisation du travail à bord ou de registres des heures de travail et de repos des marins.
- « B. – Exemples de motifs évidents justifiant le contrôle de la sûreté des navires.
- « 1. L'inspecteur peut estimer qu'il existe des motifs évidents d'arrêter des mesures de contrôle supplémentaires en matière de sûreté lors de l'inspection initiale dans le cadre du contrôle par l'Etat du port dans les circonstances suivantes :
  - « 1.1. L'ISSC n'est pas valide ou est arrivé à expiration ;
  - « 1.2. Le navire présente un niveau de sûreté inférieur à celui du port ;
  - « 1.3. Les exercices liés à la sûreté du navire n'ont pas été réalisés ;
  - « 1.4. Le dossier des renseignements sur les dix dernières activités d'interface navire/port ou navire/navire est incomplet ;
  - « 1.5. Il ressort de certains éléments ou il a été constaté que les membres clés du personnel du navire ne sont pas capables de communiquer entre eux ;
  - « 1.6. Il ressort de constatations que les arrangements relatifs à la sûreté comportent de graves lacunes ;
  - « 1.7. Des informations émanant de tiers, comme un rapport ou une plainte, concernant des informations liées à la sûreté ont été communiquées ;
  - « 1.8. Le navire est titulaire d'un certificat international de sûreté du navire (ISSC) provisoire faisant suite à un autre certificat provisoire et, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, l'une des raisons pour lesquelles le navire ou la compagnie a sollicité un tel certificat est de se soustraire à l'obligation de satisfaire pleinement au chapitre XI-2 de la convention SOLAS 74 et à la partie A du code ISPS au-delà de la période de validité du certificat ISSC provisoire initial. La partie A du code ISPS définit les circonstances dans lesquelles un certificat provisoire peut être délivré.
- « 2. Si l'existence de motifs évidents au sens de ce qui précède est établie, l'inspecteur informe sans délai l'autorité de sûreté compétente (sauf si l'inspecteur est lui-même un agent de sûreté dûment habilité). L'autorité de sûreté compétente décide alors quelles sont les mesures de contrôle supplémentaires compte tenu du niveau de sûreté conformément à la règle 9 de la convention SOLAS 74, chapitre XI.
- « 3. Les motifs évidents autres que ceux qui sont décrits ci-dessus relèvent de la compétence de l'agent de sûreté dûment habilité.

#### « ANNEXE 150-I.VI

##### « PROCÉDURES POUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES

« (visés à l'article 150-I.15, §1)

- « Annexe 1. – “Directives pour les inspecteurs du contrôle par l'Etat du port” du mémorandum d'entente de Paris, et instructions ci-après du mémorandum d'entente de Paris, dans leur version actualisée :
  - « – instruction 33/2000/02 : Operational Control on Ferries and Passenger Ships (instruction 33/2000/02 : Contrôle opérationnel des transbordeurs et navires à passagers) ;
  - « – instruction 35/2002/02 : Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (instruction 35/2002/02 : Orientations pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'Etat du port concernant les cartes électroniques) ;
  - « – instruction 36/2003/08 : Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (instruction 36/2003/08 : Directives pour l'inspection portant sur les conditions de vie et de travail) ;
  - « – instruction 37/2004/02 : Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (instruction 37/2004/02 : Orientations en conformité avec la convention STCW 78/95, telle que modifiée) ;
  - « – instruction 37/2004/05 : Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (instruction 37/2004/05 : Directives pour l'inspection portant sur les heures de travail et de repos) ;
  - « – instruction 37/2004/10 : Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (instruction 37/2004/10 : Directives pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'Etat du port concernant les aspects liés à la sécurité) ;
  - « – instruction 38/2005/02 : Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) [instruction 38/2005/02 : Orientations pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'Etat du port concernant la vérification de l'enregistreur des données du voyage (VDR)] ;
  - « – instruction 38/2005/05 : Guidelines on Marpol 73/78 Annex I (instruction 38/2005/05 : Orientations relatives à la convention Marpol 73/78, annexe I) ;



- « – instruction 38/2005/07 : Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers [instruction 38/2005/07 : Orientations relatives au contrôle du système d'évaluation de l'état du navire (CAS) pour les pétroliers à simple coque] ;
- « – instruction 39/2006/01 : Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (instruction 39/2006/01 : Orientations pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'Etat du port concernant le code ISM) ;
- « – instruction 39/2006/02 : Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (instruction 39/2006/02 : Orientations pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'Etat du port concernant le contrôle du SMDSM) ;
- « – instruction 39/2006/03 : Optimisation of Banning and Notification Checklist (instruction 39/2006/03 : Optimisation de la liste de contrôle pour la notification et le bannissement) ;
- « – instruction 39/2006/10 : Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) [instruction 39/2006/10 : Orientations pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'Etat du port concernant l'examen des citernes à ballast et la simulation d'une panne d'alimentation (test de la panne générale d'électricité)] ;
- « – instruction 39/2006/11 : Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (instruction 39/2006/11 : Directives concernant la vérification de la structure des vraquiers) ;
- « – instruction 39/2006/12 : Code of Good Practice for Port State Control Officers (instruction 39/2006/12 : Code de bonne pratique pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'Etat du port) ;
- « – instruction 40/2007/04 : Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (instruction 40/2007/04 : Critères pour l'évaluation de la responsabilité des organismes agréés) ;
- « – instruction 40/2007/09 : Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of Marpol 73/78 (instruction 40/2007/09 : Orientations pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'Etat du port concernant la conformité à l'annexe VI de la convention Marpol 73/78).

#### « ANNEXE 150-I.VII

##### « INSPECTION RENFORCÉE DES NAVIRES

« (visés à l'article 150-1.14)

« L'inspection renforcée porte notamment sur l'état général des points à risque suivants :

- « – documents ;
- « – état de la structure ;
- « – état en ce qui concerne la résistance aux intempéries ;
- « – systèmes d'urgence ;
- « – radiocommunications ;
- « – opérations de manutention de la cargaison ;
- « – sécurité incendie ;
- « – alarmes ;
- « – conditions de vie et de travail ;
- « – matériel de navigation ;
- « – engins de sauvetage ;
- « – marchandises dangereuses ;
- « – propulsion et machines auxiliaires ;
- « – prévention de la pollution.

« En outre, sous réserve de sa faisabilité matérielle ou de limitations éventuelles liées à la sécurité des personnes, du navire ou du port, l'inspection renforcée suppose de vérifier des points à risque spécifiques en fonction du type de navire inspecté, conformément à l'article 150-1.14, paragraphe 3.

#### « ANNEXE 150-I.VIII

##### « DISPOSITIONS CONCERNANT LE REFUS D'ACCÈS AUX PORTS ET MOUILLAGE DANS LA COMMUNAUTÉ

« (visés à l'article 150-1.16)

« 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 remplit les conditions visées au paragraphe 150-1.16, point 1, et 150-1.21, point 4.

« Lorsque les conditions décrites à l'article 150-1.16, paragraphe 1, sont réunies, l'inspecteur du port dans lequel le navire est immobilisé pour la troisième fois informe par écrit le capitaine du navire qu'une mesure de refus d'accès sera prononcée, qui deviendra effective aussitôt que le navire aura quitté le port. La mesure de refus d'accès devient effective aussitôt que le navire a quitté le port après rectification des anomalies ayant causé l'immobilisation.

« 2. Le ministère chargé de la mer transmet une copie de la mesure de refus d'accès à l'administration de l'Etat du pavillon, à l'organisme agréé concerné, aux autres Etats membres et aux autres signataires du mémorandum d'entente de Paris, à la Commission et au secrétariat du mémorandum d'entente de Paris. Le ministère chargé de la mer met également à jour la base de données des inspections en y ajoutant immédiatement les informations relatives au refus d'accès.

« 3. Afin d'obtenir la levée de la mesure de refus d'accès, le propriétaire ou l'exploitant doit adresser une demande formelle au ministre chargé de la mer. Cette demande doit être accompagnée d'un document de l'administration de l'Etat du pavillon délivré à la suite d'une visite effectuée à bord par un inspecteur dûment habilité par l'administration de l'Etat du pavillon, certifiant que le navire est pleinement conforme aux dispositions applicables des conventions. L'administration de l'Etat du pavillon apporte au ministre chargé de la mer la preuve qu'une visite a été effectuée à bord.

« 4. La demande de levée de la mesure de refus d'accès doit également être accompagnée, le cas échéant, d'un document de la société de classification au sein de laquelle le navire est classé, établi à la suite d'une visite effectuée à bord par un inspecteur de la société de classification, certifiant que le navire est conforme aux normes de classification spécifiées par ladite société. La société de classification apporte au ministère chargé de la mer la preuve qu'une visite a été effectuée à bord.

« 5. La mesure de refus d'accès ne peut être levée qu'au terme du délai visé à l'article 150-1.16 de la présente directive et à la suite d'une nouvelle inspection du navire dans un port ayant fait l'objet d'un accord.

« Si le port ayant fait l'objet d'un accord est situé dans un Etat membre, l'autorité compétente de cet Etat peut, à la demande de l'autorité compétente qui a arrêté la mesure de refus d'accès, autoriser le navire à entrer dans ledit port pour faire l'objet d'une nouvelle inspection. Dans ce cas, aucune opération n'est effectuée sur la cargaison dans le port tant que la mesure de refus d'accès n'est pas levée.

« 6. Si l'immobilisation qui a donné lieu à la mesure de refus d'accès résultait d'anomalies structurelles du navire, l'autorité compétente qui a arrêté la mesure de refus d'accès peut exiger que certains espaces, notamment les espaces à cargaison et les citernes, puissent être examinés dans le cadre de la nouvelle inspection.

« 7. La nouvelle inspection est effectuée par l'autorité compétente de l'Etat membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès ou par l'autorité compétente du port de destination avec le consentement de l'autorité compétente de l'Etat membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès. L'autorité compétente peut demander un préavis maximal de quatorze jours pour la nouvelle inspection. La preuve est apportée, à la satisfaction de cet Etat membre, que le navire respecte pleinement les dispositions applicables des conventions.

« 8. La nouvelle inspection est une inspection renforcée qui doit porter au moins sur les éléments à prendre en compte qui sont énumérés à l'annexe VII.

« 9. Tous les coûts de cette inspection renforcée sont supportés par le propriétaire ou l'exploitant du navire.

« 10. Si les résultats de l'inspection renforcée donnent satisfaction à l'Etat membre conformément à l'annexe 150-1.VII, la mesure de refus d'accès est levée et la compagnie du navire en est informée par écrit.

« 11. Le ministère chargé de la mer informe également de sa décision, par écrit, l'administration de l'Etat du pavillon, la société de classification concernée, les autres Etats membres, les autres signataires du mémorandum d'entente de Paris, la Commission et le secrétariat du mémorandum d'entente de Paris. Le ministère chargé de la mer doit également mettre à jour la base de données des inspections en y ajoutant immédiatement les informations relatives à la levée du refus d'accès.

« 12. Les informations relatives aux navires auxquels l'accès aux ports dans la Communauté a été refusé doivent être rendues disponibles dans la base de données des inspections et publiées conformément aux dispositions de l'article 150-1.26 et de l'annexe 150-1.XII.

#### « ANNEXE 150-1.IX

##### « CRITÈRES POUR L'IMMOBILISATION DES NAVIRES

« (visés à l'article 150-1.19, §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.

« Le point 3 contient des exemples d'anomalies qui peuvent en elles-mêmes justifier l'immobilisation du navire concerné (article 150-1.19, paragraphe 4).

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

« a) Que les dispositions contenues dans la règle I-11 (c) de la convention SOLAS 74 concernant la notification à l'administration de l'Etat du pavillon, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme agréé chargé de délivrer le certificat approprié aient été dûment prises en compte ;

« b) Qu'avant que le navire n'entre dans le port, le capitaine ou le propriétaire du navire ait fourni à l'autorité chargée du contrôle par l'Etat du port des précisions sur les circonstances de l'accident et les dommages subis et des informations concernant la notification obligatoire à l'administration de l'Etat du pavillon ;

« c) Que le navire fasse l'objet des mesures correctives appropriées, à la satisfaction de l'autorité ; et.

« d) Que l'autorité, une fois informée de l'exécution des mesures correctives, se soit assurée que les anomalies présentant un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement ont été effectivement corrigées.

« 1. Critères principaux.

« Pour déterminer si un navire doit ou non être immobilisé, l'inspecteur doit, dans le cadre de son jugement professionnel, 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 une indication de la gravité de l'anomalie. Toutefois, cette obligation ne s'impose pas dans tous les cas. Elle implique 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.

« Pour décider si les anomalies constatées sur un navire sont suffisamment graves pour justifier l'immobilisation du navire, l'inspecteur doit vérifier si :

« 1. Le navire dispose des documents appropriés en cours de validité ;

« 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 prochain voyage ;

« 5. Assurer le bon fonctionnement de la salle des machines pendant tout le prochain voyage ;

« 6. Assurer correctement la propulsion et la conduite pendant tout le prochain 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 tout le prochain voyage ;

« 10. Maintenir une stabilité adéquate pendant tout le prochain voyage ;

« 11. Maintenir une étanchéité adéquate pendant tout le prochain voyage ;

« 12. Communiquer dans des situations de détresse si cela s'avère nécessaire pendant le prochain voyage ;

« 13. Assurer des conditions de sécurité et d'hygiène à bord pendant tout le prochain voyage ;

« 14. Fournir le plus d'informations possible en cas d'accident.

« 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.

« 43. 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 et documents en cours de validité requis par les instruments applicables. Toutefois, les navires battant le pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à une convention applicable ou qui n'a pas donné effet à un autre instrument applicable ne peuvent pas détenir les certificats prévus par la convention ou un autre instrument applicable. L'absence des certificats requis ne constitue donc pas en soi un motif suffisant pour immobiliser ces navires ; toutefois, en application de la clause prévoyant de ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables, le navire doit être en conformité matérielle avec les prescriptions avant de pouvoir prendre la mer.

« 3.2. Domaines relevant de la convention SOLAS 74.

« 1. Fonctionnement défectueux de la propulsion et d'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 cale.

« 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 impropres à l'usage auquel ils sont destinés, 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 fonctionnement défectueux du matériel radio pour les communications de détresse et de sécurité.

« 10. Absence ou fonctionnement défectueux du matériel de navigation, compte tenu des dispositions de la règle V/16.2 de la convention SOLAS 74.

« 11. Absence de cartes marines à jour et/ou de toute autre publication nautique pertinente nécessaire au voyage à effectuer, étant entendu qu'un système de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS) doté d'une approbation de type et utilisant des données officielles peut remplacer les cartes.

« 12. Absence de ventilation d'extraction antidéflagrante pour les salles de pompes de la cargaison.

« 13. Graves anomalies en matière d'exigences de fonctionnement, telles que décrites à l'annexe 1, partie 5.5, du mémorandum d'entente de Paris.

« 14. L'effectif, la composition ou la qualification de l'équipage ne correspond pas au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.

« 15. Non-exécution du programme renforcé d'inspections prévu par la convention SOLAS 74, chapitre XI, règle 2.

« 3.3. Domaines relevant du code IBC.

« 1. Transport d'une substance ne figurant pas dans le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison.

« 2. Dispositifs de sécurité à haute pression manquants ou endommagés.

« 3. Installations électriques dépourvues de sécurités intrinsèques ou non conformes aux prescriptions du code.

« 4. Présence de sources d'ignition dans des zones dangereuses.

« 5. Non-respect d'obligations particulières.

« 6. Dépassement de la quantité maximale admissible de cargaison par citerne.

« 7. Isolation thermique insuffisante pour les produits sensibles.

« 3.4. Domaines relevant du code IGC.

« 1. Transport d'une substance ne figurant pas sur le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison.

« 2. Manque de dispositifs de fermeture pour les logements ou les espaces de service.

« 3. Cloison non étanche au gaz.

« 4. Sas à air défectueux.

« 5. Vannes à fermeture rapide manquantes ou défectueuses.

« 6. Vannes de sécurité manquantes ou défectueuses.

« 7. Installations électriques dépourvues de sécurités intrinsèques ou non conformes aux prescriptions du code.

« 8. Non-fonctionnement des ventilateurs dans la zone de cargaison.

« 9. Non-fonctionnement des alarmes de pression pour les citernes à cargaison.

« 10. Système de détection de gaz et/ou système de détection de gaz toxiques défectueux.

« 11. Transport de substances à inhiber sans certification d'accompagnement valable.

« 3.5. Domaines relevant de la convention LL. 66.

« 1. Avaries ou corrosion étendues, corrosion des tôles ou des raidisseurs sur ponts ou sur coque, affectant l'aptitude à la navigation ou la résistance à des charges localisées, sauf si des réparations temporaires appropriées ont été effectuées pour permettre au navire de se rendre dans un port afin d'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, 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 73/78, annexe I.

« 1. Absence, détérioration grave ou fonctionnement défectueux 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.
  - « 4. Montage illicite d'une dérivation de rejet.
  - « 5. Dossier des rapports de visites absent ou non conforme à la règle 13 G (3) (b) de la convention MARPOL 73/78.
- « 3.7. Domaines relevant de la convention MARPOL 73/78, annexe II.
- « 1. Absence du manuel P & A.
  - « 2. La cargaison n'est pas ventilée par catégories.
  - « 3. Registre de cargaison non disponible.
  - « 4. Transport de substances analogues aux hydrocarbures sans satisfaire aux exigences ou en l'absence d'un certificat modifié en conséquence.
  - « 5. Montage illicite d'une dérivation de rejet.
- « 3.8. Domaines relevant de la convention MARPOL 73/78, annexe V.
- « 1. Absence de plan de gestion des ordures.
  - « 2. Absence de registre des ordures.
  - « 3. Personnel navigant ne connaissant pas les dispositions du plan de gestion en matière d'élimination et d'évacuation des ordures.
- « 3.9. Domaines relevant de la convention STCW 78/95 et de la directive 2008/106/CE.
- « 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 de l'Etat du pavillon.
  - « 2. Preuve qu'un brevet a été obtenu d'une manière frauduleuse ou que la personne qui possède un brevet n'est pas celle à laquelle ce brevet avait été initialement délivré.
  - « 3. Les dispositions en matière d'effectifs de sécurité prévues par l'administration de l'Etat du pavillon ne sont pas respectées.
  - « 4. 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 de l'Etat du pavillon.
  - « 5. 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 en mer.
  - « 6. 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.
  - « 7. 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.
- « 3.10. Domaines relevant des conventions de l'OIT.
- « 1. Quantité de nourriture insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port.
  - « 2. Quantité d'eau potable insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port.
  - « 3. Conditions d'hygiène déplorables à bord.
  - « 4. Absence de chauffage dans les logements d'un navire opérant dans des zones où la température peut être très basse.
  - « 5. Ventilation insuffisante dans les logements d'un navire.
  - « 6. Présence en excès de déchets, blocage des couloirs ou des logements par du matériel ou la cargaison ou autres éléments compromettant la sécurité dans ces zones.
  - « 7. Preuve flagrante que le personnel de veille et de garde pour le premier quart ou les quarts suivants est affaibli par la fatigue.
- « 3.11. Domaines ne nécessitant pas l'immobilisation mais requérant la suspension des opérations de cargaison.
- « Le fonctionnement défectueux (ou le défaut d'entretien) du système à gaz inerte, des engins ou machines afférents à la cargaison est considéré comme un motif suffisant pour suspendre les opérations sur la cargaison.

#### « ANNEXE 150-I.X

##### « CRITÈRES MINIMAUX POUR LES INSPECTEURS

« (visés à l'article 150-I.22, § 1 et 5)

- « I. – Inspecteurs exerçant des inspections de contrôle par l'Etat du port.
- « 1. Tout officier ou inspecteur des affaires maritimes, tout autre agent de l'Etat affecté dans un centre de sécurité des navires exerçant les fonctions d'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes ne peut être qualifié pour les visites au titre du contrôle par l'Etat du port que s'il justifie en outre d'une des formations préalables suivantes :
- « A. – Soit :
- « Avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur dans un centre de sécurité des navires et :
- « 1.1. Ayant exercé en mer, pendant cinq ans au moins, les fonctions d'officier du service "pont" ou du service "machines", selon le cas, être titulaire d'un des brevets ci-dessous :

- « – capitaine au long cours ;
  - « – capitaine de la marine marchande ;
  - « – capitaine côtier ;
  - « – officier mécanicien de 1<sup>re</sup> classe ;
  - « – officier mécanicien de 2<sup>e</sup> classe ; ou
- « 1.2. Ayant exercé en mer, alternativement et pendant cinq ans au moins, les fonctions d’officier du service “pont” et du service “machines”, être titulaire d’un des brevets ci-dessous :
- « – capitaine de 1<sup>re</sup> classe de la navigation maritime ;
  - « – capitaine de 2<sup>e</sup> classe de la navigation maritime ;
  - « – diplôme d’études supérieures de la marine marchande,
- « 2. Ou être titulaire d’un diplôme d’ingénieur mécanicien ou d’ingénieur dans le domaine maritime ou être architecte naval en matière de navires de commerce, et avoir une ancienneté d’au moins cinq ans dans une de ces fonctions.
- « B. – Soit :
- « Avoir exercé pendant deux ans au moins les fonctions d’inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes dans un service de sécurité des navires et 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 avoir un titre de cette école.
- « C. – Soit :
- « Avoir été affecté dans un service de sécurité des navires avant le 19 juin 1995.
- « 2. L’inspecteur qualifié doit pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer.
- « 3. L’inspecteur qualifié doit posséder une connaissance appropriée des dispositions des conventions internationales et des procédures pertinentes relatives au contrôle exercé par l’Etat du port et avoir effectué dix inspections au cours des deux dernières années.
- « 4.1. L’inspecteur qualifié reçoit une “carte d’identité d’inspecteur agissant dans le cadre des contrôles par l’Etat du port” délivrée par le directeur régional des affaires maritimes dont dépend le lieu d’affectation de l’inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes au moment de la demande.
- « 4.2. La carte d’identité contient les informations suivantes :
- « a) Le nom du titulaire de la carte ;
  - « b) Une photo d’identité récente du titulaire de la carte ;
  - « c) La signature du titulaire de la carte ;
  - « d) Un texte indiquant que le titulaire est autorisé à effectuer les inspections au titre du contrôle par l’Etat du port.
- « Les mentions portées sur la carte figurent en français et en anglais.
- « II. – Inspecteurs exerçant des inspections de contrôle par l’Etat du port dans le cadre du MoU Paris.
- « 1. Avant d’être qualifiés pour effectuer des inspections au titre du mémorandum d’entente de Paris, les inspecteurs doivent, au cours de l’année précédant leur demande de qualification ;
- « a) être qualifié au titre de la partie I ;
  - « b) respecter les critères pertinents définis dans l’instruction “Paris MoU Policy on training of new entrant PSC Officers and the professional development scheme for PSC Officers” ;
  - « c) être confirmés dans leur compétence par le chef de centre de sécurité des navires dont il dépend suite à un entretien.
- « 2. Pour garder leur qualification, les inspecteurs doivent respecter les critères pertinents définis dans l’instruction citée en 1 b.
- « 3. Pour recouvrer la qualification, l’inspecteur doit, préalablement à un entretien avec le chef de centre en vue de la confirmation de sa compétence, avoir participé à des actions de formations définies dans l’instruction citée en 1 b.
- « 4. Le directeur interrégional de la mer en charge de l’instruction et du retrait des cartes conformément à l’article 150-1.22 entretient un tableau de suivi de qualification conforme à l’instruction citée en 1 b.
- « 5. La carte d’identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l’Etat du port est délivrée après instruction de la DIRM.
- « 6. L’inspecteur applique le “code of good practice for PSCOs conducting inspection dans le cadre du mémorandum d’entente de Paris”.

« ANNEXE 150-1. XI

« FONCTIONNALITÉS DE LA BASE DE DONNÉES DES INSPECTIONS

« (visées à l’article 150-1.24, 1)

« 1. La base de données des inspections effectuées au titre de la directive est intégrée au système d’information hébergé par l’Agence européenne de sécurité maritime. Ce système d’information est dénommé THETIS (*The Hybrid European Targeting and Inspection System*).

- « 2. La personne chargée et les inspecteurs se fient à THETIS qui :
- « – intègre les données d’inspection des Etats membres et de tous les signataires du mémorandum d’entente de Paris ;
  - « – fournit des données relatives au profil de risque des navires et aux navires devant subir une inspection ;
  - « – calcule les obligations de chaque Etat membre en matière d’inspection ;
  - « – fournit la liste blanche ainsi que la liste grise et la liste noire des Etats du pavillon visées à l’article 16, paragraphe 1 ;
  - « – fournit des données sur le respect des normes par les compagnies ; et
  - « – désigne les points à risque soumis à vérification lors de chaque inspection ;
  - « – établit la liste des navires éligibles au refus d’accès.

*« Section 150-2*

*« Navires exclus du mémorandum d’entente de Paris*

« Art. 150-2.01. – Champ d’application.

« 1. Pour les navires de servitude étrangers, les navires de plaisance à usage personnel ou de formation étrangers, les navires de pêche étrangers et plus généralement tous les autres navires n’entrant pas dans le champ d’application de la directive 2009/16 visée dans la section 150-1, faisant escale dans un port français ou mouillant au large d’un tel port, l’inspecteur applique les dispositions qui leur sont applicables en vertu d’une convention donnée et prend, pour les domaines non couverts par une convention, toute mesure nécessaire pour s’assurer que les navires concernés ne présentent pas un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou l’environnement.

« Art. 150-2.02. – Règles applicables.

« Les navires peuvent être soumis à une visite 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.

« Les dispositions des articles 150-1.02, 150-1.04, 150-1.13, 150-1.15, 150-1.17, 150-1.18, 150-1.19, 150-1.20, 150-1.21, 150-1.22, 150-1.23, 150-1.24, 150-1.28 sont applicables.

« 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.

« Art. 150-2.03. – 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, dès que celui-ci sera entré en vigueur.

*« Section 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*

« Art. 150-3.01. – Objectif et champ d’application.

« 1. Comme requis par la directive 1999/95/CE, 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 Etat 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 Etat 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 Etat partie à la convention n° 180 de l'OIT ou au protocole de la convention n° 147 de l'OIT ou aux deux.

« *Art. 150-3.02.* – Autorité compétente.

« 1. L'autorité et les inspecteurs compétents sont ceux définis à l'article 150-1.04.

« 2. 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.

« *Art. 150-3.03.* – Préparation des rapports.

« Sans préjudice de l'article 150-3.01, paragraphe 2, si le chef de centre 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 réclamation 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.

« *Art. 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.I, 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.II 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'Etat 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.

« Pour ce faire, l'inspecteur utilise l'instruction sur les directives pour l'inspection portant sur les heures de travail et de repos.

« *Art. 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.

« *Art. 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 150-1.17 "Rapport d'inspection au capitaine" de la présente division sont applicables au présent chapitre.



« 3. Les dispositions des paragraphes 6, 7 et 8 de l'article 150-1.19 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**

**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 inapplicable.  
 (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 ou figure le total des heures de travail journalier.

Annexe 150-3.A.2

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

Nom du navire: \_\_\_\_\_ Numéro OMI (le cas échéant): \_\_\_\_\_ Pavillon du navire: \_\_\_\_\_

Matin (nom et prénoms): \_\_\_\_\_ Position/rang: \_\_\_\_\_

Mois et année: \_\_\_\_\_ Quart (2):  oui  non

Registre des heures de travail/repos (3)

Veillez 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:*

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																Commentaires	Le marin ne doit pas remplir cette partie(1)												
		Nombre d'heures de repos dans une période de 24 heures															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)											
Heures	Date	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
				</																									