

## PROTOCOLE D'ENTENTE DE PARIS SUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT

Les autorités maritimes des pays suivants :

Allemagne (République fédérale d')  
Belgique  
Bulgarie<sup>1</sup>  
Canada<sup>2</sup>  
Croatie<sup>3</sup>  
Chypre<sup>4</sup>  
Danemark  
Espagne  
Estonie<sup>5</sup>  
Fédération de Russie<sup>6</sup>  
Finlande  
France  
Grèce  
Islande<sup>7</sup>  
Irlande  
Italie  
Lettonie<sup>8</sup>  
Lituanie<sup>9</sup>  
Malte<sup>10</sup>  
Norvège  
Pays-Bas  
Pologne<sup>11</sup>  
Portugal  
Roumanie<sup>12</sup>  
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord  
Slovénie<sup>13</sup>  
Suède

---

1) L'autorité maritime de la Bulgarie a adhéré au Protocole le 10 mai 2007; pour l'autorité maritime de la Bulgarie, le Protocole est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2007.

2) L'autorité maritime du Canada a adhéré au Protocole le 3 mai 1994; pour l'autorité maritime du Canada, le Protocole est entré en vigueur le 3 mai 1994.

3) L'autorité maritime de la Croatie a adhéré au Protocole le 8 novembre 1996; pour l'autorité maritime de la Croatie, le Protocole est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1997.

4) L'autorité maritime de Chypre a adhéré au Protocole le 12 mai 2006; pour l'autorité maritime de Chypre, le Protocole est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2006.

5) L'autorité maritime d'Estonie a adhéré au Protocole le 12 mai 2005; pour l'autorité maritime de l'Estonie, le Protocole est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2005.

6) L'autorité maritime de la Fédération de Russie a adhéré au Protocole le 10 novembre 1995; pour l'autorité maritime de la Fédération de Russie, le Protocole est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1996.

7) L'autorité maritime d'Islande a adhéré au Protocole le 11 mai 2000; pour l'autorité maritime de l'Islande, le Protocole est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2000.

8) L'autorité maritime de la Lettonie a adhéré au Protocole le 12 mai 2005; pour l'autorité maritime de la Lettonie, le Protocole est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2005.

9) L'autorité maritime de la Lituanie a adhéré au Protocole le 12 mai 2006; pour l'autorité maritime de la Lituanie, le Protocole est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2006.

10) L'autorité maritime de Malte a adhéré au Protocole le 12 mai 2006; pour l'autorité maritime de Malte, le Protocole est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2006.

11) L'autorité maritime de la Pologne a adhéré au Protocole le 27 novembre 1991; pour l'autorité maritime de la Pologne, le Protocole est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1992.

12) L'autorité maritime de la Roumanie a adhéré au Protocole le 10 mai 2007; pour l'autorité maritime de la Roumanie, le Protocole est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2007.

13) L'autorité maritime de la Slovénie a adhéré au Protocole le 15 mai 2003; pour l'autorité maritime de la Slovénie, le Protocole est entré en vigueur le 22 juillet 2003.

Ci-après désignées sous le nom de « les Autorités »

**Rappelant** la déclaration finale adoptée le 2 décembre 1980 par la Conférence régionale européenne sur la sécurité maritime qui soulignait le besoin d'augmenter la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin ainsi que l'importance d'améliorer des conditions de vie et de travail à bord des navires;

**Notant** avec reconnaissance le progrès accompli dans ces domaines par l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation internationale du Travail (OIT);

**Notant** en outre la contribution de l'Union européenne à l'atteinte des objectifs susmentionnés;

**Conscientes** que la responsabilité de l'application efficace des normes établies dans les instruments internationaux incombe principalement aux autorités de l'État du pavillon que le navire est autorisé à battre;

**Reconnaissant** néanmoins que les États des ports doivent prendre des mesures efficaces pour empêcher l'exploitation de navires inférieurs aux normes;

**Reconnaissant** également le besoin d'éviter de fausser la concurrence des ports;

**Convaincues** de la nécessité, à ces fins, de disposer d'un système de contrôle des navires par l'État du port amélioré et harmonisé et de renforcer la coopération et l'échange d'information;

Ont convenu de ce qui suit:

## **Article 1 Engagements**

- 1.1** Chaque autorité donne effet aux dispositions du présent Protocole et de ses annexes.
- 1.2** Chaque autorité maintient un système efficace de contrôle des navires par l'État du port dans le but de faire en sorte, sans discrimination quant au pavillon, que les navires de commerce étrangers faisant escale dans un port de son État ou mouillant au large d'un tel port se conforment aux normes énoncées dans les instruments pertinents présentés à l'article 2.
- 1.3** Chaque autorité mène des inspections de chaque navire de commerce étranger de priorité I faisant escale dans un de ses ports ou de ses mouillages, sous réserve de la souplesse et de l'engagement régional décrit à l'annexe 11. Chaque autorité effectue un nombre total d'inspections de navires de commerce étrangers de priorité I et II correspondant au moins à son engagement annuel en matière d'inspections déterminé conformément à l'annexe 11. Les Autorités doivent s'abstenir de choisir des inspections périodiques de navires de priorité II lorsque ces dernières ne sont pas nécessaires pour respecter leur engagement annuel.
- 1.4** Chaque autorité consulte les autres autorités et coopère et échange de l'information avec celles-ci en vue d'atteindre les objectifs du Protocole.
- 1.5** Chaque autorité, ou toute autre entité, s'il y a lieu, met en place une procédure appropriée pour que les services de pilotage, y compris ceux pour les navires en route pour un port de son État ou de passage dans son État, et les administrations portuaires informent immédiatement l'autorité de l'État du port ou de l'État côtier, au besoin, lorsqu'elle

apprend, dans le cadre de ses obligations habituelles, la présence d'anomalies apparentes susceptibles de compromettre la sécurité du navire ou de constituer un risque pour l'environnement marin.

**1.6** Pour respecter leurs engagements, les Autorités mènent des inspections du type précisé à l'annexe 9.

**1.7** Aucun aspect du Protocole n'est interprété comme limitant les pouvoirs des Autorités de prendre des mesures, à l'intérieur de leurs compétences, par rapport à toute question dont traitent les instruments pertinents.

## **Article 2 Instruments pertinents**

**2.1** Dans le cadre du présent Protocole, les « instruments pertinents » sont les suivants :

- .1 La Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LOAD LINES 66);
- .2 Le Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL PROT 88);
- .3 La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS);
- .4 Le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS PROT 78);
- .5 Le Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS PROT 88);
- .6 La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle qu'elle est modifiée par le Protocole de 1978 relatif à cette dernière et modifiée davantage par le Protocole de 1997 (MARPOL);
- .7 La Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78);
- .8 La Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72);
- .9 La Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (TONNAGE 69);
- .10 La Convention de 1976 sur la marine marchande (normes minimales), convention n° 147 de l'OIT (ILO 147);
- .11 Le Protocole de 1996 relatif à la Convention de 1976 sur la marine marchande (normes minimales), convention n° 147 de l'OIT (ILO P147);
- .12 La Convention du travail maritime 2006 (MLC 2006);
- .13 La Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC1969);
- .14 Le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1969 (CLC PROT 1992);
- .15 La Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS2001);
- .16 La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute;
- .17 La Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

- 2.2 Dans le cadre des conventions de l'OIT (Incluant la MLC 2006) au paragraphe 2.1, chaque autorité met en application les procédures énoncées à l'annexe 2.
- 2.3 Chaque autorité applique ces instruments pertinents qui sont en vigueur et desquels son État est signataire. Si des modifications sont apportées à un instrument pertinent, chaque autorité met en application ces modifications qui sont en vigueur et que son État a acceptées. Un instrument modifié de la sorte est considéré comme un « instrument pertinent » pour cette autorité.
- 2.4 En mettant en application les dispositions d'un instrument pertinent, les Autorités doivent cesser tout traitement privilégié aux navires des États non-parties et appliquer les procédures indiquées à l'annexe 1. Pour les navires non soumis à la convention du fait de leurs dimensions, les Autorités appliquent les procédures décrites à l'annexe 1.

### **Article 3 Signalement, profil de risque du navire, sélection, inspection et immobilisation**

- 3.1 Chaque navire doit satisfaire aux exigences en matière de rapports énoncées à l'annexe 12.
- 3.2 Conformément à l'annexe 7, un profil de risque du navire, qui déterminera sa priorité d'inspection, l'intervalle entre ses inspections et la portée des inspections, est attribué à chaque navire du système d'information. Au moment de sélectionner des navires à inspecter, les autorités déterminent la priorité des inspections à partir du système de sélection énoncé à l'annexe 8.
- 3.3 Les inspections sont menées par des personnes dûment qualifiées et formées, autorisées à cette fin par l'autorité concernée et agissant sous sa responsabilité, comme l'indique, en particulier, l'annexe 6. Lorsque l'autorité ne dispose pas d'une personne possédant cette expertise professionnelle, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port (ICNEP) de cette autorité peut avoir recours à l'aide de toute personne ayant les compétences requises. Les inspecteurs et les personnes qui les assistent ne doivent avoir aucun intérêt commercial dans le port d'inspection ou dans le navire inspecté, et l'inspecteur ne doit pas être employé par un organisme non gouvernemental délivrant des certificats obligatoires ou de classification ou qui effectuent des vérifications nécessaires à la délivrance de ces certificats à un navire, ni mener du travail pour son compte. Chaque inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port aura sur lui un document personnel sous la forme d'une carte d'identité délivrée par son autorité, selon la législation nationale, indiquant que ce dernier est autorisé à effectuer des inspections.
- 3.4 Chaque autorité doit s'efforcer d'assurer la rectification de toutes les anomalies découvertes. Si tous les efforts possibles ont été faits pour rectifier toutes les anomalies, autres que celles qui représentent manifestement un danger pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'autorité peut permettre au navire de se diriger vers un port où de telles anomalies peuvent être corrigées. Dans le cas d'anomalies qui représentent manifestement un danger pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'autorité devra, sauf pour les cas indiqués au paragraphe 3.8, faire en sorte que le danger soit éliminé avant que le navire puisse repartir en mer. Des mesures appropriées doivent être prises à cet effet, comme l'immobilisation d'un navire ou l'interdiction officielle pour celui-ci de poursuivre une opération en raison des anomalies déterminées qui, individuellement ou globalement, rendraient la continuation de cette opération dangereuse. Pour prendre sa décision sur les mesures appropriées à prendre, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port sera guidé par une instruction du comité du contrôle des navires par l'État du port (CCNEP).

- 3.5** Lorsque le motif d'une immobilisation est le résultat de dommages accidentels subis par le navire, aucun ordre d'immobilisation ne sera donné, sous réserve que :
- .1 le navire ait tenu compte comme il se doit des exigences du règlement I/11(c) de SOLAS concernant la notification à l'administration du pavillon du navire, à l'expert désigné ou à l'organisme reconnu responsable de la délivrance du certificat pertinent;
  - .2 avant d'entrer dans un port ou immédiatement après que des dommages ont été subis, le capitaine ou le propriétaire du navire ait présenté à l'autorité chargée du contrôle des navires par l'État du port les détails sur les circonstances de l'incident et sur les dommages infligés ainsi que de l'information sur les avis nécessaires à l'administration du pavillon;
  - .3 des mesures correctrices appropriées, à la satisfaction de l'autorité, soient prises par le navire;
  - .4 l'autorité ait vérifié, après avoir été avisée de l'achèvement des mesures correctrices, que les anomalies qui étaient manifestement dangereuses pour la sécurité, la santé et l'environnement aient été rectifiées à sa satisfaction.
- 3.6** Dans des cas exceptionnels lorsque tous les certificats statutaires tels que définis dans une Instruction du Comité du ParisMou sont soit manquants, soit expirés ou invalides, ou bien suite à une inspection plus poussée montrant un état général du navire et de son équipement, et ainsi que la prise en compte de l'équipage et de ses conditions de vie et de travail, visiblement inférieur aux normes, alors, l'autorité peut interrompre une inspection. La suspension de l'inspection peut durer jusqu'à ce que les parties responsables prennent les mesures nécessaires pour que le navire soit conforme aux exigences des instruments pertinents. Avant de suspendre une inspection, l'Autorité doit avoir enregistré les déficiences motifs de détention conformément à l'instruction PSC pertinente. L'avis d'immobilisation présenté aux parties responsables indique que l'inspection est suspendue jusqu'à ce que l'Autorité ait été avisée de la conformité du navire à toutes les exigences pertinentes.
- 3.7** Dans l'éventualité d'une immobilisation, l'autorité avise immédiatement par écrit l'administration du pavillon\*) et inclut un rapport d'inspection. De plus, l'organisme reconnu ayant délivré les certificats pertinents au nom de l'administration du pavillon est avisé, au besoin. Les parties ci-dessus devront également être informées par écrit de la levée de l'immobilisation.  
Dans le cas d'une détention relative à la MLC 2006, l'Autorité informera immédiatement les organisations syndicales et patronales de l'État du port où a été effectuée l'inspection.
- 3.8** Lorsque des anomalies ayant mené à une immobilisation, selon le paragraphe 3.4, ne peuvent être corrigées dans le port d'inspection, l'autorité peut permettre au navire concerné de rejoindre le chantier de réparation disponible le plus près, (ou dans le cas de déficiences ayant justifié la détention consécutives à un non respect de la MLC 2006 dans le port où sera mis en œuvre le plan d'action rectificatif) conformément à une instruction PSSC.
- Si la décision d'envoyer un navire à un chantier de réparation découle du non-respect de la résolution A. 1049(27) de l'OMI, soit en ce qui a trait à la documentation du navire ou à des défaillances structurales de celui-ci, l'autorité peut exiger que les mesures

---

\*) Reportez-vous à la circulaire 781 du Comité de la sécurité maritime et à la circulaire 2 du MEPC 6 « Personnes-ressources nationales des membres pour la sécurité et la prévention de la pollution » (annexes 1 et 2). Lorsqu'une personne-ressource acceptable n'est pas disponible, le représentant diplomatique le plus près doit en être informé.

d'épaisseur soient prises dans le port d'immobilisation, comme l'indiquent les instructions PSCC, avant que le navire ne puisse quitter le port.

Si le navire est immobilisé parce qu'il n'est pas muni d'un système d'enregistrement de données de voyage qui fonctionne tandis que son utilisation est obligatoire et que cette lacune ne peut être corrigée rapidement dans le port d'immobilisation, l'autorité peut donner le droit au navire de se diriger vers le chantier de réparation approprié ou le port le plus près du port d'immobilisation où la lacune pourrait rapidement être comblée ou exiger que la lacune soit corrigée dans une période de 30 jours.

- 3.9** Les dispositions des paragraphes 3.7 et 3.8 sont sous réserve des exigences des instruments pertinents ou des procédures établies par les organismes internationaux concernant les procédures de notification et de signalement liées au contrôle des navires par l'État du port.
- 3.10** Une fois une inspection terminée, les autorités veillent à ce que le capitaine du navire reçoive un rapport de l'inspection présentant les résultats de celle-ci, y compris les références aux instruments pertinents ainsi que les détails concernant toutes les mesures à prendre.
- 3.11** Dans l'éventualité où une inspection visée au paragraphe 1.3 confirme ou révèle des anomalies par rapport aux exigences d'un instrument pertinent et justifiant l'immobilisation d'un navire, tous les coûts liés aux inspections pour toute période comptable normale doivent être assumés par le propriétaire ou l'exploitant du navire ou son représentant dans l'État du port. Tous les coûts découlant des inspections menées par l'autorité aux termes des dispositions de l'article 4 seront facturés au propriétaire ou à l'exploitant du navire. L'immobilisation n'est pas levée tant que le paiement complet n'aura pas été effectué ou qu'une garantie suffisante n'aura pas été versée pour le remboursement des coûts soumis aux lois nationales.
- 3.12** Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire, ou son représentant dans l'État en question, jouit d'un droit d'appel contre une décision d'immobilisation ou de refus d'accès prise par l'autorité de cet État. Un appel ne met toutefois pas un terme à l'immobilisation ou au refus d'accès. L'autorité informera dûment le capitaine du navire de son droit d'appel.
- 3.13** Dans le cadre des contrôles aux termes du Protocole, les Autorités déploient tous les efforts possibles pour éviter d'immobiliser ou de retarder indûment un navire. Aucun élément du Protocole ne touche les droits créés par les dispositions des instruments pertinents concernant les dédommagements pour une immobilisation ou un retard indu. Dans tous les cas d'immobilisation ou de retard indu présumés, la charge de la preuve repose sur le propriétaire ou l'exploitant du navire.

#### **Article 4 Interdiction d'accès**

##### **4.1 Refus d'accès des navires à la suite de multiples immobilisations**

- .1 Il est recommandé que chaque autorité refuse l'accès d'un navire de commerce étranger à ses ports et ses mouillages s'il :

bat pavillon d'un État qui figure sur la liste grise publiée dans le rapport annuel du Protocole et s'il a été immobilisé ou s'il a reçu une interdiction d'exploitation du système de vérifications obligatoires pour l'exploitation sécuritaire de transbordeurs rouliers réguliers et de services d'embarcation à passagers à grande vitesse à plus de deux reprises

dans les 24 derniers mois dans un port ou un mouillage de la région couverte par le Protocole;

bat pavillon d'un État figurant sur la liste noire publiée dans le rapport annuel du Protocole et s'il a été immobilisé ou s'il a reçu une interdiction d'exploitation du système de vérifications obligatoires pour l'exploitation sécuritaire de transbordeurs rouliers réguliers et de services d'embarcation à passagers à grande vitesse à plus de deux reprises dans les 36 derniers mois dans un port ou un mouillage de la région couverte par le Protocole.

- .2 Le refus d'accès à la suite de multiples immobilisations peut être appliqué dès que le navire quitte le port ou le mouillage.
- .3 L'ordre de refus d'accès est levé trois mois après son émission et lorsque les conditions établies dans une instruction PSC sont respectées.

Si le navire fait l'objet d'un deuxième refus d'accès, cette période est prolongée à 12 mois.

- .4 Si le navire reçoit une immobilisation postérieure dans un port ou un mouillage, l'accès à tout port ou mouillage lui est refusé. Ce troisième ordre de refus d'accès peut être levé 24 mois après l'émission de l'ordre et uniquement si :
  - le navire bat pavillon d'un État dont le taux d'immobilisation ne le place pas dans la liste noire ou la liste grise,
  - les certificats obligatoires ou de classification du navire sont délivrés par un ou des organismes reconnus par au moins un des États membres du Protocole d'entente de Paris énoncés à l'annexe 7,
  - le navire est géré par une entreprise ayant une bonne performance,
  - les conditions établies dans une instruction PSC sont respectées.

Tout navire qui ne répond pas aux critères précisés ci-dessus, 24 mois après l'émission de l'ordre, se voit refuser de façon permanente l'accès à tout port ou mouillage.

- .5 Toute immobilisation ultérieure au troisième refus d'accès dans un port ou un mouillage entraîne le refus d'accès permanent du navire dans tout port ou mouillage.
- .6 Avant de refuser l'accès d'un navire, l'autorité peut demander des consultations avec l'administration du navire en question.

#### 4.2 Refus d'accès d'un navire à la suite d'autres événements

- .1 Un navire étranger visé aux paragraphes 3.4 et 3.8 qui reprend la mer sans se conformer aux conditions établies par l'autorité du port d'inspection;

.2 Un navire étranger visé au paragraphe 3.8 qui refuse de se conformer aux exigences des instruments pertinents qui s'appliquent, en ne faisant pas escale dans le chantier de réparation indiqué.

4.3 Pour se conformer aux paragraphes 4.1 et 4.2, chaque autorité veille à ce que la procédure établie dans une instruction PSC soit respectée.

4.4 Nonobstant les dispositions des paragraphes 4.1 et 4.2, l'autorité compétente de l'État d'un port peut permettre l'accès à ce port particulier dans un cas de force majeure ou qui prime sur les questions de sécurité, ou dans le but d'atténuer ou de réduire au minimum le risque de pollution, si des mesures adéquates, à sa satisfaction, ont été mises en place par le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine du navire pour assurer une entrée sécuritaire.

## **Article 5 Diffusion de l'information**

5.1 Chaque autorité rend compte de ses inspections aux termes du Protocole et de leurs résultats, selon les procédures indiquées à l'annexe 3.

5.2 Le Secrétariat, au nom des États membres du Protocole de Paris, prend les mesures nécessaires pour veiller à ce que les renseignements présentés à l'annexe 4 soient publiés à l'intervalle indiqué respectant la politique en matière d'accès aux données convenue par le Comité. Pour aider les Autorités à publier les documents indiqués à l'annexe 4, et pour d'autres raisons découlant des décisions du Comité mentionnées à l'article 6, l'information communiquée conformément au paragraphe 5.1 peut être publiée en document imprimé ou par des moyens électroniques.

5.3 Le Secrétariat mentionné au paragraphe 7.4 peut faciliter la publication en tout format électronique ou papier de données tirées telles quelles du système d'information indiqué à l'annexe 3.

5.4 Lorsque des données sur les inspections ou les immobilisations contiennent des renseignements concernant des personnes, les autorités s'engagent à assurer la protection de la vie privée de ces dernières, conformément aux lois et aux règlements applicables. Cette protection n'empêche cependant pas la publication des noms des entreprises des navires inspectés ou des noms des affréteurs impliqués.

## **Article 6 Infractions aux règles d'exploitation**

Les Autorités, à la demande d'une autre autorité, s'efforcent d'obtenir des preuves liées aux infractions présumées des exigences en matière d'exploitation de la règle 10 de COLREG 72 et de MARPOL. Dans le cas d'infractions présumées impliquant le déversement de substances nocives, une autorité, à la demande d'une autre autorité, visite au port le navire soupçonné d'une telle infraction pour recueillir de l'information et, lorsque c'est approprié, prélever un échantillon de tout polluant présumé. Les procédures pour les enquêtes sur les contraventions aux dispositions concernant les déversements sont énoncées dans une instruction PSC.

## **Article 7 Organisation**

7.1 Un comité composé d'un représentant de chaque autorité et de la Commission des Communautés européennes est mis sur pied. Un conseiller de chaque organisation internationale gouvernementale, des observateurs et des associés sont invités à participer aux travaux du comité et à toute autre réunion.

- 7.2 Le comité se réunit une fois par année et à toute autre occasion, s'il en décide ainsi.
- 7.3 Le comité :
- .1 effectue les tâches précises qui lui sont confiées aux termes du Protocole;
  - .2 promeut, par tous les moyens possibles, comme des séminaires pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port, l'harmonisation des procédures et des pratiques liées aux inspections, à la rectification des anomalies, à l'immobilisation, au refus d'accès et à l'application du paragraphe 2.4;
  - .3 élabore et examine des lignes directrices et des procédures pour le déroulement des inspections dans le cadre du Protocole;
  - .4 élabore et examine des procédures pour l'échange d'information;
  - .5 revoit constamment les autres questions liées au fonctionnement et à l'efficacité du Protocole;
  - .6 élit le président et le vice-président du Comité PSC ;
  - .7 met en place un conseil consultatif du Protocole pour aider le Comité à se concentrer sur les enjeux clés et, en particulier, pour orienter le Secrétariat du Mémorandum entre les réunions du Comité;
  - .8 rédige et approuve les instructions du Comité.
- 7.4 Un secrétariat fourni par le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement des Pays-Bas est établi et installé à La Haye.
- 7.5 Le Secrétariat, agissant selon les directives du Comité et composant avec les limites des ressources dont il dispose :
- .1 prépare les réunions, transmet les documents et fournit l'aide nécessaire pour permettre au Comité de remplir ses fonctions;
  - .2 facilite l'échange d'information, suit les procédures présentées aux annexes 3 et 4 et prépare les rapports, au besoin, pour l'application du Protocole;
  - .3 effectue les autres travaux nécessaires pour assurer le fonctionnement efficace du Protocole.

## **Article 8 Modifications**

- 8.1 Toute autorité peut proposer des modifications au Protocole.
- 8.2 La procédure ci-après s'applique si des modifications sont proposées à des articles du Protocole :
- .1 La modification proposée est soumise à l'examen du Comité par l'entremise du Secrétariat;
  - .2 Les modifications sont adoptées par une majorité de deux tiers des représentants des Autorités présents et ayant droit de vote au Comité. Si une modification est ainsi adoptée, le Secrétariat la transmettra aux Autorités pour qu'elles l'acceptent;
  - .3 Une modification est considérée comme acceptée six mois après avoir été adoptée par les représentants des Autorités au sein du Comité ou à la fin de toute autre période différente acceptée à l'unanimité par les représentants des Autorités au sein du Comité au moment de son adoption, à moins qu'au cours de la période déterminée, une objection soit transmise au Secrétariat par une autorité;

- .4 Une modification prend effet 60 jours après avoir été acceptée ou à la fin d'une période différente déterminée unanimement par les représentants des Autorités au sein du Comité.

**8.3** La procédure ci-après s'applique aux modifications à des annexes du Protocole :

- .1 La modification proposée est soumise à l'examen du Comité par l'entremise du Secrétariat;
- .2 Une modification est considérée comme acceptée trois mois après avoir été transmise par le Secrétariat à moins qu'une autorité ne demande par écrit que la modification soit examinée par le Comité. Le cas échéant, la procédure indiquée au paragraphe 8.2 s'applique;
- .3 la modification prend effet 60 jours après avoir été acceptée ou à l'issue d'une période différente déterminée unanimement par les Autorités.

## **Article 9 Dispositions administratives**

- 9.1** Le Protocole est sous réserve des droits et des obligations aux termes de tout accord international ou de toute législation nationale pertinente.
- 9.2** Une autorité maritime d'un État côtier d'Europe et d'un État côtier du bassin de l'Atlantique Nord s'étendant de l'Amérique du Nord à l'Europe qui répond aux critères énoncés à l'annexe 5 peut adhérer au Protocole avec le consentement de toutes les autorités membres de ce dernier.
- 9.3** Lorsque le Protocole entre en vigueur, il a préséance sur le *Protocole d'entente entre certaines autorités maritimes sur le maintien des normes à bord des navires de commerce*, signé à La Haye le 2 mars 1978.
- 9.4** Le Protocole prendra effet le 1<sup>er</sup> juillet 1982.
- 9.5** Les versions française et anglaise du texte du Protocole font également foi.

Signé à Paris, en anglais et en français, le vingt-six janvier mil neuf cent quatre-vingt-deux.

ANNEXES DU PROTOCOLE D'ENTENTE

- Annexe 1 Navires des États non-parties et navires non soumis aux Conventions du fait de leurs dimensions
- Annexe 2 Convention du Travail Maritime 2006 (MLC 2006) ou la convention marine marchande (normes minimales) de 1976 (no147) et Protocole 147 de l'Organisation internationale du travail (OIT), 1996 si applicable
- Annexe 3 Système d'information sur les inspections
- Annexe 4 Publication des informations liées à l'immobilisation et à l'inspection des navires
- Annexe 5 Critères qualitatifs pour l'adhésion au Protocole d'entente
- Annexe 6 Critères minimaux pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port
- Annexe 7 Profil de risque du navire
- Annexe 8 Système d'inspection et de sélection
- Annexe 9 Type d'inspection et motifs évidents
- Annexe 10 Examen des certificats et des documents
- Annexe 11 Engagements des Autorités en matière d'inspection
- Annexe 12 Obligations des navires en matière de production de rappo

## **Annexe 1 Navires des États non-parties et navires non soumis aux Conventions du fait de leurs dimensions**

### **1 Navires des États non-parties**

Les navires battant le pavillon d'un État non-partie à l'un des instruments pertinents et qui de ce fait ne sont pas munis des certificats permettant de présumer de la conformité leur condition, ou les navires dont les membres d'équipage ne détiennent aucun brevet STCW, faisant escale dans un port d'un État membre du Protocole de Paris et signataire de cet instrument pertinent, doivent faire l'objet d'une inspection détaillée ou, le cas échéant, d'une inspection renforcée. Au cours de cette inspection, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port doit suivre les mêmes procédures que celles prévues pour les navires soumis aux instruments pertinents. Si le navire ou l'équipage possède d'autres types de certificats, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port peut tenir compte, au cours de son inspection, de la forme et du contenu de ces documents. L'état de ce navire et de son armement ainsi que les brevets de l'équipage et la norme de l'État du pavillon spécifiant les effectifs minimaux doivent être compatibles avec les objectifs des dispositions des instruments pertinents. Autrement, le navire doit être assujéti aux restrictions nécessaires pour qu'il offre un degré comparable de sécurité et de protection du milieu marin.

### **2 Navires non soumis aux Conventions du fait de leurs dimensions**

**2.1** Si un instrument pertinent ne s'applique pas à un navire non soumis aux Conventions en raison de ses dimensions, il incombe à l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port de déterminer si le navire répond à des normes acceptables en matière de sécurité, de santé ou d'environnement. Lors de cette évaluation, il doit tenir compte de certains facteurs, comme la durée et la nature du voyage ou du service prévu, les dimensions et le type de navire, le matériel fourni et la nature de la cargaison.

**2.2** Dans l'exercice de ses fonctions, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port doit tenir compte des brevets et des autres documents émis par l'Administration de l'État du pavillon ou au nom de celle-ci. A la lumière de tels certificats et documents et de l'impression générale que lui aura donnée le navire, l'inspecteur doit exercer son jugement professionnel pour décider si le navire doit, et au vu de quelles considérations, faire l'objet d'une inspection détaillée. Au cours de l'inspection supplémentaire du navire, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port doit examiner, dans la mesure du possible, les éléments cités au paragraphe 3 de la présente annexe. Cette liste n'est pas considérée comme exhaustive mais a pour but de donner une illustration des points pertinents.

### **2,3 Éléments d'importance générale**

**2,3.1** Éléments liés aux conditions d'affectation des lignes de charge :

- .1 Résistance aux intempéries (ou étanchéité, le cas échéant) des ponts exposés
- .2 Écoutilles et dispositifs de fermeture
- .3 Étanchéité des ouvertures dans les superstructures
- .4 Sabords de décharge
- .5 Ouvertures de bord
- .6 Ventilateurs et tubes d'aération
- .7 Dossier de stabilité

- 2,3.2** Autres éléments liés à la sauvegarde de la vie humaine en mer :
- .1 Engins de sauvetage
  - .2 Matériel de lutte contre l'incendie
  - .3 État structurel général (coque, pont, panneaux d'écouille, etc.)
  - .4 Moteur principal et installations électriques
  - .5 Matériel de navigation et installations de radiocommunication
- 2,3.3** Éléments liés à la prévention de la pollution des navires :
- .1 Dispositifs de contrôle des rejets d'hydrocarbures et de mélanges d'hydrocarbures, comme les épurateurs d'eaux mazouteuses, le matériel de filtration ou les autres dispositifs équivalents (cuve(s) de rétention des hydrocarbures, des mélanges d'hydrocarbures et des résidus d'hydrocarbures)
  - .2 Dispositifs d'élimination d'hydrocarbures, mélanges d'hydrocarbures ou résidus d'hydrocarbures
  - .3 Présence d'hydrocarbures dans les fonds de la salle des machines
  - .4 Dispositifs de collecte, de stockage et de destruction des ordures
- 2.4** En cas d'anomalie jugée dangereuse pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port doit prendre les mesures nécessaires et immobiliser le navire, au besoin, en tenant compte des facteurs cités au paragraphe 2.1 de la présente annexe, pour que l'anomalie soit corrigée ou que le navire, si celui-ci est autorisé à se rendre dans un autre port, ne présente aucun danger évident pour la sécurité, la santé et l'environnement.

**Annexe 2 Convention du Travail Maritime, 2006 (MLC, 2006) ou la convention de marine marchande (normes minimales) de 1976 (no 147) et Protocole 147 de l'Organisation internationale du travail (OIT), 1996 si applicable.****1 La convention du travail maritime, 2006 (MLC 2006) si applicable.**

**1.1** L'inspection concernant les certificats de compétence est détaillée dans une instruction PSCC. Dans l'exercice du contrôle de la MLC 2006, l'officier décidera, sur la base des motifs sérieux listés dans l'annexe 9 ainsi que sur la base de son jugement professionnel s'il décide ou non d'effectuer une inspection plus détaillée. Toutes les plaintes manifestement fondées concernant les conditions à bord déboucheront sur des recherches de preuves et des actions correctrices prises si nécessaire. L'officier chargé du contrôle État du port fera appel à son jugement professionnel pour estimer si les conditions trouvées à bord représentent un risque pour la sécurité ou la santé des marins qui nécessite correction des conditions. Il peut le cas échéant, détenir le navire jusqu'à ce qu'une action correctrice soit prise. Les procédures de rapport en cas de détention sont fournies en annexe 4. La mise à jour des procédures d'inspection spécifiques à la MLC, 2006 est développée dans une instruction PSCC.

**2 La convention Marine Marchande (Standards minimaux), 1976 (ILO 147) et Protocole 1996, ILO 147 si applicable.**

**2.1** Les inspections à bord des navires en vertu de l'OIT 147 et du Protocole de l'OIT de 1996 portent sur :

- .1 la Convention sur l'âge minimum, 1973 (no 138) ou la Convention (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936 (no 58) ou la Convention sur l'âge minimum (travail maritime), 1920 (no 7);
- .2 la Convention sur l'examen médical des gens de mer, 1946 (no 73);
- .3 la Convention sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970 (no 134) (articles 4 et 7);
- .4 la Convention sur le logement des équipages (révisée), 1949 (no 92);
- .5 la Convention sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946 (no 68) (article 5);
- .6 la Convention sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970 (no 133);
- .7 la Convention sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996 (no 180);
- .8 la Convention sur les brevets de capacité des officiers, 1936 (no 53) (articles 3 et 4).

Une instruction du Comité du contrôle des navires par l'État du port traite de l'inspection des brevets de compétence. Lors du contrôle des conventions citées aux alinéas .1 à .7 ci-dessus, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port doit décider, selon les motifs cités à l'annexe 9 et son jugement professionnel, si le navire doit faire l'objet d'une inspection détaillée. Toutes les plaintes relatives aux conditions à bord doivent faire l'objet d'une enquête minutieuse et les mesures jugées nécessaires doivent être prises. L'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port doit également exercer son jugement professionnel pour déterminer si les conditions à bord représentent un danger pour la sécurité et la santé des gens de mer et si celles-ci doivent être corrigées. Il peut d'autre part immobiliser le navire, au besoin, jusqu'à ce qu'une mesure corrective soit prise. Les procédures d'établissement de rapport relatives à l'immobilisation des navires sont indiquées à l'annexe 4.

**2.2** Les conventions pertinentes dans le cadre des dispositions du paragraphe 2.3 de la présente annexe sont les suivantes :

- .1 Convention sur le contrat d'engagement des marins, 1926 (n° 22);

- .2 Convention sur le rapatriement des marins, 1926 (n° 23);
  - .3 Convention sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936 (n° 55) ou  
Convention sur l'assurance-maladie des gens de mer, 1936 (n° 56) ou  
Convention concernant les soins médicaux et les indemnités de maladie, 1969 (n° 130);
  - .4 Convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948 (n° 87);
  - .5 Convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949 (n° 98);
  - .6 Convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958 (n° 108);
  - .7 Convention concernant les représentants des travailleurs, 1971 (n° 135);
  - .8 Convention sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987 (n° 164);
  - .9 Convention sur le rapatriement des marins (révisée), 1987, (n° 166).
- 2.3** Si l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port reçoit un rapport, un avis ou une plainte indiquant que les normes établies dans les conventions citées au paragraphe 2.2 de la présente annexe ne sont pas respectées, les Autorités doivent signaler la question et transmettre des preuves, dans la mesure du possible, à l'Administration du pavillon pour que celle-ci prenne des mesures, avec copie à l'OIT.
- 2.4** Les parties du document de l'OIT intitulé « Inspection des conditions de travail à bord des navires : Directives concernant les procédures applicables » qui traitent :
- .1 des procédures de contrôle des navires battant pavillon national;
  - .2 de la formation professionnelle;
  - .3 des brevets de compétence des agents (convention internationale sur les normes de formation des gens de mer de 1978);
  - .4 des heures de travail et des effectifs (convention OIT 180/Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer de 1978);  
ne sont pas considérées comme des dispositions pertinentes pour l'inspection des navires mais uniquement comme des sources d'information pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port.

### **Annexe 3      Système d'information sur les inspections**

- 1** Pour aider les Autorités à sélectionner les navires battant pavillon étranger devant être inspectés dans leurs ports, il est nécessaire de mettre à leur disposition des renseignements à jour sur les particularités, les escales et les inspections de chaque navire battant pavillon étranger dans la région d'application du Protocole.
- 2** Le responsable du système d'information, tel qu'il est indiqué dans l'entente, doit gérer le système d'information conformément à une entente adoptée par le Comité qui contient tous les renseignements détaillés sur les procédures normalisées, l'échange des informations, la transmission des données, tous les renseignements contenus dans le système et toutes les autres questions pertinentes.
- 3** Le système d'information doit comprendre les fonctionnalités suivantes :
  - Intégrer les données d'inspection pour le contrôle des navires par l'État du port et les données sur les escales des États membres.
  - Fournir les données sur le profil de risque des navires et la priorité d'inspection.
  - Calculer les obligations de chaque État membre en matière d'inspection.
  - Générer des données pour l'établissement de la liste blanche ainsi que les listes grise et noire des États de pavillon et du tableau de performance des organismes reconnus.
  - Calculer la performance des sociétés.
  - Déterminer les points à risque soumis à vérification lors de chaque inspection.
  - Faire un transfert des informations par lots (sortie et arrivée) de l'inspection et des données sur les escales à destination et en provenance d'un État membre.
- 4** À cette fin, les Autorités s'engagent à donner au responsable du système d'information, grâce à la transmission de données informatisées, des informations sur les navires inspectés dans les ports nationaux. Les informations doivent être saisies chaque jour directement par ordinateur dans les fichiers d'inspection.
- 5** Afin d'échanger rapidement des données, le système d'information doit comprendre des moyens de communication permettant un échange direct et informatisé des messages entre les autorités.
- 6** Les informations citées aux paragraphes 4 et 5 ci-dessus doivent être traitées de manière normalisée, conformément aux procédures de normalisation établies dans le guide destiné aux utilisateurs du système d'information créé par le responsable du système d'information et adopté par le Comité.
- 7** Lors du traitement des informations, le responsable du système d'information ne doit modifier aucune des informations fournies par les Autorités, sauf si cela est indiqué dans les procédures uniformisées, pour garantir une utilisation uniforme de certains codes pour les mesures prises. Sinon, le responsable du système d'information ne doit modifier les données qu'à la demande écrite des Autorités responsables.
- 8** Le responsable du système d'information doit procéder au traitement des informations conformément au paragraphe 4 ci-dessus de manière à veiller à ce que les données d'inspection soient facilement accessibles aux fins de consultation et de mise à jour, conformément aux procédures indiquées dans le guide destiné aux utilisateurs du système d'information fourni par le responsable du système d'information tel qu'il a été adopté par le Comité.
- 9** Les informations à caractère administratif, comme les données statistiques, doivent être fournies par le Secrétariat à la demande du Comité. Elles sont basées sur les données fournies par le responsable du système d'information.
- 10** Le système d'information mentionné aux paragraphes précédents doit être en œuvre tant que le Protocole sera en vigueur. Il doit faire l'objet d'un suivi et être amélioré en permanence.

- 11** Avec l'accord des Autorités, le responsable du système d'information doit soumettre, au nom de celles-ci, les données convenues par le Comité à l'Organisation maritime internationale conformément à la règle I/19 de la Convention SOLAS, à l'article 11 de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), à l'article 21 de la Convention internationale sur les lignes de charge de 1966 et à l'article X de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer de 1978.
- 12** Avec l'accord des Autorités, le responsable du système d'information doit soumettre, au nom de celles-ci, les données convenues par le Comité à l'Organisation internationale du travail, conformément au Standard A5.2.1 ou à l'article 4 de la Convention 147 de l'OIT si applicable.
- 13** Avec l'accord du Comité, le Secrétariat peut conclure des contrats pour l'échange des données avec d'autres organismes. À la fin du contrat, après une étude de faisabilité technique, le responsable du système d'information doit transmettre les données aux autres organismes au nom du Protocole d'entente de Paris.

**Annexe 4 Publication des informations liées à l'immobilisation et à l'inspection des navires**  
(tel qu'il est indiqué à l'article 5.2 du Protocole)

- 1 Le site Web du Protocole d'entente de Paris permet au public d'accéder à l'information sur les navires.
- 2 L'information sur les navires immobilisés doit comprendre les éléments suivants et être publiée au moins une fois par mois :
  - a) nom du navire;
  - b) numéro d'immatriculation de l'OMI;
  - c) type de navire;
  - d) tonnage brut;
  - e) année de construction correspondant à la date indiquée dans le certificat de sécurité du navire;
  - f) nom et adresse de la société du navire;
  - g) si le navire transporte des cargaisons de produits liquides ou solides en vrac, nom et adresse de l'affrètement responsable de la sélection du bâtiment et type d'affrètement;
  - h) État du pavillon;
  - i) société(s) de classification, s'il y a lieu, ayant émis les certificats de catégorie à ce navire, y compris la date d'émission et d'expiration, le cas échéant;
  - j) organisme(s) reconnu(s) et/ou autre partie ayant émis des certificats à ce navire conformément aux conventions applicables, au nom de l'Administration du pavillon, indiquant les certificats remis, y compris leur date d'émission et d'expiration;
  - k) port et date de la dernière visite annuelle ou intermédiaire en rapport avec les certificats cités aux alinéas i) et j) ci-dessus et nom de l'autorité ou de l'organisme qui a effectué la visite;
  - l) date, pays et port d'immobilisation;
  - m) nombre d'immobilisations dans les 36 derniers mois;
  - n) date à laquelle l'immobilisation a été levée;
  - o) durée de l'immobilisation, en jours;
  - p) raisons de l'immobilisation, en termes clairs et explicites;
  - q) donnée indiquant, s'il y a lieu, que l'organisme reconnu ayant effectué la visite a une quelconque part de responsabilité concernant les anomalies qui, seules ou rassemblées, ont conduit à l'immobilisation du navire;
  - r) description des mesures prises si le navire a reçu l'autorisation de se rendre au chantier de réparation le plus proche;
  - s) si le navire a fait l'objet d'un refus à l'entrée d'un port ou d'un point d'ancrage régi par le Protocole d'entente de Paris, raisons de la mesure, en termes clairs et explicites.

**3** L'information concernant les navires inspectés doit comprendre les éléments suivants:

- a) nom du navire;
- b) numéro d'immatriculation de l'OMI;
- c) type de navire;
- d) tonnage brut;
- e) année de construction correspondant à la date indiquée dans le certificat de sécurité du navire;
- f) nom et adresse de la société du navire;
- g) si le navire transporte des cargaisons de produits liquides ou solides en vrac, nom et adresse de l'affrèteur responsable de la sélection du bâtiment et type d'affrètement;
- h) État du pavillon;
- i) société(s) de classification, s'il y a lieu, ayant émis les certificats de catégorie à ce navire, y compris la date d'émission et d'expiration, le cas échéant;
- j) organisme(s) reconnu(s) et/ou autre partie ayant émis des certificats à ce navire conformément aux conventions applicables, au nom de l'Administration du pavillon, indiquant les certificats remis, y compris leur date d'émission et d'expiration;
- k) port et date de la dernière visite annuelle ou intermédiaire des certificats cités aux alinéas i) et j) ci-dessus et nom de l'autorité ou de l'organisme qui a effectué la visite;
- l) date, pays et port d'inspection.

## **Annexe 5 Critères qualitatifs pour l'adhésion au Protocole d'entente**

Une autorité maritime d'un État membre répondant au critère géographique indiqué au paragraphe 9.2 du Protocole d'entente peut adhérer à ce dernier en tant que membre à part entière si tous les critères qualitatifs suivants sont respectés:

- 1 l'autorité maritime doit explicitement souscrire aux engagements prévus par le Protocole d'entente, en vue de participer à l'objectif commun qui est d'empêcher l'exploitation des navires ne répondant pas aux normes;
- 2 l'autorité maritime a ratifié tous les instruments applicables qui sont en vigueur avant d'adhérer au Protocole d'entente;
- 3 l'autorité maritime a la capacité suffisante, sur les plans logistique et matériel, de faire observer les normes maritimes internationales en ce qui a trait à la sûreté maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires habilités à battre son pavillon et doit notamment employer des inspecteurs dûment qualifiés agissant sous la responsabilité de leur Administration, à la satisfaction du comité visé au paragraphe 7.1 du Protocole d'entente;
- 4 l'autorité maritime a la capacité suffisante, sur les plans logistique et matériel, de respecter en totalité toutes les dispositions et activités indiquées dans le Protocole d'entente afin de renforcer ses engagements, et doit notamment employer des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port dûment qualifiés agissant sous la responsabilité de leur Administration, à la satisfaction du comité visé au paragraphe 7.1 du Protocole d'entente;
- 5 une autorité maritime dont le pavillon a figuré sur la liste des immobilisations dépassant le taux moyen d'immobilisations qui est publié dans le rapport annuel au cours de l'une des trois années qui précèdent sa demande d'adhésion ne peut pas être acceptée en tant que membre à part entière du Protocole d'entente;
- 6 l'autorité maritime doit se connecter, à compter de la date d'entrée en vigueur de son adhésion, au système d'information mentionné à l'annexe 3;
- 7 l'autorité maritime doit signer un accord financier pour sa participation au coût de mise en œuvre du Protocole et régler, à la date de son adhésion, sa contribution financière au budget approuvé par le comité visé au paragraphe 7.1 du Protocole d'entente.

L'évaluation de la conformité aux conditions citées précédemment n'est valable que pour chaque cas particulier et ne peut en aucun cas créer un précédent applicable aux cas futurs, ni pour les Autorités du Protocole, ni pour le nouveau signataire potentiel.

**Annexe 6 Critères minimaux pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port**

- 1 Conformément aux dispositions du paragraphe 3.3 du Protocole, les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port doivent être dûment qualifiés, formés et autorisés par les Autorités à mener des inspections de contrôle par l'État du port sans préjudice pour les dispositions nationales.
- 2 Les inspecteurs doivent posséder les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires concernant les navires et leur exploitation. Ils doivent être compétents en matière de respect des obligations imposées par les conventions et des procédures applicables en matière de contrôle par l'État du port. Ces connaissances et ces compétences dans le domaine du respect des obligations doivent être obtenues dans le cadre de programmes de formation dûment attestés.
- 3 Les inspecteurs doivent au minimum :
  - a) posséder les titres nécessaires délivrés par un institut marin ou nautique et avoir une expérience utile de service en mer en tant qu'officier de bord titulaire ou ancien titulaire d'un brevet STCW II/2 ou III/2 valable, sans limitation concernant la zone d'exploitation, la puissance de propulsion ou le tonnage; ou
  - b) avoir satisfait à un examen, reconnu par l'autorité compétente, d'architecte naval, d'ingénieur-mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans une de ces fonctions; ou
  - c) être titulaire d'un diplôme approprié de niveau universitaire ou équivalent et avoir une formation et un titre appropriés d'inspecteur de la sécurité des navires.
- 4 Les inspecteurs doivent avoir :
  - exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur de l'État du pavillon en s'étant occupé soit des inspections et de la certification conformément aux conventions, soit de la surveillance des activités des organismes agréés auxquels des tâches réglementaires ont été confiées, ou
  - acquis un niveau de compétence équivalent après avoir suivi pendant un an au moins une formation sur le terrain consistant à participer à des inspections de contrôle par l'État du port sous la direction d'inspecteurs expérimentés chargés du contrôle des navires par l'État du port.
- 5 Les inspecteurs visés au point 3a) doivent avoir une expérience maritime d'au moins cinq ans, comprenant des périodes où ils ont exercé en mer les fonctions d'officier du service « pont » ou du service « machines », selon le cas, ou les fonctions d'inspecteur de l'État du pavillon ou d'assistant d'un inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port. Cette expérience comprend une période d'au moins deux ans d'exercice en mer des fonctions d'officier du service « pont » ou du service « machines ».
- 6 Les inspecteurs doivent pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer.
- 7 Lorsque, dans un État membre, les inspections de sécurité sont effectuées par des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port, ces inspecteurs doivent posséder les qualifications parmi lesquelles une expérience théorique et pratique suffisante dans le domaine de la sûreté maritime. Cela inclut normalement :
  - a) une bonne compréhension de la sûreté maritime et de la manière dont celle-ci s'applique aux opérations à contrôler;
  - b) une bonne connaissance pratique des technologies et techniques de sûreté;
  - c) une connaissance des principes, des procédures et des techniques d'inspection;
  - d) une connaissance pratique des opérations à contrôler.

- 8 Les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port doivent avoir reçu une formation et leurs compétences doivent être évaluées conformément au système harmonisé adopté par le Comité. Les Autorités doivent veiller à ce que chacun de leurs inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port fasse l'objet d'une formation et d'une évaluation avant de l'autoriser à diriger des inspections, puis régulièrement, par la suite, conformément au système harmonisé.
- 9 En occupant leurs fonctions, les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port doivent respecter le document intitulé « Code of Good Practice for PSCOs conducting inspections within the framework of the Paris MoU » (Code de bonnes pratiques pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port qui mènent des inspections dans le cadre du Protocole d'entente de Paris).

**Annexe 7 Profil de risque des navires**

- 1 Tous les navires du système d'information doivent se voir attribuer un risque élevé, normal ou faible selon les paramètres génériques et historiques.
- 2 Le tableau 1 montre les critères de chaque paramètre pour chaque profil de risque des navires.
- 3 Chaque critère comprend un facteur de pondération qui tient compte de l'influence relative de chaque paramètre sur le risque général des navires.
- 4 Les navires à risque élevé (HRS) sont les navires qui répondent aux critères pour une valeur totale de cinq points de pondération ou plus.
- 5 Les navires à risque faible (LRS) sont les navires qui répondent aux critères des paramètres de risque faible et qui ont fait l'objet d'au moins une inspection au cours des 36 mois précédents.
- 6 Les navires de risque normal (SRS) sont les navires qui ne sont ni des HRS, ni des LRS.
- 7 Le profil de risque des navires est réévalué quotidiennement en tenant compte des changements des paramètres plus dynamiques, comme l'âge, l'historique au cours des 36 derniers mois et la performance de la société. Il est également réévalué après chaque inspection et lorsque les tableaux de performance qui ont trait au pavillon et aux organismes reconnus sont modifiés.

Tableau 1 : Profil de risque des navires

Paramètres génériques			Profil				
			Navire à risque élevé (NRÉ)		Navire à risque normal (NRN)	Navire à risque faible (NRF)	
Paramètres génériques			Critères	Points de pondération	Critères	Critères	
1	Type de navire		Chimiquier Gazier Pétrolier Vraquier Navire à passagers	2	Ni un navire à risque élevé ni un navire à risque faible	Tous types	
2	Âge du navire <sup>14</sup>		Tous types > 12 ans	1		Tous âges	
3a	Pavillon	Listes noire, grise et blanche <sup>15</sup>	Noir - Risque très élevé Risque élevé	2		Blanche	
			Risque moyen à élevé Noir - Risque moyen	1			
3b	Vérification de l'OMI <sup>16</sup>		-	-		Oui	
4a	Organisme reconnu	Performance <sup>17</sup>	É	-		-	Élevé
			M	-		-	-
			F	Faible		1	-
			TF	Très faible			-
4b	Organismes reconnus par un ou plusieurs États membres du ME de Paris		-	-		Oui	
5	Société	Performance <sup>18</sup>	É	-		-	Élevé
			M	-		-	-
			F	Faible		2	-
			TF	Très faible	-		
Paramètres historiques							
6	Nombre d'anomalies enregistrées lors de chaque inspection au cours des 36 derniers mois	Anomalies	Non admissible	-		≤ 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		

<sup>14</sup>Conformément au point 9 de la présente annexe

<sup>15</sup>Conformément à la formule du Rapport annuel

<sup>16</sup>Conformément au point 11 de la présente annexe

<sup>17</sup>Conformément à la formule du Rapport annuel

<sup>18</sup>Conformément au point 15 de la présente annexe

## Paramètres du profil de risque des navires

### Type de navire

**8** La dénomination du type de navire est conforme à une liste adoptée par le Comité du ME de Paris.

### Âge du navire

**9** L'âge du navire est déterminé par la date de mise sur cale selon le format « jj/mm/aaaa » dans le système d'information. Un navire a plus de douze ans à la date « jj/mm/aaaa+12 ». Si seule la date de mise sur cale figure dans le système d'information, le navire a plus de douze ans le 31/12/aaaa+12.

### Listes noire, grise et blanche

**10** Les listes noire, grise et blanche de la performance de l'État du pavillon sont établies chaque année en tenant compte de l'historique des inspections et des immobilisations au cours des trois années précédentes et sont adoptées par le Comité du ME de Paris.

### Vérification de l'OMI

**11** Pour répondre aux critères, les États du pavillon sont invités à envoyer au Secrétariat du ME de Paris une confirmation écrite selon laquelle un rapport de vérification final, y compris, le cas échéant, un plan de mesures correctives a été rédigé conformément au *Code et procédures pour le système d'audit des États membres de l'OMI* (Résolution A.1067(28) de l'OMI).<sup>19</sup>

**12** Le Secrétariat du ME de Paris doit afficher sur le site Web public du ME de Paris, une liste à jour des États du pavillon qui respectent les critères relatifs aux navires à risque faible.

### Performance de l'organisme reconnu

**13** La performance de tous les organismes reconnus est établie tous les ans d'après l'historique des inspections et des immobilisations des trois années civiles précédentes et est adoptée par le Comité du ME de Paris.

**14** Pour répondre au critère reconnu par le ME de Paris, l'organisme doit être reconnu par un ou plusieurs États membres du ME de Paris. La liste des organismes reconnus figure dans une instruction du Comité sur le contrôle des navires par l'État du port.

### Performance de la société

**15** La performance de la société tient compte de l'historique des immobilisations et des anomalies de tous les navires de la flotte d'une société tandis que celle-ci était la société ISM du navire. Les sociétés sont classées selon que leur performance est « très faible », « faible », « moyenne » ou « élevé ». Le calcul est réalisé quotidiennement selon une période de rodage de 36 mois. Il n'existe aucune limite inférieure concernant le nombre d'inspections nécessaires pour se qualifier, si ce n'est qu'une société qui n'a fait l'objet d'aucune inspection au cours des 36 derniers mois aura une « performance moyenne ».

**16** La formule comprend deux éléments : l'indice d'anomalie et l'indice d'immobilisation.

### Indice d'anomalie

**17** Lorsque l'on comptabilise les déficiences, chaque déficience liée au Code ISM reçoit cinq points de pondération. Les autres déficiences sont estimées à un point.

---

19-Les États du pavillon qui ont été envoyé auparavant une confirmation écrite selon laquelle un rapport d'audit final a été rédigé conformément au /Code et procédures pour le système d'audit volontaire des États membres de l'OMI/ (Résolution A.974(24) de l'OMI), continuent de répondre aux critères du pavillon pour les navires à faible risque.

- 18** L'indice de déficience correspond au ratio du total des points des déficiences de tous les navires de la flotte d'une société par rapport au nombre d'inspections de tous les navires de la flotte de la société dans les 36 derniers mois.
- 19** On compare ce ratio à la moyenne de tous les navires inspectés dans le cadre du ME de Paris au cours des trois dernières années civiles pour déterminer si l'indice est égal, supérieur ou inférieur à la moyenne, comme suit :

Indice d'immobilisation	Points de déficience par inspection
Supérieur à la moyenne	> 2 au-dessus de la moyenne du ME de Paris
Égal à la moyenne	Moyenne du ME de Paris $\pm$ 2
Inférieur à la moyenne	> 2 en dessous de la moyenne du ME de Paris

Indice d'immobilisation

- 20** L'indice d'immobilisation correspond au ratio du nombre d'immobilisations de tous les navires de la flotte d'une société par rapport au nombre d'inspections de tous les navires de la flotte de la société dans les 36 derniers mois.
- 21** On compare ce ratio à la moyenne de tous les navires inspectés dans le cadre du ME de Paris au cours des trois dernières années civiles pour déterminer si l'indice est égal, supérieur ou inférieur à la moyenne, comme suit :

Indice d'immobilisation	Taux d'immobilisation
Supérieur à la moyenne	> 2 au-dessus de la moyenne du ME de Paris
Égal à la moyenne	Moyenne du ME de Paris $\pm$ 2
Inférieur à la moyenne	> 2 en dessous de la moyenne du ME de Paris

- 22** Si un des navires de la flotte a fait l'objet d'un refus d'accès (interdiction) dans les 36 derniers mois, l'indice d'immobilisation de la société est automatiquement « supérieur à la moyenne », quels que soient les autres résultats d'inspection.

Matrice de performance de la société

- 23** Selon la matrice du tableau 2 ci-dessous, la combinaison des indices d'anomalie et d'immobilisation détermine le niveau de performance.

Tableau 2 : Matrice de performance de la société

Indice d'immobilisation	Indice d'anomalie	Performance de la société
Supérieur à la moyenne	Supérieur à la moyenne	Très faible
Supérieur à la moyenne	Égal à la moyenne	Faible
Supérieur à la moyenne	Inférieur à la moyenne	
Égal à la moyenne	Supérieur à la moyenne	
Inférieur à la moyenne	Supérieur à la moyenne	
Égal à la moyenne	Égal à la moyenne	Moyen
Égal à la moyenne	Inférieur à la moyenne	
Inférieur à la moyenne	Égal à la moyenne	
Inférieur à la moyenne	Inférieur à la moyenne	Élevé

## **Annexe 8      Système d'inspection et de sélection**

- 1**      D'après le profil de risque, le système d'inspection et de sélection détermine la portée, la fréquence et la priorité des inspections.
- 2**      Des inspections périodiques sont effectuées à des intervalles qui dépendent du profil de risque du navire.
- 3**      Des facteurs prépondérants ou imprévus peuvent entraîner une inspection s'ajoutant aux inspections périodiques. Cette catégorie d'inspection est appelée « inspection supplémentaire ».
- 4**      Les navires doivent faire l'objet d'une inspection périodique dans les délais suivants :  
  
NRÉ : De cinq à six mois après la dernière inspection dans la région couverte par le ME de Paris.  
NRN : De dix à douze mois après la dernière inspection dans la région couverte par le ME de Paris.  
NRF : De vingt-quatre à trente-six mois après la dernière inspection dans la région couverte par le ME de Paris.
- 5**      Les inspections périodiques et les inspections supplémentaires ont la même valeur. Par conséquent, on reprend l'intervalle des inspections périodiques après une inspection supplémentaire.
- 6**      Le système de sélection est divisé en deux priorités :  
  
Priorité II : Les navires doivent être inspectés car l'intervalle s'est écoulé ou car il y a un facteur prépondérant.  
  
Priorité II : Les navires peuvent être inspectés car ils répondent à l'intervalle prescrit ou l'État du port considère qu'un facteur imprévu nécessite une inspection.
- 7**      Si aucune inspection périodique de priorité II n'a lieu, le navire reste de priorité II jusqu'à ce que l'intervalle s'écoule et qu'il devienne de priorité I.
- 8**      En cas de facteur imprévu, il revient aux Autorités d'entreprendre une inspection supplémentaire. Si l'inspection de priorité II n'a pas lieu, le navire reste un navire de priorité II lorsqu'il arrive à un autre port régi par le ME, sauf si les Autorités jugent qu'il n'est pas nécessaire de transmettre les renseignements reçus.
- 9**      La priorité et le niveau de sélection sont indiqués pour chaque navire dans le système d'information.
- 10**     La catégorie et le type d'inspection menée sont déterminés par la matrice du tableau 3 ci-dessous :

Tableau 3 : Système de sélection

Priorité	Niveau	Catégorie d'inspection
<b>I</b> <b>Le navire doit être inspecté</b>	Facteur prépondérant	Supplémentaire
	NRÉ non inspecté au cours des six derniers mois	Périodique
	NRN non inspecté au cours des douze derniers mois	Périodique
	Navire non inspecté au cours des trente-six derniers mois	Périodique
<b>II</b> <b>Le navire peut être inspecté</b>	NRÉ non inspecté au cours des cinq derniers mois	Périodique
	Navire ayant des facteurs imprévus	Supplémentaire
	NRN non inspecté au cours des dix derniers mois	Périodique
	NRF non inspecté au cours des vingt-quatre derniers mois	Périodique

Facteurs prépondérants ou imprévus

Facteurs prépondérants

- 11** Les facteurs prépondérants ci-dessous sont jugés suffisamment graves pour entraîner une inspection supplémentaire à la priorité I :
- Navires signalés par un autre État membre ou le Secrétariat, sauf les facteurs imprévus.
  - Navires touchés dans une collision, un échouage ou un échouement en faisant route vers le port.
  - Navires accusés d'avoir violé les dispositions applicables au rejet de substances ou effluents nuisibles.
  - Navires manœuvrés 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.
  - Navires qui ont fait l'objet d'une suspension ou d'un retrait de classe pour des raisons de sécurité après la dernière inspection CNEP.
  - Navires qui ne sont pas identifiables dans la base de données des inspections.

Facteurs imprévus

- 12** Bien que les facteurs imprévus puissent indiquer une grave menace pour la sûreté du navire, son équipage ou l'environnement, la décision de procéder à une telle inspection supplémentaire est laissée au jugement professionnel de l'autorité compétente. Ces facteurs sont les suivants :
- Navires signalés par les pilotes ou les autorités pertinentes, ce qui peut comprendre des renseignements des Services du trafic maritime concernant la navigation des navires.
  - Navires qui ne satisfont pas aux obligations de notification.

- Navires signalés du fait d'une déficience ISM pas encore constatée comme étant rectifiée (3 mois après l'enregistrement de la déficience initiale)
- Navires ayant déjà fait l'objet d'une immobilisation plus de trois mois auparavant.
- Navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une plainte émanant du capitaine, d'un homme de mer ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime dans la sécurité d'exploitation du navire, les conditions de vie et de travail à bord ou la prévention de la pollution, sauf si l'Etat membre concerné considère le rapport ou la plainte comme manifestement infondés.
- Navires ayant été exploités de manière à présenter un danger.
- Navires pour lesquels des problèmes ont été signalés en ce qui concerne leur cargaison, notamment les cargaisons nocives et dangereuses.
- 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.
- Navires munis de certificats délivrés par un organisme anciennement reconnu par le Protocole de Paris dont l'agrément a été retiré depuis la dernière inspection effectuée dans la région couverte par le Protocole d'entente de Paris.

**13** Les navires qui présentent des facteurs imprévus et qui n'ont pas été inspectés peuvent être signalés dans le système d'information et rester admissibles à une inspection dans les ports subséquents, en tant que navires de priorité II.

**14** Les dispositions du Protocole s'appliquent aux navires régis par un système de visites obligatoires pour l'exploitation sécuritaire des rouliers et des petites embarcations à haute vitesse, si le Protocole s'applique au navire. Toutefois, une visite menée par des autorités (autres que l'Administration du pavillon du navire) dans le cadre d'un système de visites obligatoires pour l'exploitation sécuritaire des rouliers et des petites embarcations à haute vitesse est considérée comme une inspection renforcée ou une inspection détaillée, le cas échéant. Si le navire n'est pas décrit comme un navire de priorité I dans le système d'information, la visite doit être notée comme étant une inspection de priorité II.

## Annexe 9 Type d'inspection et motifs évidents

1 Le type d'inspection à mener en vertu de l'article 3.2 est déterminé par le tableau 4 ci-dessous:

Tableau 4

Catégorie d'inspection	Profil de risque du navire	Type d'inspection		
		Initiale	Détaillée	Renforcée
Périodique	NRÉ	NON	NON	OUI
	NRN	OUI	En cas de motifs évidents	S'il s'agit d'un type de navire à risque <sup>1</sup> et si celui-ci a plus de douze ans.
	NRF			
Supplémentaire en raison d'un facteur prépondérant ou imprévu	Tous	NON	OUI	Selon le jugement professionnel de l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port s'il s'agit d'un NRÉ, ou d'un NRN/NRF <sup>1</sup> et si le navire a plus de douze ans.

<sup>1</sup> Les types de navire à risque sont les chimiquiers, les gaziers, les vraquiers et les navires à passagers.

2 Une inspection initiale consiste à effectuer en une visite à bord du navire afin de:

- vérifier les certificats et les documents cités à l'annexe 10;
- vérifier si l'état général et la propreté du navire, y compris :
  - la passerelle de navigation;
  - les logements et les cuisines;
  - les ponts, y compris le gaillard;
  - les puits à déblais ou la tranche de cargaison;
  - la salle des machines;
- répondre aux règles et aux normes internationales généralement reconnues; vérifier, si cela n'a pas encore été fait, si les anomalies constatées par des autorités lors d'une inspection précédente ont été corrigées dans les délais indiqués dans le rapport d'inspection.

3 On mène une inspection plus détaillée quand il existe des motifs évidents de croire, lors d'une inspection initiale, que l'état du navire ou de ses équipements ou l'équipage ou les conditions de vie et de travail des gens de mer ne répondent pas en substance aux exigences applicables d'un instrument pertinent. Des motifs évidents existent quand un inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port obtient des éléments de preuve qui, selon son jugement professionnel, justifient une inspection plus détaillée du navire, de son armement ou de son équipage. L'absence de certificats ou de documents valides est jugée comme un motif évident. Le paragraphe 6 contient d'autres exemples de motifs évidents.

4 Une inspection détaillée comprend un examen approfondi :

- des endroits où des motifs évidents sont apparus;
- des endroits touchés par un facteur prépondérant ou imprévu;
- d'autres endroits, de façon aléatoire, en tenant compte des domaines de risque suivants :

1. Documentation
  2. État structurel
  3. Étanchéité et résistance aux intempéries
  4. Systèmes d'urgence
  5. Communication radio
  6. Opérations de manutention des cargaisons
  7. Sécurité-incendie
  8. Alarmes
  9. Conditions de vie et de travail
  10. Matériel de navigation
  11. Engins de sauvetage
  12. Marchandises dangereuses
  13. Machines de propulsion et machines auxiliaires
  14. Prévention de la pollution
- 5 L'inspection détaillée doit tenir compte des éléments humains cités par l'OIT, le Code ISM et la norme STCW et comprendre des mesures de contrôle opérationnel, au besoin.

Motifs évidents

- 6 Dans l'application du tableau 4 ci-dessus, voici des exemples de « motifs évidents » justifiant une inspection détaillée:
- .1 Le navire présente des facteurs imprévus ou prépondérants cités à l'annexe 8;
  - .2 Pendant l'examen des certificats et des documents cités à l'annexe 10 du Protocole, des inexactitudes sont apparues ou les documents n'ont pas été conservés et mis à jour comme il se doit ou ont été falsifiés
  - .3 Des éléments indiquent que les membres de l'équipage en question ne sont pas en mesure de communiquer de façon adéquate entre eux ou avec d'autres personnes à bord, ou que le navire n'est pas en mesure de communiquer avec les Autorités à terre dans une langue commune ou dans celle de ces autorités;
  - .4 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;
  - .5 Le capitaine, un officier ou un matelot du navire possède un brevet délivré par un pays qui n'a pas ratifié la convention STCW;
  - .6 Le capitaine d'un pétrolier n'est pas en mesure de produire le relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest;
  - .7 Le rôle d'équipage n'est pas à jour ou les membres d'équipage ignorent leurs tâches en cas d'incendie ou d'abandon du navire;
  - .8 De faux appels de détresse ont été envoyés sans être suivis des procédures d'annulation appropriées;
  - .9 Les principaux équipements ou dispositifs exigés par les conventions sont manquants;
  - .10 L'impression générale et les observations de l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port 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;
  - .11 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;
- .12 Il n'y a aucun tableau précisant l'organisation du travail à bord ou de registres des heures de travail et de repos des marins;
- .13 Le navire a changé de pavillon afin d'éviter sa mise en conformité à la MLC ou le navire bat le pavillon d'un Etat qui n'a pas ratifié la MLC, 2006;
- .14 Une plainte a été transmise car les conditions spécifiques de travail et d'habilité à bord du navire ne sont pas conformes aux exigences de la MLC, 2006 ou les résultats d'une investigation ou une plainte déposée à terre;
- .15 les conditions de travail et d'habilité à bord du navire ne sont pas conformes aux exigences de la MLC.

7 Une inspection renforcée consiste à vérifier l'état général du navire, y compris les éléments humains, au besoin, dans les domaines de risque suivants :

1. Documentation
2. État structurel
3. Étanchéité et résistance aux intempéries
4. Systèmes d'urgence
5. Communication radio
6. Opérations de manutention des cargaisons et de l'équipement
7. Sécurité-incendie
8. Alarmes
9. Conditions de vie et de travail
10. Matériel de navigation
11. Engins de sauvetage
12. Marchandises dangereuses
13. Machines de propulsion et machines auxiliaires
14. Prévention de la pollution

De plus, sous réserve de sa faisabilité matérielle ou de limitations éventuelles liées à la sécurité des personnes, du navire ou du port, l'inspection renforcée doit porter sur les éléments précis des domaines à risque qui sont établis pour chaque type de navire dans l'instruction du CCNEP. L'inspecteur doit exercer son jugement professionnel pour déterminer la profondeur de l'examen ou de la vérification de chaque élément précis.

8 Les inspecteurs doivent avoir conscience que les contrôles effectués à bord pendant certaines opérations, comme la manutention de la cargaison, peuvent porter atteinte à la sécurité de ces opérations.

9 L'inspection renforcée doit porter sur les éléments humains couverts par l'OIT, le Code ISM et la norme STCW et comprendre des mesures de contrôle opérationnel, au besoin.

## Annexe 10 Examen des certificats et des documents

Au moment d'effectuer un contrôle initial, l'inspecteur doit, au minimum, examiner les documents suivants :

- .1 Certificat international de jauge (1969)(*ITC Art7*);
- .2 Certificat d'enregistrement ou autre document attestant la nationalité (*UNCLOS*);
- .3 Certificats concernant la solidité de la coque et les installations de propulsion du navire, délivrés par l'organisme agréé concerné (requis seulement si le navire est classé par un organisme agréé);
- .4 Rapports d'inspection établis lors de précédents contrôles par l'État du port;
- .5 Certificat de sécurité pour navire à passagers (*SOLAS 1988 Amend./CI/Reg.12, SOLAS Protocol 1988/CI/Reg.12*);
- .6 Certificat de sécurité de construction pour navire de charge (*SOLAS/CI/Reg.12, SOLAS Protocol 1988/CI/Reg.12*);
- .7 Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (*SOLAS 1988 Amend./CI/Reg.12, SOLAS Protocol 1988/CI/Reg. 12*);
- .8 Certificat de sécurité radio pour navire de charge (*SOLAS 1988 Amend./CI/Reg.12, SOLAS Protocol 1988/CI/Reg.12*);
- .9 Certificat de sécurité pour navire de charge (*SOLAS Protocol 1988/CI/Reg. 12*);
- .10 Certificat de sécurité pour navire spécial (*SPS Code, CI/Art.1.7.4, Res. A.791 (19)*);
- .11 Pour les navires rouliers à passagers, informations sur le rapport A/A-maximal (*SOLAS 1995 Amend./CII-1/Reg.8-1*);
- .12 Plans et livrets de maîtrise des avaries (*SOLAS 2006 Amend./CII-1/Reg.19, 20, 23*);
- .13 Renseignements sur la stabilité (*SOLAS 2008 Amend./CII-1/Reg.5, SOLAS/CII-1/Reg.22; LLP88, Reg.10*);
- .14 Manuel de manœuvre et renseignement sur les manœuvres (*SOLAS 1981 Amend./CII-1/Reg.28.2*);
- .15 Attestation de locaux machines sans surveillance (UMS) (*SOLAS 1981 Amend./CII-1/Reg.46.3*);
- .16 Certificat d'exemption et, le cas échéant, liste des cargaisons (*SOLAS/CII-2/Reg.10.7.1.4*);
- .17 Plan de lutte contre l'incendie (*SOLAS 2000 Amend./CII-2/Reg.15.2.4*);
- .18 Livret sur les opérations de sécurité incendie (*SOLAS 2000 Amend./CII-2/Reg.16.3.1*);
- .19 Liste spéciale ou manifeste des marchandises dangereuses, ou plan d'arrimage détaillé (*ILO134/A4.3(h), SOLAS 2000 Amend./CII-2/Reg.19*);
- .20 Attestation de conformité aux dispositions spéciales concernant les navires qui transportent des marchandises dangereuses (*SOLAS 2001 Amend./CII-2/Reg.19.4*);
- .21 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 (*SOLAS 2006 Amend./CIII/Reg.37, 19.3, 19.4, 20*);
- .22 Document précisant les effectifs minimaux de conduite (*SOLAS 2000 Amend./CV/Reg.14.2*);
- .23 Plan de coordination SAR pour les navires à passagers à itinéraires fixes (*SOLAS 1995 Amend./CV/Reg.15, 7.2*);
- .24 Rapport sur le test de conformité LRIT (*SOLAS/CV/Reg.19.1*);
- .25 Copie du document émis par l'installation de test indiquant la date à laquelle la conformité est attestée et les normes applicables en matière de rendement de l'appareil VDR (*voyage data recorder*) (*SOLAS/CV/Reg.18.8*);
- .26 Rapport d'essais AIS (*SOLAS 2010 Amend./CV/Reg.18.9*);
- .27 Liste des limites opérationnelles pour les navires à passagers (*SOLAS 2001 Amend./CV/Reg.30.2*);
- .28 Manuel d'assujettissement de la cargaison (*SOLAS 2002 Amend./CVI/Reg.5.6*);
- .29 Livret pour les navires vraquiers (*SOLAS 1996 Amend./CVI/Reg.7.3*);
- .30 Plan de chargement et de déchargement pour les navires vraquiers (*SOLAS 1996 Amend./CVI/Reg.7.3*);
- .31 Attestation autorisant le transport de céréales (*SOLAS 1991 Amend./CVI/Reg.9*);
- .32 Fiches de données de sécurité pour matières dangereuses (MSDS) (*SOLAS 2009 Amend./CVI/Reg.5-1*);

- .33 Attestation de conformité INF (Code international pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets hautement radioactifs en colis à bord de navires) (SOLAS 1999 Amend./CVII/Reg.16, INFC 1.3);
- .34 Copie de l'attestation de conformité délivrée conformément au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (DoC) ISM Code (SOLAS 1994 Amend./CIX/Reg.4.1);
- .35 Certificat de gestion de la sécurité délivré conformément au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (SMC) (SOLAS 1994 Amend./CIX/Reg.4.2, 4.3);
- .36 Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et permis d'exploiter un engin à grande vitesse (SOLAS 1994 Amend./CX/Reg.3.2, HSCC 1.8.1, 2);
- .37 Fiche synoptique continue (SOLAS 2005 Amend./CXI-1/Reg.5);
- .38 Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac ou certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas (GCC-4/CI/N1.6.4, IGCC/CI/N1.5.4);
- .39 Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, selon le cas (BCC-10/CI/N1.6.3), (IBCC/CI/N1.5.4); (BCH/1.6.1);
- .40 Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (MARPOL/ANI/Reg.7.1);
- .41 Rapports de visites (pour les vraquiers et les pétroliers) (SOLAS XI-I reg.2/2011 code ESP);
- .42 Registre des hydrocarbures, parties I et II (MARPOL/ANI/R17, Reg.36);
- .43 Plan d'urgence en cas de pollution du milieu marin par les substances liquides nocives (MARPOL/ANII/Reg.17);
- .44 (Temporaire) Attestation de conformité au régime d'évaluation de l'état des navires (CAS) (MARPOL/ANI/Reg.20.6, 21.6.1);
- .45 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 (MARPOL/ANI/Reg.31.2);
- .46 Plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures à bord (MARPOL/ANI/Reg.37.1);
- .47 Plans et registre d'enregistrement d'opérations STS (MARPOL ANI/Reg.41);
- .48 Certificat international de prévention de la pollution pour le transport de substances nuisibles liquides transportées en vrac (SNL) (MARPOL/ANII/Reg.9.1);
- .49 Registre de la cargaison (MARPOL/ANII/Reg.15, MARPOL/ANII-APP2);
- .50 Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet (navires transporteurs de produits chimiques) (MARPOL/ANII/Reg.14.1 + P&A manual);
- .51 Certificat international de prévention de la pollution par les eaux résiduaires (ISPPC) (MARPOL/ANIV/Reg.5.1);
- .52 Plan de gestion des ordures (MARPOL/ANV/appendix I);
- .53 Registre des ordures (MARPOL/ANV/appendix);
- .54 Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (IAPPC) (MARPOL/ANVI/Reg.6.1);
- .55 Journal des changements de carburant (MARPOL/ANVI/Reg.14.5);
- .56 Certificat d'approbation de type d'incinérateur (MARPOL/ANVI/Reg.16.6.1) + Appendix IV(1));
- .57 Bons de livraison de combustible de soute (MARPOL/ANVI/Reg.18.5+ Appendix V);
- .58 Certificat International de prévention de la pollution de l'atmosphère (MARPOL/ANVI/Reg.6);
- .59 Plan de gestion de l'optimisation de l'énergie du navire (SEEMP) (MARPOL/ANVI/Reg.22);
- .60 Dossier technique EEDI (MARPOL/ANVI/Reg. 20);
- .61 Attestation de conformité (MARPOL/ANVI/Reg.6)
- .61 Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (EIAPPC) (NoxTC2008/ 2.1.1.1);
- .63 fiches techniques (NoxTC2008/2.3.6);
- .64 Registre des paramètres du moteur (NoxTC2008/6.2.2.7.1);
- .65 Certificat international de franc-bord (1966) (LLP'88 Art.16.1);
- .66 Certificat international d'exemption de franc-bord (LLP'88 Art.16.2);

- .67 Certificats exigés conformément aux dispositions de la convention STCW (*STCW95/Art. VI, RI/2, Sect. A-I/2*);
- .68 Journal de l'équipement de chargement (*ILO134/C32/Art. 9(4)/ ILO152(25)*);
- .69 Certificats portant sur l'équipement de chargement et de déchargement (*ILO134/A4.3(e);ILO/C32/Art 9(4)*);
- .70 Certificat de la Convention du Travail Maritime et Attestation de Conformité Parties I et II (MLC et DMLC parties I et II) (*MLC, 2006/Reg.5.1/ standard A5.1.3*);
- .71 Certificats médicaux (*MLC, 2006/ Reg. 1.2/Standard A1.2 or ILO73*);
- .72 Tableau précisant l'organisation du travail à bord (*MLC, 2006/ Reg.2.3/ standard A2.3, 10 or ILO180/Part II/Art 5.7 a & b and STCW95/A-VIII/1.5*);
- .73 Registres des heures de travail et de repos des marins (*MLC, 2006/Reg. 2.3/standard A2.3, 10 or ILO180/Part II/Art 8.1 and STCW95/A-VIII/1.5*);
- .74 *Certificat ou preuve documentaire de l'assurance pour le rapatriement (MLC.2006/Reg2,5/standard A2,5,2)*
- .75 *Certificat ou preuve documentaire de l'assurance responsabilité de l'armateur (MLC,2006/Reg,4,2/Norme A4,2,1)*
- .76 Certificat de sécurité de l'unité mobile de forage en mer (*MODU Code/I/Section 6*);
- .77 Certificat d'assurance ou autre garantie financière concernant la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (*CLC69P92/AVIL.2*);
- .78 Certificat d'assurance ou autre garantie financière concernant la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les combustibles de soute (*BUNKERS 2001/Art.7.2*);
- .79 Certificat international de la sûreté du navire (ISSC) (*ISPSC/PA/19.2.1*);
- .80 Registre des systèmes antisalissure (*AFS/Annex 4/Reg.2(1)*);
- .81 Certificat international du système antisalissure (IAFS Certificate) (*AFS/Annex 4/Reg.2(1)*);
- .82 Déclaration relative au système antisalissure (*AFS/Annex 4/Reg.5(1)*).
- .83 Certificat navigation polaire (Code polaire/P.1-A/C.1/Reg.1.3);
- .84 Manuel d'Opération en zone polaire (PWOM) (Code polaire/P.1-A/C.2);
- .85 Certificat International de gestion des Eaux de Ballast (CGEB Art 9.1 (a);)
- .86 Registre d'enregistrement des Eaux de Ballast (CGEB Art 9.1(b))

## **Annexe 11 Engagements des Autorités en matière d'inspection**

### Engagements des États membres en matière d'inspection

- 1** Les engagements de chaque autorité en matière d'inspection sont les suivants :
- a) Inspecter tous les navires de « priorité » qui font escale dans ses ports ou mouillages;
  - b) Effectuer un nombre d'inspections de navires de « priorité I » et de « priorité II » qui correspond au moins au nombre d'inspections qu'elle s'est engagée à effectuer chaque année.

- 2** Le système d'information indique, chaque jour, si un État membre est en avance ou en retard par rapport à l'engagement qu'il a pris à l'alinéa 1b) ci-dessus.

### Flexibilité à l'égard de l'engagement relatif aux navires de priorité I

- 3** Les dispositions suivantes décrivent la flexibilité possible à l'égard de l'engagement dont il est question à l'alinéa 1a) ci-dessus.

- 4** Les navires de priorité I qui arrivent dans un port devront être inspectés. Toutefois, l'État membre peut remettre l'inspection à plus tard de l'une ou l'autre des manières suivantes :

- a) Il peut la remettre à la prochaine escale du navire dans le même État membre, à la condition que le navire ne fasse escale dans aucun autre port de la région visée par le Protocole de Paris et que la durée du report ne soit pas supérieure à 15 jours;
- b) Il peut faire effectuer l'inspection à un autre port, si cet autre port est situé dans la région visée par le Protocole de Paris, si l'autorité de cet autre port convient à l'avance d'inspecter le navire et si la durée du report n'est pas supérieure à 15 jours.

Les inspections ainsi reportées et consignées dans le système d'information ne sont pas considérées comme des inspections manquées.

- 5** Outre la flexibilité prévue au paragraphe 4 ci-dessus, une autorité peut omettre d'inspecter :
- a) jusqu'à 5 % du nombre total de navires de priorité I comportant un degré de risque élevé qui font escale à ses ports et mouillages;
  - b) jusqu'à 10 % du nombre total de navires de priorité I ne comportant pas un degré de risque élevé qui font escale à ses ports et mouillages;

- 6** Dans les cas suivants, les inspections de priorité I manquées ne sont pas prises en compte dans le pourcentage permis dont il est question au paragraphe 5 ci-dessus :

- a) si, à la discrétion de l'autorité, l'inspection constituerait un risque pour la sécurité des inspecteurs, du navire, de l'équipage de celui-ci ou du port, ou de l'environnement maritime;
- b) si le navire ne fait escale à ce port que la nuit. Les États membres devraient toutefois s'assurer que les navires qui ne font escale à ce port que la nuit n'échappent pas complètement aux inspections;

- c) en outre, dans le cas d'un navire qui fait escale uniquement à un mouillage assujéti à la compétence d'un port, si le navire est inspecté à un autre port ou mouillage situé dans la région visée par le Protocole de Paris dans un délai de 15 jours;
- d) en outre, dans le cas d'un navire qui ne fait escale qu'à un mouillage assujéti à la compétence d'un port, si l'escale n'a lieu que pendant la nuit ou si sa durée est trop courte pour effectuer une inspection satisfaisante.

7 Dans les cas décrits au paragraphe 6 ci-dessus, l'autorité est tenue d'inscrire dans le système d'information les raisons qui motivent l'omission d'inspection.

Flexibilité accordée à l'État membre qui reçoit un nombre excessif de navires de priorité I

8 La disposition relative à la juste part et la disposition concernant la sélection visent à s'assurer qu'un État membre n'est pas tenu d'effectuer un nombre d'inspections de navires de priorité I supérieur à son engagement annuel. Toutefois, à titre de mesure de protection, dans le cas d'un État membre qui inspecte un nombre de navires de priorité I supérieur à son engagement annuel, le pourcentage d'inspections manquées, comme il est décrit au paragraphe 5, est de 30 %.

Calcul de l'engagement régional

9 Aux fins du calcul de l'engagement d'inspection annuel de chaque État membre, dont il est question à l'alinéa 1b) ci-dessus, la première étape consiste à établir l'engagement annuel global de la région visée par le Protocole de Paris (l'« engagement régional »).

10 L'engagement régional pour l'année en question est estimé au moyen du nombre moyen d'inspections requises au cours des trois années précédentes.

11 Le système d'information calcule l'engagement régional annuel en tenant également compte de ce qui suit :

- .1 le nombre d'inspections de navires de priorité I (inspections périodiques obligatoires et inspections supplémentaires);
- .2 le nombre d'inspections périodiques de navires de priorité II (sauf les inspections motivées par des facteurs inattendus);
- .3 le nombre de navires de priorité I qui ne sont pas inspectés pendant l'année.

(Note : Il ne s'agit pas du nombre d'inspections manquées, étant donné que l'inspection du même navire peut être manquée plusieurs fois.)

Calcul de l'engagement annuel de chaque État membre en matière d'inspection

12 La deuxième étape du calcul de l'engagement de chaque État membre en matière d'inspection consiste à calculer sa quote-part de l'engagement régional. Cette quote-part correspond au nombre moyen, sur trois ans, de navires faisant escale dans l'État membre, exprimé sous forme de pourcentage de la somme du nombre de navires faisant escale dans chaque État membre.

Flexibilité consentie à un État membre disposant de trop peu d'occasions d'inspection

13 Un État membre pourrait ne pas recevoir suffisamment de navires de priorité I et priorité II pour remplir son engagement annuel. En pareil cas, on considérera qu'il aura rempli son engagement s'il a inspecté au moins 85 % des navires de priorité II. L'engagement dont il est question à l'alinéa 1a) et la flexibilité correspondante, énoncée au paragraphe 5, s'appliquent malgré tout.

## **Annexe 12 Obligations des navires en matière de production de rapports**

Dans la mesure du possible, les communications prévues dans la présente annexe seront faites par voie électronique.

### Message de 72 heures (72 ETA)

- 1** Un navire qui, conformément à l'annexe 9, doit subir une inspection approfondie et qui se dirige vers le port ou le mouillage d'un État membre, doit aviser l'autorité de son arrivée 72 heures à l'avance, ou plus tôt si la réglementation nationale l'exige.
- 2** Au minimum, les renseignements suivants seront présentés :
  - (a) identité du navire (numéro OMI obligatoire, appellation supplémentaire, indicatif d'appel et/ou numéro ISMM);
  - (b) port de destination;
  - (c) heure d'arrivée approximative (ETA);
  - (d) heure de départ approximative (ETD);
  - (e) durée prévue de l'escale;
  - (f) pour les pétroliers
    - (i) configuration : à coque simple avec ballasts isolés, à double coque;
    - (ii) état des citernes à cargaison et des ballasts : pleins, vides, rendus inertes;
    - (iii) volume et nature de la cargaison;
  - (g) activités prévues au port ou au mouillage de destination (chargement, déchargement, autre);
  - (h) visites ou inspections de navires prévues par les lois et travaux importants d'entretien ou de réparation effectués au port de destination;
  - (i) date de la dernière inspection approfondie dans la région visée par le Protocole de Paris.

### Message de 24 heures (24 ETA)

- 3** L'exploitant, l'agent ou le capitaine du navire qui se dirige à un port ou un mouillage appartenant à un État membre doit donner avis de son arrivée au moins 24 heures à l'avance ou au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du déplacement est inférieure à 24 heures ou si le port est inconnu ou a changé en cours de route, dès que ces renseignements seront accessibles.
- 4** Les renseignements suivants doivent être présentés :
  - (a) identité du navire (numéro OMI obligatoire, appellation supplémentaire, indicatif d'appel et/ou numéro ISMM);
  - (b) port de destination;
  - (c) heure d'arrivée approximative (ETA);
  - (d) heure de départ approximative (ETD).

### Message d'heure d'arrivée réelle (ATA)

- 5** Les États membres déclarent, dans un délai raisonnable, dans le système d'information, l'heure d'arrivée réelle (ATA) de tout navire faisant escale à l'un de leurs ports ou mouillages (situés dans la région visée par le Protocole de Paris), avec le numéro d'identification du port concerné.

**6** Les renseignements suivants doivent être présentés :

- (a) identité du navire (numéro OMI obligatoire, appellation supplémentaire, indicatif d'appel et/ou numéro ISMM);
- (b) port;
- (c) heure d'arrivée réelle;
- (d) mouillage : oui, non.

Message d'heure de départ réelle (ATD)

**7** Les États membres déclarent, dans un délai raisonnable, dans le système d'information, l'heure de départ réelle (ATD) de tout navire faisant escale à l'un de leurs ports ou mouillages (situés dans la région visée par le Protocole de Paris), avec le numéro d'identification du port concerné.

**8** Les renseignements suivants doivent être présentés :

- (a) identité du navire (numéro OMI obligatoire, appellation supplémentaire, indicatif d'appel et/ou numéro ISMM);
- (b) port;
- (c) heure d'arrivée réelle.