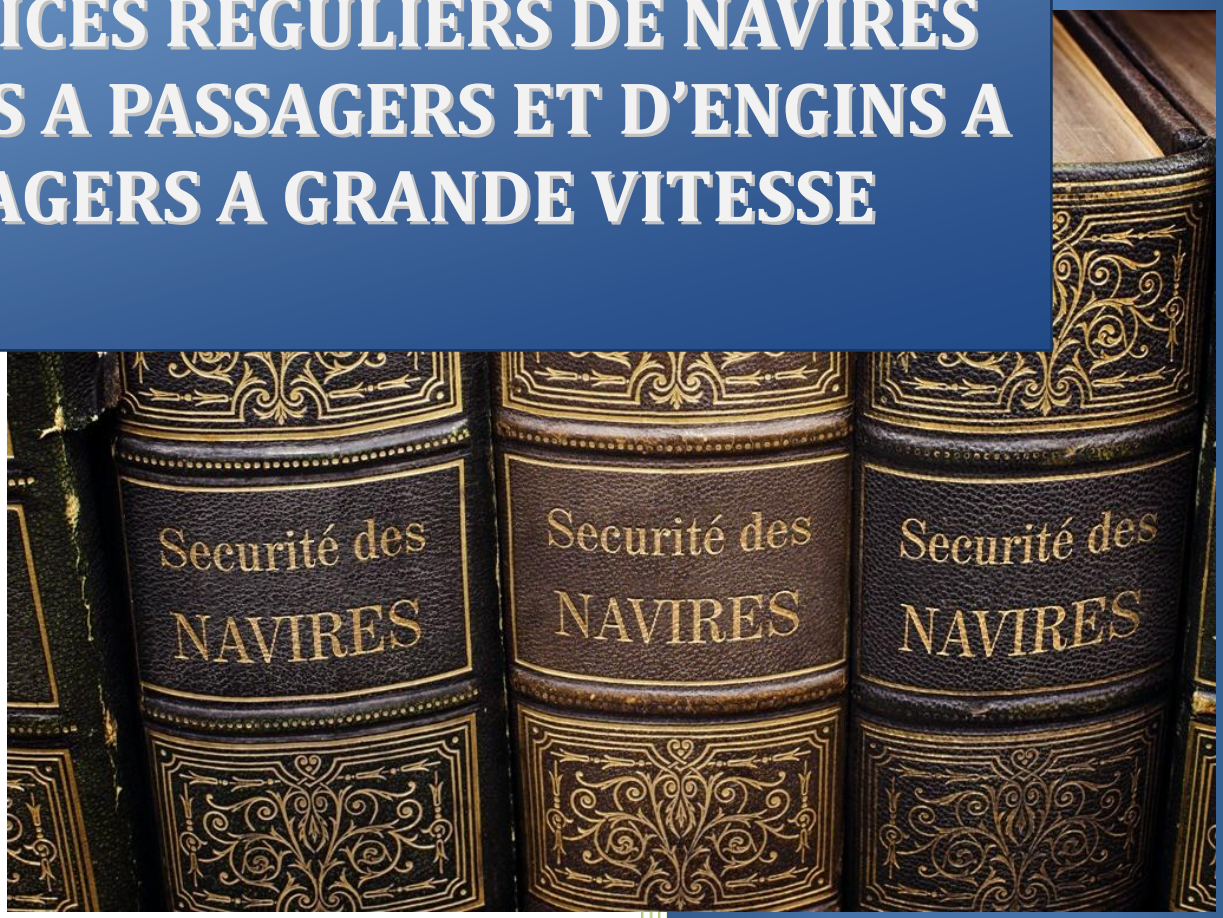
Division 180

SYSTÈME DE VISITES POUR L'EXPLOITATION EN TOUTE SÉCURITÉ DE SERVICES RÉGULIERS DE NAVIRES ROULIERS A PASSAGERS ET D'ENGINS A PASSAGERS A GRANDE VITESSE



Direction des affaires maritimes

Règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires

Edition du **05 AVRIL 2001**, parue au J.O. le **03 JUILLET 2001**

A jour des arrêtés suivants :

Date de signature	Date de parution JORF	Numéro NOR	Référence CCS	Entrée en vigueur
26-04-04	23-05-04	EQUH0400669A	761/REG.02	24-05-04
13-09-04	01-10-04	EQUH0401253A	769/REG.06	02-10-04
21-09-06	18-11-06	EQUT0601862A	794/REG.04	19-11-07
12-03-12	06-04-12	TRAT1200274A	854/REG.03	07-04-12
24-11-14	02-12-14	DEVT1425981A	883/REG.01	03-12-14
04-11-19	07-12-19	TRET1919211A	937/REG.03	08-12-19

Ce document constitue un outil de documentation
Seule la version publiée au Journal Officiel de la république fait foi.

Sommaire

Sommaire……..3

Article 180-01 Champ d'application 4
Article 180-02 Définitions 5
Article 180-03 Visites préalables à la mise en exploitation 6
Article 180-04 Exceptions à l'obligation d'une visite préalable à la mise en exploitation 7
Article 180-05 Visites régulières 7
Article 180-06 Rapport de visite 8
Article 180-07 Suppression des anomalies, décision de suspension des titres de sécurité et suspension de la visite 8
Article 180-08 Base de données des visites 9

ANNEXE 180-A.1 EXIGENCES SPECIFIQUES APPLICABLES AUX NAVIRES EN SERVICE REGULIER 10

ANNEXE 180-A.2 PROCEDURES RELATIVES AUX VISITES 11

ANNEXE 180-A.3 PROCEDURES RELATIVES A LA CONDUITE DES VISITES AU COURS D'UN SERVICE REGULIER 13

ANNEXE 180-A.4 CRITERES DE QUALIFICATION ET D'INDEPENDANCE POUR LES INSPECTEURS QUALIFIES 17

Article 180-01 Champ d'application

(Modifié par arrêté du 04/11/19)

La présente division s'applique aux navires rouliers à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse exploités en service régulier à destination ou au départ d'un port français ou d'un port d'un pays tiers lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux ou nationaux dans des zones maritimes de classe A à la condition que le navire en question batte pavillon français.

Article 180-02 Définitions

(Modifié par arrêté du 04/11/19)

Aux fins de la présente division, on entend par :

1) « navire roulier à passagers »: un navire équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers;

2) « engin à passagers à grande vitesse »: un engin tel que défini dans la règle 1 du chapitre X de la convention SOLAS 74, et transportant plus de douze passagers;

3) « convention SOLAS 74»: la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, y compris les protocoles et amendements y afférents, dans sa version actualisée;

4) « recueil HSC »: le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse contenu dans la résolution MSC.36(63) du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI) du 20 mai 1994 ou le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse 2000 (« recueil HSC 2000 ») contenu dans la résolution MSC.97(73) de l'OMI de décembre 2000, dans leur version actualisée;

5) « HSSC »: les directives de l'OMI sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats, dans leur version actualisée;

6) « service régulier »: une série de traversées par navire roulier à passagers ou engin à passagers à grande vitesse organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage, ou une série de voyages au départ ou à destination du même port sans escales intermédiaires:

a) soit selon un horaire publié ;
b) avec une régularité ou une fréquence telle que la liaison constitue une série systématique reconnaissable ;

7) « zone maritime »: toute zone maritime ou route maritime délimitée conformément à l'article 4 de la directive 2009/45/CE ;

8) « certificats »:

a) pour les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse engagés dans des voyages internationaux, les certificats de sécurité et les fiches d'équipement correspondantes délivrés conformément à la convention SOLAS 74 ou au recueil HSC, respectivement,

; navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse engagés dans des s nationaux, les certificats de sécurité et les fiches d'équipement correspondantes délivrés ıément à la directive 2009/45/CE;

9) « administration de l'État du pavillon »: les autorités compétentes de l'État dont le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse est autorisé à battre le pavillon;

10) « voyage national » : tout voyage effectué dans des zones maritimes entre un port français et le même port ou un autre port français ;

11) « compagnie »: l'organisme ou la personne qui a convenu de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées par le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (ci-après dénommé «code ISM») dans sa version actualisée ou, dans les cas où le chapitre IX de la convention SOLAS 74 ne s'applique pas, le propriétaire du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse;

12) « inspecteur qualifié » : un employé du secteur public ou une autre personne dûment autorisée par l'autorité compétente d'un État membre à effectuer des visites et des inspections en vue de la délivrance de certificats et répondant aux critères de qualification et d'indépendance visés à l'annexe 180-A.4

13) « Centre de Sécurité des Navires compétent » : le centre de sécurité des navires dans la zone de compétence duquel le navire roulier à passager ou l'engin à passagers à grande vitesse est exploité, ou le centre de sécurité des navires le plus approprié désigné par le directeur interrégional de la mer ou par une décision conjointe de plusieurs directeurs interrégionaux de la mer en cas d'exploitation du navire sur plusieurs zones de compétence. En cas de difficulté la sous-direction de la sécurité maritime désigne le centre de sécurité des navires compétent. La zone de compétence visée dans ce paragraphe est définie par la division 130 du présent règlement ;

14) « CROSS (Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage) compétent »: le service de recherche et de sauvetage français, tel que défini dans les règles V/2 et V/7 de la Convention SOLAS en vigueur et aux articles 221-V/2 et 221-V/7 de la division 221 du présent règlement, dans la zone duquel le navire roulier à passager ou l'engin à passagers à grande vitesse est exploité ; des inspecteurs qualifiés.

15) Pays tiers : désigne au sens du droit de l'UE un État non-membre de l'Union.

Article 180-03 Visites préalables à la mise en exploitation

(Modifié par arrêté du 04/11/19)

1. Avant qu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse ne soit mis en exploitation dans le cadre d'un service régulier couvert par la présente division, le centre de Sécurité des Navires compétent procède à une visite préalable à la mise en exploitation, consistant en :

a) la vérification de la conformité aux exigences fixées à l'annexe 180-A.1; et

b) une visite conformément à l'annexe 180-A.2, afin de s'assurer que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse satisfait aux exigences nécessaires pour l'exploitation en toute sécurité d'un service régulier.

c) la vérification que le plan de coopération avec les services de recherche et de sauvetage visé à l'article 221-V/7.3 de la division 221 du présent règlement a bien été établi en coopération avec le ou les CROSS compétents et jugé approprié par celui-ci.

2. La visite préalable à la mise en exploitation est effectuée par des inspecteurs qualifiés.

3. Lorsque le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec la direction interrégionale de la mer l'exige, les compagnies fournissent la preuve de la conformité aux exigences de l'annexe 180-A.1 à l'avance, mais pas plus d'un mois avant la visite préalable à la mise en exploitation.

Article 180-04 Exceptions à l'obligation d'une visite préalable à la mise en exploitation

(Modifié par arrêté du 04/11/19)

1. En cas de visite préalable à la mise en exploitation, le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec la direction interrégionale de la mer compétente peut décider de ne pas appliquer certaines exigences ou procédures fixées aux annexes 180-A.1 et 180-A.2 relatives à toute visite périodique effectuée au cours des six mois précédents, pour autant que les procédures et directives pertinentes décrites dans les HSSC ou des procédures conçues pour atteindre le même objectif aient été suivies. Le Centre de Sécurité des Navires compétent transfère les informations pertinentes vers la base de données des visites, conformément à l'article 180-09.

2. Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse est transféré vers un service régulier, le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec la direction interrégionale de la mer tient compte des visites effectuées précédemment sur ce navire ou cet engin en vue de son exploitation dans le cadre d'un autre service régulier couvert par la présente division. Pour autant que le Centre de Sécurité des Navires compétent juge les visites antérieures satisfaisantes et que celles-ci soient en rapport avec les nouvelles conditions d'exploitation, les visites prévues à l'article 180.3, paragraphe 1, ne sont pas requises avant la mise en exploitation du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse sur ce nouveau service régulier.

3. À la demande d'une compagnie, le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec le ou les CROSS compétents et la direction interrégionale de la mer compétente peut confirmer à l'avance son accord sur le cas où les caractéristiques de route sont similaires.

4. Lorsque, par suite de circonstances imprévues, un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse de remplacement doit être introduit rapidement pour assurer la continuité du service et que le paragraphe 1 n'est pas applicable, le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec la direction interrégionale de la mer compétente peut autoriser la mise en exploitation de ce navire ou de cet engin pour autant que les conditions suivantes soient remplies :

a) une visite_spéciale composée d'un tour du navire et d'un contrôle des documents ne portent pas à craindre que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse ne satisfasse pas aux exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité ; et

b) le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec la direction interrégionale de la mer compétente effectue, dans un délai d'un mois, la visite préalable à la mise en exploitation prévue à l'article 180. 3, paragraphe 1.

Article 180-05 Visites régulières

(Modifié par arrêté du 04/11/19)

1. Le Centre de Sécurité des Navires compétent effectue une fois par période de douze mois :

1.1 une visite spéciale conformément à l'annexe 180-A.2; et

1.2 une visite spéciale au cours d'un service régulier, effectuée au minimum quatre mois et au maximum huit mois après la visite visée au point 1.1 et qui couvre les points énumérés à

l'annexe 180-A.3 et un nombre suffisant des points énumérés aux annexes 180-A.1 et 180-A.2 afin de garantir que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse continue de satisfaire à toutes les exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité.

Une visite préalable à la mise en exploitation conformément à l'article 180.3 est considérée comme une visite aux fins du point 1.1.

2. La visite visée au paragraphe 1, point 1.1, peut être effectuée simultanément ou conjointement à la visite périodique définie à l'article 27 du décret 84-810 pour autant que les procédures et directives pour les visites décrites dans le HSSC ou que des procédures conçues pour atteindre le même objectif aient été suivies.

3. Le Centre de Sécurité des Navires compétent effectue une visite conformément à l'annexe 180-A.2, chaque fois que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse subit des réparations, des transformations et des modifications d'importance majeure, ou en cas de changement de gestion ou de transfert de classe. Toutefois, en cas de changement de gestion ou en cas de transfert de classe, après prise en compte des visites effectuées précédemment pour le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse, et à condition que ce changement ou transfert n'affecte pas l'exploitation en toute sécurité du navire ou de l'engin, le Centre de Sécurité des Navires compétent peut exempter le navire ou l'engin concerné de la visite requise par la première phrase du présent paragraphe.

Article 180-06 Rapport de visite

(Modifié par arrêté du 04/11/19)

1. À l'issue d'une visite réalisée conformément à la présente division, l'inspecteur rédige un rapport conformément à l'annexe IX de la directive 2009/16/CE.

2. Les informations contenues dans le rapport sont transmises à la base de données des visites prévue à l'article 180.10. Une copie de ce rapport de visite est remise au capitaine.

Article 180-07 Suppression des anomalies, décision de suspension des titres de sécurité et suspension de la visite

(Modifié par arrêté du 04/11/19)

1. Le Centre de Sécurité des Navires compétent veille à ce qu'il soit remédié à toute anomalie confirmée ou révélée par une visite effectuée conformément à la présente division.

2. Lorsque les anomalies présentent un risque manifeste pour la santé ou la sécurité ou mettent immédiatement en danger la santé ou la vie, le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse, son équipage et ses passagers, le chef du Centre de Sécurité des Navires compétent prononce la suspension des titres du navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse. La suspension est notifiée au propriétaire et au capitaine du navire.

3. La décision de suspension des titres n'est levée que s'il a été remédié à l'anomalie et que, au cours d'une nouvelle visite, le chef de Centre de Sécurité des Navires compétent considère que tout danger a été écarté ou que le navire ou l'engin peut, sous réserve des conditions qu'il estime nécessaire d'imposer, quitter le port ou que l'exploitation peut reprendre sans risque pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage ou sans risque pour le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse ou d'autres navires.

4. S'il ne peut être remédié aisément à une anomalie visée au paragraphe 2 dans le port où elle a été confirmée ou révélée, le Centre de Sécurité des Navires compétent peut convenir d'autoriser le

navire ou l'engin à rejoindre un chantier de réparation approprié où l'anomalie pourra être immédiatement rectifiée.

5. Pour réduire l'encombrement du port, le Centre de Sécurité des Navires compétent peut autoriser un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse soumis à une décision de suspension des titres à être déplacé vers une autre partie du port si cela peut se faire en toute sécurité. Toutefois, le risque d'encombrement portuaire n'entre pas en ligne de compte de la décision de suspension ou de lever cette décision de départ. Les autorités ou organismes portuaires facilitent l'accueil de ces navires.

Article 180-08 Base de données des visites

(Modifié par arrêté du 04/11/19)

1. Les inspecteurs veillent à ce que les informations relatives aux visites réalisées conformément à la présente division, notamment les informations relatives aux anomalies et aux décisions de suspension des titres soient transférées sans tarder à la base de données des visites dès que le rapport de visite est établi ou que la décision de suspension des titres est levée. En ce qui concerne les éléments précis des informations, les dispositions de l'annexe XIII de la directive 2009/16/CE s'appliquent mutatis mutandis.

2. Les inspecteurs veillent à ce que les informations transférées à la base de données des visites soient validées à des fins de publication dans un délai de soixante-douze heures après la dernière visite.

ANNEXE 180-A.1 EXIGENCES SPECIFIQUES APPLICABLES AUX NAVIRES EN SERVICE REGULIER

(Modifié par arrêté du 04/11/19)

(visées aux articles 180-03 et 180-05)

Les compagnies veillent à ce que, à bord de leurs engins à passagers à grande vitesse et navires rouliers à passagers :

1 avant l'appareillage du navire ou de l'engin, le capitaine ait accès aux informations appropriées concernant la disponibilité de systèmes terrestres d'aide à la navigation et d'autres systèmes d'information pouvant l'aider dans la conduite en toute sécurité de la navigation, et qu'il utilise aux systèmes d'aide à la navigation et d'information mis en place par l'administration ;

2 les dispositions pertinentes des paragraphes 2 à 6 de la circulaire MSC/Circ.699 (directives révisées concernant les instructions de sécurité pour les passagers) du Comité de la sécurité maritime soient appliquées ;

3 un tableau où figurent les conditions de vie et de travail à bord du navire soit placé en un endroit aisément accessible et indique au moins :

a) le programme de service en mer et au port,

b) le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos requis pour le personnel de veille ;

4 le capitaine dispose de la possibilité de prendre les décisions qui, selon son jugement de professionnel, sont nécessaires pour une navigation et une exploitation en toute sécurité, notamment dans des conditions météorologiques difficiles et en cas de mer forte ;

5 le capitaine tienne un registre des activités et incidents de navigation qui sont importants pour la sécurité de la navigation ;

6 toute avarie ou déformation permanente au niveau des portes de bordé et des tôles de bordé adjacentes pouvant affecter l'intégrité du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse, ainsi que tout défaut au niveau des dispositifs d'assujettissement de ces portes soient signalés rapidement au Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec la Sous-Direction de la sécurité maritime et soient réparés rapidement d'une façon qu'ils jugent satisfaisante ;

7 un plan de voyage à jour soit disponible avant l'appareillage de l'engin à passagers à grande vitesse ou du navire roulier à passagers. Lors de l'élaboration du plan de voyage, il convient de tenir compte des directives sur la planification du voyage contenues dans la résolution A.893(21) de l'Assemblée ;

8 les informations générales concernant les services et l'assistance mis à la disposition des personnes âgées et des personnes handicapées à bord du navire ou engin soient portées à la connaissance des passagers et soient disponibles dans des formats adaptés aux personnes souffrant de handicaps visuels.

ANNEXE 180-A.2 PROCEDURES RELATIVES AUX VISITES

(Modifié par arrêté du 04/11/19)

(visées aux articles 180-03 et 180-05)

1. Les visites des navires ont pour objet de vérifier, sur la base des certificats :

la conformité des navires aux exigences légales, et notamment en matière de construction, de compartimentage et de stabilité, d'équipements et d'installations électriques, de chargement, de protection contre l'incendie, de nombre maximum de passagers, d'engins de sauvetage et de transport de marchandises dangereuses, de radiocommunications et de navigation sont respectées et comprennent, le cas échéant, les éléments suivants :

- le démarrage du générateur de secours,
- une inspection de l'éclairage de secours,
- une inspection de la source d'énergie électrique de secours pour les installations de radiocommunications,
- un essai du dispositif de communication avec le public,
- un exercice d'incendie comprenant une démonstration de la capacité d'utiliser les équipements de pompiers,
- la mise en marche de la pompe d'incendie de secours, avec deux lances branchées sur la conduite principale en fonctionnement,
- l'essai des commandes d'arrêt d'urgence à distance de l'alimentation en combustible des chaudières, des machines principales et auxiliaires, ainsi que des ventilateurs,
- l'essai des commandes sur place et à distance de fermeture des volets d'incendie,
- l'essai des systèmes de détection et d'alarme d'incendie,
- l'essai de la fermeture normale des portes d'incendie,
- la mise en marche des pompes d'assèchement,
- la fermeture des portes-cloisons étanches à l'aide des commandes sur place et à distance,
- une démonstration prouvant que les membres clés de l'équipage sont familiarisés avec le plan de lutte contre les avaries,
- la mise à l'eau d'au moins un canot de secours et d'une embarcation de sauvetage, l'essai de leur système de propulsion et de l'appareil à gouverner, et leur remise à bord dans leur position d'arrimage à bord,
- la vérification de l'inventaire de toutes les embarcations de sauvetage et canots de secours,
- l'essai des appareils à gouverner principal et auxiliaire du navire ou engin.

2. Supprimé.

3. Les visites des navires portent plus particulièrement sur le degré de familiarisation de l'équipage avec les procédures de sécurité et d'urgence ainsi que sur leur efficacité à les appliquer, l'entretien, la composition de l'équipage, les méthodes de travail, la sécurité des passagers, les opérations sur la passerelle, les opérations liées à la cargaison et aux véhicules. Les visites comportent également une vérification de la capacité des marins de comprendre et, si nécessaire, de donner des ordres et des instructions ainsi que de faire rapport dans la langue de travail commune indiquée dans le journal de bord, ainsi que des documents prouvant que les membres de l'équipe ont suivi avec succès une formation spéciale, particulièrement en ce qui concerne :

   - l'encadrement des passagers,

   - la familiarisation,

   - la sécurité, pour le personnel fournissant une assistance directe aux passagers dans les espaces qui leur sont réservés et notamment aux personnes âgées et aux personnes handicapées en cas d'urgence,

   - la gestion des situations de crise et le comportement humain,

   - la visite spécifique comprend une évaluation de la fatigue et une évaluation destinée à déterminer si le système d'affectation du personnel entraîne une fatigue excessive, particulièrement pour le personnel de veille

4. Les brevets d'aptitude des membres d'équipage travaillant à bord des navires qui relèvent de la présente directive sont conformes aux dispositions de la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil.[1]

1 Directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (JO L 323 du 3.12.2008, p.33)

ANNEXE 180-A.3 PROCEDURES RELATIVES A LA CONDUITE DES VISITES AU COURS D'UN SERVICE REGULIER

(Modifié par arrêté du 04/11/19)

(visées à l'article 180-05)

1 Informations concernant les passagers

Vérifier si le nombre de passagers pour lequel le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse (ci-après dénommé « navire » est certifié n'est pas dépassé ; si le système d'enregistrement des informations relatives aux passagers est conforme aux réglementations en vigueur et est efficace.

Déterminer comment les informations concernant le nombre total de passagers sont transmises au capitaine et, le cas échéant, comment les passagers effectuant une double traversée sans aller à terre sont inclus dans le total pour le voyage de retour.

2 Informations concernant le chargement et la stabilité

Vérifier si, le cas échéant, des indicateurs de tirant d'eau fiables sont disponibles et sont utilisés ; que des mesures sont prises pour veiller à ce que le navire ne soit pas surchargé et la ligne de charge de compartimentage appropriée n'est pas submergée ; si l'évaluation du chargement et de la stabilité est effectuée comme prévu ; si les véhicules transportant des marchandises et les autres éléments de la cargaison sont pesés et les chiffres sont communiqués au navire en vue de l'évaluation du chargement et de la stabilité ; si les plans de lutte contre les avaries sont affichés en permanence et des opuscules contenant les informations relatives à la lutte contre les avaries sont mis à la disposition des officiers du navire.

3 Sécurité en mer

S'assurer que le navire, avant son appareillage, est en état de prendre la mer, notamment par une procédure confirmant que toutes les portes de bordé étanches à l'eau et aux intempéries sont fermées, que toutes les portes des ponts-garages sont fermées avant l'appareillage du navire ou ne restent ouvertes que le temps nécessaire à la fermeture de la visière d'étrave.

Vérifier les dispositifs de fermeture des portes d'étrave, arrière et latérales, et l'existence de voyants lumineux et d'un système de surveillance par télévision indiquant leur état sur la passerelle de navigation. Tout problème de fonctionnement des voyants lumineux, particulièrement en ce qui concerne les commutateurs au niveau des portes, doit être constatée et signalée.

4 Consignes de sécurité

Vérifier la forme des consignes de sécurité de routine et l'affichage d'instructions et de conseils sur les procédures d'urgence dans la ou les langues appropriées.

Vérifier si les consignes de sécurité sont diffusées au début du voyage et peuvent être entendues dans tous les lieux auxquels les passagers ont accès, y compris les ponts découverts.

5 Mentions au journal de bord

Vérifier le journal de bord pour s'assurer qu'il y est fait mention des procédures de fermeture de la porte d'étrave, de la porte arrière et d'autres portes étanches à l'eau et aux intempéries, des exercices de manœuvre des portes étanches de compartimentage, de l'essai des appareils à gouverner, etc.

Vérifier en outre si les données relatives au tirant d'eau, aux franc-bords et à la stabilité sont enregistrées ainsi que la langue de travail commune de l'équipage.

6 Marchandises dangereuses

Vérifier si toute cargaison de marchandises dangereuses ou polluantes est transportée conformément aux réglementations pertinentes et, notamment, si une déclaration concernant les marchandises dangereuses et polluantes est fournie, accompagnée d'un manifeste ou d'un plan d'arrimage indiquant leur emplacement à bord, si le transport de la cargaison en question est autorisé sur les navires à passagers et si les marchandises dangereuses et polluantes sont convenablement marquées, étiquetées, arrimées et séparées du reste de la cargaison.

Vérifier si les véhicules transportant des marchandises dangereuses et polluantes sont identifiés et arrimés de façon adéquate ; si, en cas de transport de marchandises dangereuses et polluantes, une copie du manifeste ou du plan d'arrimage est disponible à terre, si le capitaine a connaissance des exigences en matière de notification conformément à la directive 2002/59/CE, dans sa version modifiée, et des instructions relatives aux procédures d'urgence à suivre et aux premiers secours en cas d'incident impliquant des marchandises dangereuses ou des polluants marins.

Vérifier si le système de ventilation des ponts-garages fonctionne à tout moment, si la ventilation est renforcée lorsque le moteur des véhicules est en marche et s'il existe sur la passerelle un dispositif indiquant que la ventilation des ponts-garages fonctionne.

7 Arrimage des véhicules de transport de marchandises

Déterminer comment les véhicules de transport de marchandises sont arrimés (par groupes ou par saisines individuelles, par exemple), si un nombre suffisant de points d'ancrage est disponible.

Vérifier les dispositifs d'arrimage des véhicules de transport de marchandises par gros temps, l'éventuel système d'arrimage des cars et des motos et la disponibilité d'un manuel d'arrimage de la cargaison.

8 Ponts-garages

Vérifier si les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers à cargaison sont surveillés en permanence par un service de ronde ou un système de télévision de manière que l'on puisse observer tout mouvement des véhicules par gros temps et tout accès non autorisé par des passagers ;

Vérifier si les portes d'incendie et accès restent fermés et si des avis sont affichés interdisant aux passagers de se rendre sur les ponts-garages lorsque le navire fait route.

9 Fermeture des Portes étanches

Vérifier si la procédure de fermeture des portes étanches de compartimentage décrite dans les instructions d'utilisation du navire est suivie, si les exercices requis sont effectués, si la commande des portes étanches à partir de la passerelle est maintenue, si possible, sur "local", si les portes restent fermées en cas de visibilité réduite et toute situation dangereuse, si les membres d'équipage sont informés de la manière correcte de manœuvrer les portes et sont conscients des dangers que comporte une manœuvre incorrecte.

10 Surveillance incendie par service de ronde

Vérifier si un service de ronde efficace est maintenu afin de déceler rapidement tout début d'incendie. Cette surveillance doit s'étendre aux locaux de catégorie spéciale non équipés d'un système fixe de détection et d'alarme d'incendie, les rondes dans ces locaux pouvant être effectuées comme indiqué au paragraphe 8.

11 Communications en cas d'urgence

Vérifier si, en fonction du rôle d'appel, il y a un nombre suffisant de membres de l'équipage pour venir en aide aux passagers en cas d'urgence et s'ils sont facilement identifiables et capables de

communiquer avec les passagers en cas d'urgence, en tenant compte d'une combinaison appropriée et adéquate d'un ou de plusieurs des facteurs suivants :

a) la ou les langues correspondant aux principales nationalités des passagers transportés sur un trajet déterminé ;

b) la probabilité que la capacité d'employer un vocabulaire anglais élémentaire pour les instructions de base peut constituer un moyen de communication avec un passager qui a besoin d'assistance, que ce passager et le membre de l'équipage partagent une langue commune ou non ;

c) la nécessité éventuelle de communiquer, lors d'une urgence, par un autre moyen (démonstration, signaux gestuels ou attirer l'attention sur l'emplacement des instructions, des postes de rassemblement, des dispositifs de sauvetage ou des voies d'évacuation lorsque la communication orale est impossible en pratique) ;

d) la mesure dans laquelle des instructions de sécurité complètes ont été communiquées aux passagers dans leur(s) langue(s) maternelle(s) ;

e) les langues dans lesquelles des consignes d'urgence peuvent être diffusées en cas d'urgence ou lors d'un exercice pour donner les instructions essentielles aux passagers et faciliter la tâche des membres de l'équipage dans l'assistance aux passagers.

12 Langue de travail commune des membres de l'équipage

Vérifier si une langue de travail a été établie afin d'assurer un travail efficace de l'équipage en matière de sécurité, et si cette langue de travail est indiquée dans le journal de bord du navire.

13 Equipement de sécurité

Vérifier si les dispositifs de sauvetage et de lutte contre l'incendie, notamment les portes d'incendie et d'autres éléments destinés à la protection contre l'incendie qui peuvent être aisément inspectés, se trouvent en bon état d'entretien ; si les plans de lutte contre l'incendie sont affichés en permanence ou que des opuscules contenant les informations équivalentes sont mis à la disposition des officiers du navire ; si les brassières de sauvetage sont arrimées de façon adéquate et si l'emplacement des brassières de sauvetage pour les enfants est aisément identifiable ; si le chargement des véhicules n'empêche pas la manœuvre des moyens de lutte contre l'incendie, des dispositifs d'arrêt d'urgence, des vannes de décharge etc., qui peuvent se trouver sur les ponts garages.

14 Equipement de navigation et de radiocommunications

Vérifier si l'équipement de navigation et de radiocommunications, y compris les radiobalises de secours (RLS), sont opérationnels

15 Éclairage de secours supplémentaire

Vérifier s'il existe un éclairage de secours supplémentaire lorsque la réglementation l'exige et si les défauts de fonctionnement sont consignés dans un registre.

16 Moyens d'évacuation

Vérifier si les moyens d'évacuation, y compris les voies d'évacuation, sont indiqués conformément aux règles applicables et sont illuminés par les sources d'électricité principale et de secours. Déterminer quelles sont les mesures prises pour que les véhicules n'entravent pas les voies d'évacuation lorsque celles-ci traversent les ponts-garages.

Vérifier si les issues, particulièrement celles des boutiques, qui se sont déjà trouvées obstruées par une quantité excessive de marchandises, restent dégagées.

Vérifier s'il existe des listes de contrôle couvrant les préparatifs de l'appareillage et d'autres opérations.

17 Supprimé

18 Propreté de la salle des machines

Vérifier si la salle des machines est maintenue en état de propreté selon les procédures d'entretien.

19 Élimination des détritus

Vérifier si les moyens de traitement et d'élimination des détritus sont satisfaisants.

20 Entretien planifié

Toutes les compagnies doivent prévoir des prescriptions spécifiques pour l'entretien planifié de tous les éléments liés à la sécurité, y compris la porte d'étrave, la porte arrière et les ouvertures latérales ainsi que leurs dispositifs de fermeture, la salle des machines et l'équipement de sécurité. Vérifier qu'il existe des plans pour que tous les éléments doivent être vérifiés périodiquement, afin que les normes de sécurité soient maintenues au niveau le plus élevé. Il doit exister des procédures d'enregistrement des défauts et de confirmation qu'on y a remédié de façon appropriée, afin que le capitaine et la personne à terre désignée au sein de la structure d'encadrement de la compagnie soient au courant de ces défauts et soient informés, dans un délai déterminé, lorsqu'ils ont été rectifiés. La vérification périodique du fonctionnement des dispositifs de fermeture des portes d'étrave intérieure et extérieure doit comprendre l'inspection des indicateurs, de l'équipement de surveillance et des dalots dans les espaces situés entre la visière d'étrave et la porte intérieure, et plus particulièrement les mécanismes de fermeture ainsi que leur système hydraulique.

20 En cours de navigation

En cours de navigation, il convient de vérifier s'il n'y a pas surpeuplement, notamment en ce qui concerne la disponibilité de sièges et l'obstruction des couloirs, escaliers et issues de secours par des bagages et des passagers ne trouvant pas de place assise, si les passagers ont évacué le pont-garage avant l'appareillage du navire et ne peuvent de nouveau y avoir accès que juste avant l'accostage.

ANNEXE 180-A.4 CRITERES DE QUALIFICATION ET D'INDEPENDANCE POUR LES INSPECTEURS QUALIFIES

(article 180-01, point 12)

1 Pour procéder aux visites spécifiques visées à l'article 180-5, l'inspecteur qualifié doit être autorisé par l'autorité compétente de l'État membre.

1 Soit :

2.1. l'inspecteur qualifié doit avoir exercé, auprès de l'autorité compétente d'un État membre, pendant un an au moins la fonction d'inspecteur de l'État du pavillon dans le domaine des visites et de la délivrance de certificats, conformément à la convention SOLAS de 1974 ; et

a) être titulaire d'un brevet de capitaine l'autorisant à commander un navire de 1.600 tonneaux ou plus (convention STCW, règle II/2) ; ou

b) être titulaire d'un brevet de chef mécanicien l'autorisant à remplir cette tâche à bord d'un navire dont le moteur principal a une puissance égale ou supérieure à 3.000 kW (convention STCW, règle III/2) ; ou

c) d'un diplôme d'architecte naval, d'ingénieur-mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans une de ces fonctions ;

Les inspecteurs qualifiés titulaires d'un des brevets mentionnés aux points a) et b) doivent avoir exercé en mer, pendant cinq ans au moins, les fonctions d'officier du service "pont" ou du service "machines", selon le cas.

Soit :

2.2. l'inspecteur qualifié doit :

- être titulaire d'un diplôme universitaire délivre par un État membre ou avoir suivi une formation équivalent ; et

- avoir suivi une formation dans une école d'inspecteurs de la sécurité des navires dans un État membre et être diplôme de cette école ; et

- avoir exercé, auprès de l'autorité compétente d'un État membre, pendant deux ans au moins, les fonctions d'inspecteur de l'État du pavillon chargé de visites et de la délivrance de certificats, conformément à la convention SOLAS de 1974.

3 Les inspecteurs qualifiés doivent pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer.

5. Les inspecteurs qualifiés doivent avoir une connaissance suffisante des dispositions de la Convention SOLAS de 74 et des procédures pertinentes de la présente division.

6. Les inspecteurs qualifiés qui effectuent des visites spécifiques ne doivent détenir aucun intérêt commercial dans la compagnie concernée, dans toute autre compagnie exploitant un service régulier à destination ou au départ de l'État d'accueil concernés, ni dans les navires rouliers ou engins à passagers à grande vitesse visités, ils ne doivent pas non plus être employés par des organisations non gouvernementales effectuant des visites obligatoires ou des visites de classification, ou délivrant des certificats à cette fin, ni travailler pour le compte de telles organisations.

7. Les inspecteurs qui ne remplissent pas les critères visés ci-dessus sont également acceptés s'ils étaient, à la date d'adoption de la directive 95/21/CE, employés par l'autorité compétente pour les