

6 (1982) Nr. 1

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1982 Nr. 59

A. TITEL

*Memorandum van overeenstemming inzake toezicht op schepen door
de havenstaat, met bijlagen;
Parijs, 26 januari 1982*

B. TEKST**Memorandum of Understanding on Port State Control**

The Maritime Authorities of Belgium, Denmark, Finland, France, Germany (Federal Republic of), Greece, Ireland, Italy, Netherlands, Norway, Portugal, Spain, Sweden, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,

hereinafter referred to as „the Authorities”,

Recalling the Final Declaration adopted on 2 December 1980 by the Regional European Conference on Maritime Safety which underlined the need to increase maritime safety and the protection of the marine environment and the importance of improving living and working conditions on board ship;

Noting with appreciation the progress achieved in these fields by the Intergovernmental Maritime Consultative Organization and the International Labour Organization;

Noting also the contribution of the European Economic Community towards meeting the above mentioned objectives;

Mindful that the principal responsibility for the effective application of standards laid down in international instruments rests upon the authorities of the State whose flag a ship is entitled to fly;

Recognizing nevertheless that effective action by port States is required to prevent the operation of substandard ships;

Recognizing also the need to avoid distorting competition between ports;

Convinced of the necessity, for these purposes, of an improved and harmonized system of port state control and of strengthening cooperation and the exchange of information

Have reached the following understanding:

Section 1. *Commitments*

1.1. Each Authority will give effect to the provisions of the present Memorandum and the Annexes thereto, which constitute an integral part of the Memorandum.

1.2. Each Authority will maintain an effective system of port state control with a view to ensuring that, without discrimination as to flag, foreign merchant ships visiting the ports of its State comply with the

Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port

Les Autorités maritimes d'Allemagne (République Fédérale), Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède,

ci-après appelées «les Autorités»,

Rappelant la Déclaration finale adoptée le 2 décembre 1980 par la Conférence régionale européenne sur la sécurité maritime, laquelle souligne le besoin d'accroître la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin et l'importance attachée à l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires;

Appréciant les progrès accomplis dans ces domaines au sein de l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime et de l'Organisation Internationale du Travail;

Notant également la contribution apportée par la Communauté Economique Européenne en vue de répondre aux objectifs mentionnés ci-dessus;

Conscientes que la responsabilité principale pour l'application effective des normes figurant dans les instruments internationaux appartient aux autorités de l'Etat du pavillon que le navire est autorisé à battre;

Reconnaissant toutefois qu'une action efficace des Etats du port est nécessaire pour prévenir l'exploitation de navires inférieurs aux normes;

Reconnaissant également qu'il faut éviter de fausser la compétition entre ports;

Convaincues qu'à ces fins il est nécessaire d'établir un système de contrôle par l'Etat du port amélioré et harmonisé et de renforcer la coopération et l'échange d'informations

Sont convenues de l'entente suivante:

Section 1. Engagements

1.1. Chaque Autorité donne effet aux dispositions du présent Mémorandum et de ses Annexes qui constituent une partie intégrante du Mémorandum.

1.2. Chaque Autorité met en oeuvre un système efficace de contrôle par l'Etat du port en vue d'assurer, sans discrimination quant au pavillon, que les navires de commerce étrangers visitant les ports de son

standards laid down in the relevant instruments as defined in section 2.

1.3. Each Authority will achieve, within a period of 3 years from the coming into effect of the Memorandum, an annual total of inspections corresponding to 25% of the estimated number of individual foreign merchant ships, hereinafter referred to as „ships”, which entered the ports of its State during a recent representative period of 12 months.

1.4. Each Authority will consult, cooperate and exchange information with the other Authorities in order to further the aims of the Memorandum.

Section 2. *Relevant instruments*

2.1. For the purposes of the Memorandum „relevant instruments” are the following instruments:

- the International Convention on Load Lines, 1966;
- the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;
- the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;
- the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto;
- the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978;
- the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972;
- the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention 147).

2.2. With respect to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention 147), each Authority will apply the standards specified in Annex I.

2.3 Each Authority will apply those relevant instruments which are in force and to which its State is a Party. In the case of amendments to a relevant instrument each Authority will apply those amendments which are in force and which its State has accepted. An instrument so amended will then be deemed to be the “relevant instrument” for that Authority.

2.4. In applying a relevant instrument for the purposes of port state control, the Authorities will ensure that no more favourable treatment

Etat sont conformes aux normes établies dans les instruments pertinents tels que définis dans la section 2.

1.3. Chaque Autorité atteindra, avant la fin d'une période de 3 ans à partir du jour où le Mémorandum prend effet, un nombre total d'inspections par an correspondant à 25% du nombre estimé de navires de commerce étrangers distincts ci-après dénommés «navires», qui sont entrés dans les ports de son Etat au cours d'une période représentative récente de 12 mois.

1.4. Chaque Autorité consulte toutes les autres Autorités, coopère et échange des informations avec elles en vue de poursuivre les objectifs du Mémorandum.

Section 2. *Instruments pertinents*

2.1. Aux fins du Mémorandum, les instruments pertinents sont les instruments ci-après:

- Convention internationale sur les lignes de charge, 1966;
- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;
- Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle qu'amendée par le Protocole de 1978;
- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille;
- Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer;
- Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, 1976 (Convention OIT 147).

2.2. Dans le cas de la Convention de 1976 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, (Convention OIT 147) chaque Autorité applique les normes définies à l'Annexe 1.

2.3. Chaque Autorité applique ceux des instruments pertinents qui sont en vigueur et auxquels son Etat est partie. En cas d'amendements à un instrument pertinent chaque Autorité applique ceux des amendements qui sont en vigueur et que son Etat a acceptés. Un instrument ainsi amendé est considéré comme l'«instrument pertinent» pour cette Autorité.

2.4. En appliquant les prescriptions d'un instrument pertinent aux fins du contrôle par l'Etat du port, les Autorités font en sorte que les

is given to ships entitled to fly the flag of a State which is not a Party to that instrument.

2.5. In the case of ships below 500 tons gross tonnage the Authorities will apply those requirements of the relevant instruments which are applicable and will to the extent that a relevant instrument does not apply take such action as may be necessary to ensure that those ships are not clearly hazardous to safety, health or the environment, having regard in particular to Annex I.

Section 3. *Inspection Procedures, Rectification and Detention*

3.1. In fulfilling their commitments the Authorities will carry out inspections, which will consist of a visit on board a ship in order to check the certificates and documents relevant for the purposes of the Memorandum. In the absence of valid certificates or documents or if there are clear grounds for believing that the ship does not substantially meet the requirements of a relevant instrument, a more detailed inspection will be carried out. Inspection will be carried out in accordance with Annex I.

3.2. The Authorities will regard as „clear grounds” inter alia the following:

- a report or notification by another Authority;
- a report or complaint by the master, a crew member, or any person or organization with a legitimate interest in the safe operation of the ship, shipboard living and working conditions or the prevention of pollution, unless the Authority concerned deems the report or complaint to be manifestly unfounded;
- other indications of serious deficiencies, having regard in particular to Annex I.

3.3. In selecting ships for inspection, the Authorities will pay special attention to:

- a. ships which may present a special hazard, for instance oil tankers and gas and chemical carriers;
- b. ships which have had several recent deficiencies.

3.4. The Authorities will seek to avoid inspecting ships which have been inspected by any of the other Authorities within the previous six months, unless they have clear grounds for inspection.

navires autorisés à battre pavillon d'un Etat non partie à l'instrument ne bénéficient pas de conditions plus favorables.

2.5. Dans le cas des navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute, les Autorités appliquent celles de ces dispositions des instruments pertinents qui sont applicables et, dans la mesure où un instrument pertinent ne s'applique pas, elles prennent les mesures qui peuvent être nécessaires pour assurer que ces navires ne constituent pas un danger évident pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'Annexe 1 étant en particulier prise en considération.

Section 3. *Procédures d'inspection, Rectification et Immobilisation*

3.1. En remplissant leurs engagements, les Autorités effectuent des inspections qui consistent en une visite à bord du navire en vue de vérifier les certificats et documents appropriés aux fins du Mémoire. En l'absence de certificats ou de documents valables ou s'il existe de bonnes raisons de croire que le navire ne satisfait pas en substance aux prescriptions d'un instrument pertinent, il est procédé à une inspection plus détaillée. Les inspections sont conduites conformément à l'Annexe 1.

3.2. Les Autorités considèrent comme «bonnes raisons» entre autres les circonstances ci-après:

- un rapport ou une notification émanant d'une autre Autorité;
- un rapport ou une plainte du capitaine, d'un membre de l'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime au maintien de la sécurité au cours de l'exploitation du navire, aux conditions de vie et de travail à bord ou à la prévention de la pollution, sauf si l'Autorité considérée estime que le rapport ou la plainte est manifestement infondé;
- d'autres indications de manquements sérieux, l'Annexe 1 étant en particulier prise en considération.

3.3. En choisissant les navires à inspecter, les Autorités portent une attention spéciale:

- a. aux navires qui peuvent présenter un risque particulier, par exemple les pétroliers et les navires transportant des gaz liquéfiés ou des produits chimiques en vrac;
- b. aux navires sur lesquels ont été récemment constatés plusieurs manquements.

3.4. Les Autorités s'efforcent d'éviter d'inspecter les navires qui ont été inspectés par l'une quelconque des autres Autorités au cours des six mois précédents, sauf si elles ont de bonnes raisons de procéder à une inspection.

3.5. Inspections will be carried out by properly qualified persons authorized for that purpose by the Authority concerned and acting under its responsibility.

3.6. Each Authority will endeavour to secure the rectification of deficiencies detected.

3.7. In the case of deficiencies which are clearly hazardous to safety, health or the environment, the Authority will, except as provided in 3.8., ensure that the hazard is removed before the ship is allowed to proceed to sea and for this purpose will take appropriate action, which may include detention. The Authority will, as soon as possible, notify the flag State through its consul or, in his absence, its nearest diplomatic representative or its maritime authority of the action taken. Where the certifying authority is an organization other than a maritime administration, the former will also be advised.

3.8. Where deficiencies referred to in 3.7. cannot be remedied in the port of inspection, the Authority may allow the ship to proceed to another port, subject to any appropriate conditions determined by that Authority with a view to ensuring that the ship can so proceed without unreasonable danger to safety, health or the environment. In such circumstances the Authority will notify the competent authority of the region State where the next port of call of the ship is situated, the parties mentioned in 3.7. and any other authority as appropriate. Notification to Authorities will be made in accordance with Annex 2. The Authority receiving such notification will inform the notifying Authority of action taken.

3.9. The provisions of sections 3.7. and 3.8. are without prejudice to the requirements of relevant instruments or procedures established by international organizations concerning notification and reporting procedures related to port state control.

3.10. The Authorities will ensure that, on the conclusion of an inspection, the master of the ship is provided with a document, in the form specified in Annex 3, giving the results of the inspection and details of any action taken.

3.11. When exercising control under the Memorandum, the Authorities will make all possible efforts to avoid unduly detaining or delaying a ship. Nothing in the Memorandum affects rights created by provisions of relevant instruments relating to compensation for undue detention or delay.

3.5. Les inspections sont effectuées par des personnes dûment qualifiées qui ont été autorisées à cette fin par l'Autorité concernée et agissent sous sa responsabilité.

3.6. Chaque Autorité s'efforce d'obtenir qu'il soit remédié aux manquements constatés.

3.7. S'il existe des manquements qui constituent clairement un risque pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'Autorité, sauf dans le cas visé à la section 3.8., fait en sorte que le risque ait disparu avant que le navire ne soit autorisé à prendre la mer et à cette fin prend les mesures appropriées qui peuvent aller jusqu'à l'immobilisation du navire.

L'Autorité porte aussitôt que possible les mesures prises à la connaissance de l'Etat du pavillon par l'intermédiaire de son consul ou, en son absence, par l'intermédiaire du représentant diplomatique le plus proche ou de l'autorité maritime. Lorsque l'Autorité ayant procédé à la délivrance des certificats est une organisation autre qu'une administration maritime, cette autorité est prévenue.

3.8. Lorsqu'il ne peut pas être remédié dans le port d'inspection aux manquements mentionnés à la section 3.7., l'Autorité peut autoriser le navire à se rendre dans un autre port, en le soumettant à des conditions qu'elle fixe pour faire en sorte que le navire puisse faire route sans présenter un danger déraisonnable pour la sécurité, la santé ou l'environnement. En ce cas, l'Autorité avertit l'autorité compétente de l'Etat de la région où est situé le prochain port d'escale du navire, les parties mentionnées à la section 3.7. et toute autre autorité qu'il lui paraît utile d'informer. Le message correspondant est établi selon l'Annexe 2. L'Autorité recevant un tel message informe des mesures prises l'Autorité émettrice.

3.9. Les dispositions des sections 3.7. et 3.8. ne font pas obstacle à l'application des prescriptions des instruments pertinents ou des procédures établies par les organisations internationales en ce qui concerne les procédures de notification et de rapport relatives au contrôle par l'Etat du port.

3.10. Les Autorités font en sorte que, à la fin d'une inspection, le capitaine reçoive un document ayant la forme prévue à l'Annexe 3, mentionnant les résultats de l'inspection et les détails des mesures prises.

3.11. Lors de l'exécution des contrôles dans le cadre du Mémorandum, il convient que les Autorités évitent dans toute la mesure du possible de retenir ou de retarder indûment un navire. Rien dans le Mémorandum n'affecte les droits créés par les dispositions des instruments pertinents traitant de la réparation en cas d'immobilisation ou de retard indus.

Section 4. *Provision of information*

Each Authority will report on its inspections under the Memorandum and their results, in accordance with the procedures specified in Annex 4.

Section 5. *Operational Violations*

The Authorities will upon the request of another Authority, endeavour to secure evidence relating to suspected violations of the requirements on operational matters of Rule 10 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 and the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, relating thereto. In case of suspected violations involving the discharge of harmful substances, an Authority will, upon the request of another Authority, visit in port the ship suspected of such a violation in order to obtain information and where appropriate to take a sample of any alleged pollutant.

Section 6. *Organization*

6.1. A Committee will be established, composed of a representative of each of the Authorities and of the Commission of the European Communities. An observer from each of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization and the International Labour Organization will be invited to participate in the work of the Committee.

6.2. The Committee will meet once a year and at such other times as it may decide.

6.3. The Committee will:

- carry out the specific tasks assigned to it under the Memorandum;
- promote by all means necessary, including seminars for surveyors, the harmonization of procedures and practices relating to inspection, rectification, detention and the application of 2.4.;
- develop and review guidelines for carrying out inspections under the Memorandum;
- develop and review procedures for the exchange of information;
- keep under review other matters relating to the operation and the effectiveness of the Memorandum.

Section 4. *Information*

Chaque Partie établit des rapports sur les inspections qu'elle effectue dans le cadre du Mémorandum et sur leurs résultats, selon les procédures de l'Annexe 4.

Section 5. *Infractions aux règles d'exploitation*

Les Autorités s'efforcent, à la demande d'une autre Autorité, d'établir les preuves relatives aux infractions présumées aux prescriptions sur la conduite et l'exploitation des navires prévues par la Règle 10 du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer et par la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par le Protocole de 1978. Dans le cas d'infractions présumées comportant le rejet de substances nocives, une Autorité, sur demande d'une autre Autorité, visite au port le navire soupçonné d'une telle infraction en vue de rassembler des informations et, le cas échéant, de prélever un échantillon de toute substance polluante présumée.

Section 6. *Organisation*

6.1. Un Comité est créé, composé d'un représentant de chacune des Autorités et d'un représentant de la Commission des Communautés Européennes. Un observateur de l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime et un observateur de l'Organisation Internationale du Travail sont invités à participer aux travaux du Comité.

6.2. Le Comité se réunit une fois par an et à telle autre occasion qu'il peut décider.

6.3. Le Comité

- assure les tâches qui lui sont confiées par le Mémorandum;
- veille par tous moyens nécessaires, y compris par l'organisation de séminaires destinés aux inspecteurs, à l'harmonisation des procédures et pratiques d'inspection, de rectification, d'immobilisation et d'application de la section 2.4.;
- met au point et examine périodiquement les directives concernant les inspections dans le cadre de l'Entente;
- examine périodiquement et développe les procédures d'échange d'informations;
- suit tous les sujets ayant trait au fonctionnement et à l'efficacité du Mémorandum.

6.4. A secretariat provided by the Netherlands' Ministry of Transport and Public Works will be set up and will have its office in The Hague.

6.5. The secretariat, acting under the guidance of the Committee and within the limits of the resources made available to it, will:

- prepare meetings, circulate papers and provide such assistance as may be required to enable the Committee to carry out its functions;
- facilitate the exchange of information, carry out the procedures outlined in Annex 4 and prepare reports as may be necessary for the purposes of the Memorandum;
- carry out such other work as may be necessary to ensure the effective operation of the Memorandum.

Section 7. *Amendments*

7.1. Any Authority may propose amendments to the Memorandum.

7.2. In the case of proposed amendments to sections of the Memorandum the following procedure will apply:

- a. the proposed amendment will be submitted through the secretariat for consideration by the Committee;
- b. amendments will be adopted by a two-thirds majority of the representatives of the Authorities present and voting in the Committee. If so adopted an amendment will be communicated by the secretariat to the Authorities for acceptance;
- c. an amendment will be deemed to have been accepted either at the end of a period of six months after adoption by the representatives of the Authorities in the Committee or at the end of any different period determined unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee at the time of adoption, unless within the relevant period an objection is communicated to the secretariat by an Authority;
- d. an amendment will take effect 60 days after it has been accepted or at the end of any different period determined unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee.

7.3. In the case of proposed amendments to Annexes of the Memorandum the following procedure will apply:

- a. the proposed amendment will be submitted through the secretariat for consideration by the Authorities;
- b. the amendment will be deemed to have been accepted at the end of a period of three months from the date on which it has been communicated by the secretariat unless an Authority requests in writing

6.4. Un secrétariat assuré par le ministère des transports et des travaux publics des Pays-Bas est institué; il est installé à La Haye.

6.5. Le secrétariat, agissant selon les orientations du Comité et dans les limites des ressources dont il dispose:

- prépare les réunions, diffuse les documents et fournit l'assistance qui peut être nécessaire au Comité pour lui permettre de remplir ses fonctions;

- facilite l'échange d'informations, conduit les procédures décrites à l'Annexe 4 et prépare les rapports qui peuvent être nécessaires au fonctionnement du Mémorandum;

- entreprend les autres tâches qui peuvent être nécessaires pour assurer le bon fonctionnement du Mémorandum.

Section 7. *Amendements*

7.1. Toute Autorité peut proposer des amendements au Mémorandum.

7.2. La procédure ci-après s'applique aux amendements aux sections du Mémorandum:

- a. l'amendement proposé est soumis à l'examen du Comité par l'intermédiaire du secrétariat;

- b. les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des représentants des autorités présents et votants. Si un amendement est ainsi adopté il est communiqué par le secrétariat aux Autorités aux fins d'acceptation;

- c. un amendement est réputé avoir été accepté soit à la fin d'une période de six mois après son adoption par les représentants des Autorités au Comité soit à la fin d'une période différente déterminée de façon unanime par les représentants des Autorités au Comité au moment de l'adoption, à moins qu'une objection n'ait été communiquée au secrétariat par une Autorité pendant la période en cause;

- d. un amendement prend effet 60 jours après avoir été accepté ou à l'issue de toute autre période décidée à l'unanimité par les représentants des Autorités au Comité.

7.3. La procédure ci-après s'applique aux amendements à une Annexe du Mémorandum:

- a. l'amendement proposé est soumis à l'examen des Autorités par l'intermédiaire du secrétariat;

- b. l'amendement est réputé avoir été accepté à la fin d'une période de trois mois commençant le jour de sa communication par le secrétariat, à moins qu'une Autorité demande par écrit que l'amendement soit

that the amendment should be considered by the Committee. In the latter case the procedure specified in 7.2. will apply;

c. the amendment will take effect 60 days after it has been accepted or at the end of any different period determined unanimously by the Authorities.

Section 8

8.1. The Memorandum is without prejudice to rights and obligations under any international Agreement.

8.2. A Maritime Authority of another State may, with the consent of the Authorities participating in the Memorandum, adhere to the Memorandum. For such an Authority the Memorandum will take effect upon such date as may be mutually agreed.

8.3. When the Memorandum takes effect, it will supersede the "Memorandum of Understanding between Certain Maritime Authorities on the Maintenance of Standards on Merchant Ships", signed at The Hague on 2 March 1978.

8.4. The Memorandum will take effect on 1 July 1982.

8.5. The English and French versions of the text of the Memorandum are equally authentic.

SIGNED at Paris in the English and French languages, this twenty-sixth day of January one thousand nine hundred and eighty-two.

Pour l'Autorité maritime de la République Fédérale d'Allemagne:
For the Maritime Authority of the Federal Republic of Germany:

Harm WESTENDORF
Directeur de la Division
des Transports Maritimes au Ministère fédéral des Transports

Pour l'Autorité maritime de la Belgique:
For the Maritime Authority of Belgium:

R. VANCRAEYNST
Directeur Général de l'Administration de la Marine et de la Navigation
intérieure

Pour l'Autorité maritime du Danemark:
For the Maritime Authority of Denmark:

T. R. FUNDER
Directeur - Direction de l'Inspection des navires

examiné par le Comité. Dans ce cas la procédure de la section 7.2. s'applique;

c. l'amendement prend effet 60 jours après avoir été accepté ou à l'issue de toute autre période décidée à l'unanimité par les Autorités.

Section 8

8.1. Le Mémorandum est conclu sans préjudice des droits et obligations en vertu d'un quelconque accord international.

8.2. L'autorité maritime d'un autre Etat peut, après accord de toutes les Autorités participant au Mémorandum, adhérer au Mémorandum. Pour une telle Autorité, le Mémorandum prendra effet à la date qui aura été acceptée d'un commun accord.

8.3. Quand le Mémorandum prendra effet, il remplacera le «Mémorandum d'entente entre certaines autorités maritimes sur le maintien des normes à bord des navires de commerce» fait à La Haye le 2 mars 1978.

8.4. Le Mémorandum prendra effet le 1er juillet 1982.

8.5. Les versions française et anglaise du texte du Mémorandum font également foi.

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

Pour l'Autorité maritime de l'Espagne:
For the Maritime Authority of Spain:

Vicente RODRIGUEZ-CUERRA
Director General de la Marina Mercante

Pour l'Autorité maritime de la Finlande:
For the Maritime Authority of Finland:

J. E. JANSSEN
General Director of National Board of Navigation

Pour l'Autorité maritime de la France:
For the Maritime Authority of France:

P. OLLIVIER
Directeur des Ports et de la Navigation Maritimes

Pour l'Autorité maritime de la Grèce:
For the Maritime Authority of Greece:

D. VAVOURIS
Director
Ocean Going Shipping Division

Pour l'Autorité maritime de l'Irlande:
For the Maritime Authority of Ireland:

T. GORMAN
Principal
Department of Transport

Pour l'Autorité maritime de l'Italie:
For the Maritime Authority of Italy:

R. SCHIAVETTI
Directeur Général de la Marine Marchande

Pour l'Autorité maritime de la Norvège:
For the Maritime Authority of Norway:

Ivar SANDVIK
Directeur Général
Direction Générale de la Navigation

Pour l'Autorité maritime des Pays-Bas:
For the Maritime Authority of the Netherlands:

J. J. VALK
Director General
Shipping and Maritime Affairs

Pour l'Autorité maritime du Portugal:
For the Maritime Authority of Portugal:

J. F. CARVALHO
Adjoint a la Direccao – Geral dos Servicos de Fomento Maritimo

Pour l'Autorité maritime du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
For the Maritime Authority of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

D. N. BYRNE
Under Secretary
Marine Division
Department of Trade

Pour l'Autorité maritime de la Suède:
For the Maritime Authority of Sweden:

Kaj JANÉRUS
Director General of the National Administration of Shipping and
Navigation

Annex 1

GUIDELINES FOR SURVEYORS

Contents

	Blz.
SECTION 1. GENERAL	20
1.1. Guidelines to be observed in the inspection of foreign ships	20
1.2. Principles governing rectification of deficiencies or detention of a ship	20
1.3. Application of the clause of „no more favourable treatment”	20
SECTION 2. THE SAFETY OF THE SHIP AS RELATED TO THE 1974 SOLAS CONVENTION AND 1978 PROTOCOL, THE 1966 LOAD LINES CONVENTION AND THE 1972 CONVENTION FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA . .	22
2.1. More detailed inspection	22
SECTION 3. MINIMUM MANNING STANDARDS AND CERTIFICATION	22
3.1. Introduction	22
3.2. Manning control	24
3.3. Certification control	26
3.4. Detention	28
SECTION 4. ACCIDENT PREVENTION, HEALTH AND HYGIENE	28
4.1. Introduction	28
4.2. Minimum age	30
4.3. Medical examination	30
4.4. Food and catering	32
4.5. Crew accommodation	34
4.6. Accident prevention and occupational health.	40
SECTION 5. SHIPS BELOW 500 TONS GROSS TONNAGE .	46
SECTION 6. POLLUTION PREVENTION	50

Annexe 1

DIRECTIVES POUR LES INSPECTEURS

Sommaire

	Blz.
SECTION 1. GENERALITES	21
1.1. Directives à observer lors de l'inspection des navires étrangers	21
1.2. Principes relatifs au redressement des déficiences ou à la rétention d'un navire	21
1.3. Application de la clause relative au « traitement pas plus favorable »	21
SECTION 2. LA SECURITE DES NAVIRES TELLE QU'ELLE DECOULE DE LA CONVENTION SOLAS DE 1974 ET DE SON PROTOCOLE DE 1978, LA CONVENTION DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE ET LA CONVENTION DE 1972 POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER.	23
2.1. Inspection plus détaillée	23
SECTION 3. EFFECTIF MINIMUM ET QUALIFICATION	23
3.1. Introduction	23
3.2. Contrôle des effectifs	25
3.3. Contrôle de la qualification	27
3.4. Rétention des navires	29
SECTION 4. PREVENTION DES ACCIDENTS, HYGIENE ET SANTE	29
4.1. Introduction	29
4.2. Age minimum	31
4.3. Examens médicaux	31
4.4. Alimentation et service de table	33
4.5. Logement de l'équipage	35
4.6. Prévention des accidents et des risques professionnels	41
SECTION 5. NAVIRES D'UNE JAUGE BRUTE INFÉRIEURE A 500 TONNEAUX	47
SECTION 6. PREVENTION DE LA POLLUTION	51

1. GENERAL

1.1. *Guidelines to be observed in the inspection of foreign ships*

The guidelines mentioned in Section 3.1 of the Memorandum refer to:

- Procedures for the Control of Ships (IMCO Res. A. 466 (XII)).

- Principles of Safe Manning (IMCO Res. A. 481 (XII)) and Annexes which are Contents of Minimum Safe Manning Document (Annex 1) and Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning (Annex 2).

- The procedures laid down in this Annex to the Memorandum.

1.2. *Principles governing rectification of deficiencies or detention of a ship*

In taking a decision concerning the rectification of a deficiency or detention of a ship, the surveyor shall take into consideration the results of the detailed inspection carried out in accordance with Section 3.

The surveyor shall exercise his professional judgement in determining whether to detain the ship until the deficiencies are corrected or to allow it to sail with certain deficiencies without unreasonable danger to the safety, health, or the environment, having regard to the particular circumstances of the intended voyage. As regards minimum manning standards, accidents prevention and occupational health, special procedures shall be observed set out in paragraphs 3 and 4 of this Annex.

1.3. *Application of the clause of "no more favourable treatment"*

In applying Section 2.4 the following shall be observed.

Ships entitled to fly the flag of a State which is not a party to a relevant Instrument listed in Section 2 and thus not provided with certification representing prima facie evidence of satisfactory conditions on board, shall receive a detailed inspection. In making such an inspection the surveyor should follow the same guidelines as provided for ships to which the relevant instruments are applicable.

The conditions of and on such a ship and its equipment and the certification of the crew, its number and composition shall be compatible with the aims of the provisions of a relevant instrument; otherwise the

1. GENERALITES

1.1. *Directives à observer lors de l'inspection des navires étrangers*

Les directives mentionnées à la section 3.1. du Mémorandum font référence:

- aux Procédures sur le contrôle des navires (Résolution OMCI A 466 (XII)).

- aux Principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité (Résolution OMCI A 481 (XII)) et les Annexes à cette Résolution qui sont «Teneur du document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité» (Annexe 1) et «Directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité» (Annexe 2).

- aux Procédures décrites dans la présente Annexe au Mémorandum.

1.2. *Principes relatifs au redressement des déficiences ou à la rétention d'un navire*

Au moment de prendre la décision de faire redresser une déficience ou de retenir un navire, l'inspecteur doit prendre en compte les résultats de l'inspection détaillée menée conformément à la section 3.

L'inspecteur fait appel à son jugement professionnel pour déterminer s'il convient soit de retenir le navire jusqu'à ce que les déficiences soient corrigées, soit de l'autoriser à appareiller avec certaines déficiences, sans que cela fasse courir de risques excessifs du point de vue de la sécurité, de la santé ou de l'environnement compte tenu des circonstances particulières du voyage prévu. En ce qui concerne les critères relatifs à l'effectif minimum, la prévention des accidents et des risques professionnels, il doit être appliquée une procédure particulière conformément aux paragraphes 3 et 4 de la présente Annexe.

1.3. *Application de la clause relative au «traitement pas plus favorable»*

Pour l'application de la section 2.4., les dispositions suivantes doivent être observées.

Les navires battant pavillon d'un état non partie à l'un des Instruments cités à la section 2 et qui ne sont donc pas munis des certificats permettant de présumer de leur condition satisfaisante, doivent faire l'objet d'une inspection détaillée. A l'occasion d'un tel contrôle, l'inspecteur devrait respecter les mêmes directives que celles prévues pour les navires soumis aux instruments pertinents. L'état du navire et de ses équipements, la qualification, le nombre et la composition de l'équipage doivent être d'un niveau en rapport avec les dispositions de chacun desdits instruments. Dans le cas contraire, doivent être

ship shall be subject to such restrictions as are necessary to obtain a comparable level of safety.

2. THE SAFETY OF THE SHIP AS RELATED TO THE 1974 SOLAS CONVENTION AND 1978 PROTOCOL, THE 1966 LOAD LINES CONVENTION AND THE 1972 CONVENTION FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA

2.1. *More Detailed inspection*

In so far as there are clear grounds for a more detailed inspection relating to the provisions of the SOLAS Convention, the Protocol thereto, the Load Lines Convention and the Convention on Collision Regulations the surveyor when carrying out this inspection shall take into account the considerations given in the "Procedures for the Control of Ships" (IMCO Res. A. 466 (XII)).

3. MINIMUM MANNING STANDARDS AND CERTIFICATION

3.1. *Introduction*

The guiding principle for port state inspection of the manning of a foreign ship should be to establish conformity with the flag State's safe manning requirements. Where this is in doubt the flag State should be consulted. Such safe manning requirements stem from:

- the International Convention for Safety of life at sea (SOLAS) 1974.

- the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention 1976 (ILO Convention 147) which inter alia refers to the ILO Convention No 53 Article 3 and 4.

- the International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers (STCW) 1978.

- the Contents of Minimum Safe Manning Document (IMCO Res. A. 481 (XII), Annex 1).

- the Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning (IMCO Res. A. 481 (XII), Annex 2).

It should be noted that when the STCW Convention comes into force the following guidelines may require revision.

prescrites au navire toutes mesures qui lui permettent d'atteindre un niveau de sécurité comparable.

2. LA SECURITE DU NAVIRE TELLE QU'ELLE DECOULE DE LA CONVENTION SOLAS 1974 ET DE SON PROTOCOLE 1978, LA CONVENTION DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE ET LA CONVENTION DE 1972 POUR PREVENIR LES ABORDAGES EN MER

2.1. *Inspection plus détaillée*

Dans la mesure où il existe de bonnes raisons pour effectuer une inspection plus détaillée sur la base de la Convention SOLAS et de son Protocole, de la Convention sur les lignes de charge et de la Convention pour prévenir les abordages, l'inspecteur, lorsqu'il effectue cette inspection, prendra en considération les dispositions prévues dans le document «Procédures de contrôle des navires» (OMCI Res. A 466 (XII)).

3. NORMES MINIMALES POUR LA COMPOSITION ET LA QUALIFICATION DES EQUIPAGES

3.1. *Introduction*

Les principes servant de guide d'inspection à l'Etat du port quand il procède au contrôle de l'effectif d'un navire étranger devraient permettre d'établir la conformité de la situation constatée aux exigences édictées par l'Etat du pavillon en matière d'effectif de sécurité. Il faudrait en cas de doute consulter l'Etat du pavillon. Ces prescriptions concernant l'effectif de sécurité ont pour base:

- la Convention de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74).

- la Convention de 1976 sur les normes minimales à observer sur les navires marchands (OIT 147) qui fait référence, entre autres, aux articles 3 et 4 de la Convention OIT 53.

- la Convention de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78).

- l'annexe 1 de la Résolution de l'OMCI A 481 (XII): «Teneur du document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité».

- l'annexe 2 de la Résolution de l'OMCI A 481 (XII): «Directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité».

Il conviendrait de prendre bonne note que les directives ci-après demanderont à être révisées lorsque la Convention STCW entrera en vigueur.

Detention as port State action shall only be taken on the grounds laid down in the relevant instruments and used in conjunction with advice from the flag State. Where such response is not readily forthcoming, and the extent of the manning deficiency is such as to render the ship clearly unsafe for the intended voyage or service, detention may be only resort.

3.2. *Manning control*

3.2.1. If a ship carries a safe manning document issued by the flag State and is manned in accordance with it, the surveyor should accept that the ship is safely manned unless the document has clearly been issued without regard to the principles contained in the IMCO Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning. In this last case, the surveyor should act according to the procedures defined in paragraph 3.2.3.

3.2.2. If the actual crew number or composition does not conform to the manning document, the port State should request the flag State for advice whether or not the ship can sail with the actual number of crew and its composition. Such request should be made as quickly as possible. The reply if any, from the flag State should be confirmed by telex. If the actual crew number and composition is not brought into accordance with the safe manning document or the flag State does not advise that the ship could sail, the ship may be considered for detention after the criteria set out in paragraph 3.4 of this Annex have been taken into proper account.

3.2.3. If the ship does not carry a safe manning document issued by the flag State and if the surveyor is not satisfied in his professional judgement that the ship is safely manned taking into account inter alia, the principles contained in the IMCO Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning, the port State will notify the flag State and will request that State to define the necessary crew number and composition for the ship applying the principles contained in the IMCO Guidelines.

If the flag State does not respond with a manning standard for the particular ship the port State will examine the composition and number of the crew, taking into account the principles contained in the IMCO Guidelines, and the ship shall only be allowed to proceed if it is

L'Etat du port ne prend la décision de retenir un navire qu'en se fondant sur les dispositions prévues dans les conventions applicables et en tenant compte de l'avis émis par l'Etat du pavillon. Lorsqu'il est difficile d'obtenir une réponse rapide et que l'importance du sous-effectif est de nature à rendre le navire dangereux pour le voyage ou le service projetés la rétention du navire peut être le seul recours.

3.2. *Contrôle des effectifs*

3.2.1. S'il existe à bord d'un navire un document fixant l'effectif de sécurité délivré par l'Etat du pavillon et un équipage dont l'effectif est conforme aux prescriptions de ce document, l'inspecteur devrait admettre qu'il y a à bord du navire un effectif garantissant sa sécurité sauf s'il apparaît clairement que le document a été délivré sans tenir compte des principes prévus dans les Directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité établies par l'OMCI. Dans ce dernier cas, l'inspecteur devrait agir conformément à la procédure définie au paragraphe 3.2.3.

3.2.2. S'il s'avère que l'effectif et la composition réels de l'équipage ne sont pas conformes au document fixant l'effectif de sécurité, il faudrait que l'Etat du port demande à l'Etat du pavillon s'il estime que le navire peut ou non appareiller avec l'effectif et la composition de l'équipage réellement existants.

Cette demande devrait être adressée aussi rapidement que possible. La réponse donnée par l'Etat du pavillon, quand il y en a une, devrait être confirmée par télex. S'il s'avère que l'effectif et la composition réels de l'équipage ne sont pas conformes au document relatif à l'effectif de sécurité minimum ou que l'Etat du pavillon n'émet pas un avis positif, l'on peut envisager de retenir le navire après avoir pris en considération comme il convient les critères définis au paragraphe 3.4. de la présente Annexe.

3.2.3. S'il n'y a pas à bord du navire un document fixant l'effectif de sécurité émis par l'Etat du pavillon et si l'inspecteur faisant appel à son jugement professionnel, n'est pas convaincu que le navire dispose d'un équipage assurant sa sécurité, en prenant en compte notamment les principes contenus dans les Directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité établies par l'OMCI, l'Etat du port avertit l'Etat du pavillon et lui demande de déterminer l'effectif et la composition que doit avoir l'équipage en vertu des principes contenus dans les Directives de l'OMCI.

Si l'Etat du pavillon ne fournit pas une réponse déterminant l'effectif et la composition de l'équipage sur le navire en cause, l'Etat du port examine la composition et l'effectif de l'équipage en tenant compte des principes contenus dans les Directives de l'OMCI et le navire ne reçoit l'autorisation de quitter le port que si l'inspecteur, prenant en

considered safe to do so, taking into account the criteria for detention under paragraph. 3.4. In any such case the minimum standards to be applied shall be no more stringent than those applied to ships flying the flag of the port State.

3.3. *Certification control*

3.3.1. Certificates of competency or dispensations shall be accepted as valid unless there is reason to believe that the holder of a certificate is not the authorised bearer or in a case of manifest fraud.

3.3.2. If the master, the chief engineer officer or the chief mate do not hold appropriate certificates the ship may be detained. The port State shall request the flag State to issue an authorisation for the ship to sail. If such an authorisation is not given and the deficiency is not rectified the ship shall be detained.

3.3.3. When the deficiency concerns the absence of appropriate documents relating to the qualification of any other officer in charge of navigational and engineering watches, the port State shall notify the flag State. Detention should not be considered unless the extent of the deficiency is such as to render the ship unsafe.

3.3.4. For the purpose of certification control of the Radio officer or the Radiotelephone operator reference is made to "Procedure for the control of ships" (IMCO Res. A. 466 (XII)).

3.3.5. Certification control upon ships engaged in the carriage of liquid hazardous cargo in bulk should be more stringent. The surveyor should satisfy himself that the officers responsible for cargo handling and operation possess documentary evidence of having had the appropriate training and experience.

No exemption from the carriage of such documentary evidence should be accepted. Where a deficiency is found the master should be informed and the deficiency rectified.

With regard to appropriate training reference is made to Resolutions 10, 11 and 12 adopted by the International Conference on Training and Certification of Seafarers 1978 and the relevant sections the Bulk Chemical Code and the Gas Carrier Code.

considération les critères de rétention prévus à la Section 3.4., estime que le navire peut prendre la mer sans danger. Dans tous les cas, les normes minimales qui doivent être appliquées ne sont pas plus rigoureuses que celles qui sont appliquées sur des navires battant pavillon de l'Etat du port.

3.3. *Contrôle de la qualification*

3.3.1. On doit admettre que les brevets de capacité ou les dérogations sont valides sauf s'il y a une raison de croire que le véritable détenteur du titre n'est pas celui qui est autorisé à s'en prévaloir ou en cas de fraude manifeste.

3.3.2. Si le capitaine, le chef mécanicien ou le second ne possèdent pas de brevets appropriés, le navire peut être retenu. L'Etat du port demande à l'Etat du pavillon de délivrer au navire une autorisation d'appareiller. Si cette autorisation n'est pas donnée et que la déficience n'est pas corrigée le navire doit être retenu.

3.3.3. Quand la déficience concerne l'absence de documents appropriés définissant la qualification de tout autre officier chargé du quart à la passerelle et de la veille dans la machine, l'Etat du port avertit l'Etat du pavillon. On ne devrait pas envisager de retenir le navire, sauf si l'importance de la déficience est de nature à rendre le navire dangereux.

3.3.4. S'agissant du contrôle de la qualification de l'Officier Radiotélégraphiste ou de l'opérateur Radiotéléphoniste il est fait référence aux «procédures de contrôle des navires» établies par la Résolution de l'OMCI A 466 (XII).

3.3.5. Le contrôle des qualifications effectué sur les navires affectés au transport de marchandises liquides dangereuses en vrac devrait être plus rigoureux. L'inspecteur devrait s'assurer que les officiers responsables de la manutention des marchandises et des opérations liées à celles-ci sont en possession de documents faisant la preuve qu'ils bénéficient d'une formation et d'une expérience appropriées en la matière. Aucune exemption touchant le port de ces documents probants ne saurait être acceptée.

Lorsqu'une déficience est décelée, il conviendrait d'informer le capitaine et de procéder à la correction de celle-ci.

En ce qui concerne la formation appropriée, il est fait référence aux Résolutions 10, 11 et 12 adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets ainsi qu'aux sections applicables du Code des produits chimiques en vrac et du Code des transporteurs de gaz.

3.4. *Detention*

Before detaining a ship under paragraphs 3.2 or 3.3 of this Annex, the following circumstances should be considered:

- length and nature of the intended voyage or service.
- whether or not the deficiency poses a danger to ship, persons on board or the environment.
- whether or not appropriate rest periods of the crew can be observed.
- size and type of ship and equipment provided.
- nature of cargo.

The absence of a Deck or Engineer Officer required to be certificated should not be grounds for detention where the absence is in accordance with any exceptional provisions approved by the flag State.

4. ACCIDENT PREVENTION, HEALTH AND HYGIENE

4.1. *Introduction*

Inspections on board ships under the Merchant Shipping (Minimum Standard Convention, 1976 (ILO Convention 147)) shall be carried out regarding:

- a. minimum age.
- b. medical examination.
- c. certificates of competency.
- d. food and catering.
- e. crew accommodation.
- f. prevention of occupational accidents.

Inspection regarding Certificates of competency is dealt with in paragraph 3 of this Annex.

In the exercise of control functions the surveyor, in the light of his general impression of the ship, will have to use his professional judgement to decide whether the ship shall receive a more detailed inspection. All complaints regarding conditions on board should be investigated thoroughly and action taken as deemed necessary by the circumstances.

3.4. *Rétention du navire*

Avant de retenir un navire au titre des paragraphes 3.2 et 3.3 de la présente Annexe, il conviendrait de tenir compte des conditions suivantes:

- la durée et la nature du service ou du voyage projetés,
- le caractère dangereux ou non de la déficience pour le navire, les personnes à bord ou l'environnement,
- la possibilité d'observer des périodes de repos suffisantes pour l'équipage,
- la taille et le type du navire, ainsi que l'équipement prévu,
- la nature de la cargaison.

L'absence d'un officier de pont ou d'un officier de la machine dont la qualification est exigée ne devrait pas constituer une raison justifiant la rétention du navire lorsque cette carence concorde avec des stipulations exceptionnelles approuvées par l'Etat du pavillon.

4. PREVENTION DES ACCIDENTS, SANTE ET HYGIENE

4.1. *Introduction*

Les inspections portant sur les navires qui entrent dans le champ d'application de la Convention de 1976 sur les normes minimales à observer sur les navires marchands sont effectuées à partir des éléments suivants (Convention OIT 147):

- a. l'âge minimum
- b. les examens médicaux
- c. les brevets de capacité
- d. l'alimentation et le service de table
- e. les logements des équipages
- f. la prévention des accidents professionnels.

Les mesures à prendre dans le cas d'une inspection des brevets de capacité sont mentionnées au paragraphe 3 de la présente Annexe.

Dans l'exercice de ses fonctions de contrôle, l'inspecteur doit, à la lumière de l'impression générale que lui a donné le navire, faire appel à son jugement professionnel pour décider si une inspection plus détaillée de celui-ci s'impose ou non. Toutes les réclamations touchant les conditions de vie à bord devraient faire l'objet d'une enquête approfondie et les mesures à prendre devraient nécessairement être adaptées en fonction des circonstances.

He shall also use his professional judgement to determine whether the conditions on board give rise to a hazard to the safety or health of the crew which necessitates the rectification of conditions, and may if necessary detain the ship until the appropriate corrective action is taken.

When a ship receives a more detailed inspection it should be ensured that the conditions on board the ship are in substantial conformity with the following principles:

4.2. *Minimum age*

4.2.1. Children under the age of fourteen shall not be employed or work on a ship.

4.2.2. If a child under the age of fourteen years is found to be on board a ship the surveyor, when in doubt, may require proof that the child concerned is not a member of the crew.

4.2.3. The provisions of paragraphs 4.2.1 and 4.2.2 do not apply to employment of or work done by children.

a. on a ship on which only members of the same family are employed.

b. on a school ship or training ship, provided that the master of the ship can submit documents issued by the flag State, to the effect that the employments or work is approved and supervised by public authority, and that the ship is solely in use for training purposes.

4.2.4. Remarks.

The surveyor may need to check that the crew list, the articles of agreement or a similar document does not indicate any person under the age of 14 years.

4.3. *Medical examination*

4.3.1. A person who is employed in any capacity on board a ship not treated by the flag State as a small ship shall hold a medical certificate, signed by a person authorized by the competent authority of the flag State to issue such certificates.

4.3.2. A medical certificate is not required for:

a. a pilot (not being a member of the crew);

b. persons employed on board by an employer other than the master or the shipowner, except radio officers or operators in the service of a wireless telegraphy company;

Il exerce également son jugement professionnel pour déterminer si les conditions à bord donnent lieu à un danger pour la sécurité ou la santé de l'équipage, qui rend nécessaire la rectification de ces conditions; l'inspecteur peut, si cela s'avère nécessaire, retenir le navire jusqu'à ce que les mesures correctives appropriées aient été prises.

Si une inspection plus détaillée est effectuée à bord d'un navire il conviendrait de s'assurer que les conditions à bord sont conformes en substance aux principes suivants:

4.2. *Age minimum*

4.2.1. Les enfants de moins de 14 ans ne doivent pas être employés ni travailler sur un navire.

4.2.2. Si un enfant de moins de 14 ans est trouvé à bord d'un navire, l'inspecteur, en cas de doute, peut exiger la preuve que l'enfant en cause n'est pas un membre de l'équipage.

4.2.3. Les dispositions prévues aux paragraphes 4.2.1 et 4.2.2 ne s'appliquent pas à l'emploi ou au travail effectué par des enfants:

a. sur un navire à bord duquel seuls des membres de la même famille sont employés,

b. sur un navire école ou un navire utilisé à des fins de formation professionnelle, à condition que le capitaine du navire puisse présenter des documents émis par l'Etat du pavillon établissant que l'emploi et le travail est approuvé et surveillé par l'autorité publique et que le navire est seulement utilisé dans un but de formation professionnelle.

4.2.4. Remarques

L'inspecteur peut avoir besoin de vérifier que le rôle d'équipage, les clauses des contrats ou un document analogue n'indiquent aucune personne âgée de moins de 14 ans.

4.3. *Examens médicaux*

4.3.1. Une personne qui est employée en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire qui n'est pas considéré par l'Etat du pavillon comme un petit navire doit être en possession d'un certificat médical signé par une personne autorisée par l'autorité habilitée de l'Etat du pavillon à délivrer de tels certificats.

4.3.2. Un certificat médical n'est pas exigé pour:

a. un pilote (n'étant pas membre de l'équipage)

b. les personnes employées à bord par un employeur autre que l'armateur, excepté les officiers et opérateurs radio au service d'une société de télégraphie sans fil

- c. travelling dockers (longshoremen), not being members of the crew;
- d. persons employed in ports who are not ordinarily employed at sea.

4.3.3. The medical certificate shall attest in particular that the person concerned is not suffering from any disease likely to be aggravated by, or to render him unfit for service at sea or likely to endanger the health of other persons on board.

The medical certificate shall attest that the person concerned is fit by reason of hearing, sight and general health for the work for which he is to be employed at sea. In addition the medical certificate of any person to be employed on deck watchkeeping duties shall attest that his colour vision is satisfactory.

4.3.4. The medical certificate shall not be older than two years or, as regards colour vision, not older than six years as from the date of issue.

4.3.5. Remarks.

The surveyor may adopt the following procedure as a guide:

1. The medical certificates on board should be compared with the crew list to verify the possession of the required certificate by each seafarer concerned.

2. The medical certificates should be examined to verify the period of validity.

3. Confirmation should be made that medical certificates include an attestation to satisfactory hearing and sight and also to satisfactory colour vision for the seafarers requiring this qualification.

4. If there are no medical certificates on board, it should be determined whether there is any other evidence of complying with the medical examination requirements.

4.4. *Food and catering*

4.4.1. Any ship shall have on board food and water supplies which, having regard to the size of the crew and the duration and the nature of the voyage, are suitable in respect of quantity and quality.

4.4.2. All spaces and equipment for the storage and handling of food and water, and the galley and other equipment for the preparation and service of meals, shall be maintained in such a manner as to permit the service of proper meals to the members of the crew.

c. les ouvriers de pont ambulants (dockers) n'étant pas membres de l'équipage

d. les personnes employées dans les ports qui ne sont pas habituellement employées en mer.

4.3.3. Le certificat médical atteste en particulier, que la personne concernée ne souffre d'aucune affection susceptible d'être aggravée par le service en mer ou de la rendre inapte à ce service ou de mettre en danger la santé des autres personnes à bord.

Le certificat médical atteste que la personne concernée présente l'aptitude auditive et visuelle et l'état de santé général lui permettant d'exercer le travail pour lequel elle est employée à la mer. En outre, le certificat médical de toute personne du service pont devant assurer des services de veille atteste que sa perception des couleurs est satisfaisante.

4.3.4. Le certificat médical ne doit pas avoir plus de deux ans ou, en ce qui concerne la perception des couleurs plus de six ans, à compter de la date de délivrance.

4.3.5. Remarques

L'inspecteur peut adopter comme guide de conduite la procédure suivante:

1. Il faudrait comparer les certificats médicaux trouvés à bord avec le rôle d'équipage afin de vérifier que chaque marin est bien en possession du certificat exigé.

2. Les certificats médicaux devraient être examinés dans le but de vérifier leur période de validité.

3. Il conviendrait de s'assurer que les certificats médicaux comprennent bien une attestation du caractère satisfaisant de l'ouïe et de la vue et, pour les marins soumis à cette obligation, de la perception des couleurs.

4. S'il n'y a pas de certificats médicaux à bord, il appartiendrait à l'inspecteur de déterminer s'il existe un autre moyen apportant la preuve que les prescriptions concernant l'examen médical ont été observées.

4.4. *Alimentation et service de table*

4.4.1. Tout navire doit avoir à son bord des approvisionnements en nourriture et en eau qui, compte tenu de l'importance de l'équipage ainsi que de la durée et la nature du voyage, conviennent en quantité et en qualité.

4.4.2. Tous les locaux et l'équipement destinés au rangement et à la manutention de la nourriture et de l'eau, ainsi que la cuisine et les autres installations prévues pour la préparation et le service des repas, doivent être maintenus dans un état tel qu'ils permettent de servir des repas convenables aux membres de l'équipage.

4.4.3. The ventilation, lighting, water system, and other equipment of galleys and other catering department spaces on board, including store rooms and refrigerated chambers, shall be maintained in such a manner as to ensure the health and safety of the members of the crew.

4.4.4. Remarks.

The surveyor may adopt the following procedure as a guide:

1. If available, the recorded results of periodic inspections of the catering department should be noted as a means of acquiring a general impression of the over-all standards regularly maintained and any previous need for improvements.

2. A visual observation should be made of the general arrangement and cleanliness of food stores, galleys, mess rooms and other catering department spaces on board, including measures taken to prevent contamination of food and the procedures for waste disposal.

3. The operation and standard of maintenance of ventilation, heating, lighting and water-systems; galley and mess room equipment; refrigerated chambers and other equipment; fittings and apparatus of the catering department, should be checked for indications of malfunction.

4.5. *Crew accommodation.*

4.5.1. Except as otherwise provided all ships, of 200 gross register tons and over, not being tugs shall comply with the standards set in paragraphs 4.5.2. to 4.5.16.

4.5.2. Crew accommodation shall be maintained in a clean and decently habitable condition and shall be kept free of goods and stores not being the personal property of the occupants.

4.5.3. Main steam and exhaust pipes for winches and similar gear shall not pass through crew accommodation nor, whenever technically possible, through alley-ways leading to crew accommodation; where they do pass through such alley-ways they shall be adequately insulated and encased.

4.5.4. The crew accommodation shall be provided with sufficient drainage.

4.4.3. La ventilation, l'éclairage, les installations d'eau, et autres équipements des cuisines et autres locaux du service de l'approvisionnement, y compris les locaux de rangement et les chambres réfrigérées, doivent être maintenus dans un état tel qu'ils ne compromettent pas la santé et la sécurité des membres de l'équipage.

4.4.4. Remarques

L'inspecteur peut adopter comme guide de conduite la procédure suivante:

1. Les registres où sont consignés les résultats des inspections périodiques du service d'approvisionnement devraient être retenus, dans la mesure où ils sont disponibles, comme un moyen d'acquérir une impression générale de l'ensemble des normes observées en pratique et de tout élément qui nécessitait antérieurement une correction.

2. Il faudrait procéder à une observation visuelle de l'organisation générale et de la propreté des locaux de rangement, cuisines, réfectoires et autres locaux du service de l'approvisionnement prévus à bord; l'observation porterait notamment sur les mesures de prévention contre la contamination des aliments et les procédés permettant la destruction des déchets.

3. Afin d'en signaler le mauvais fonctionnement éventuel, une vérification des éléments suivants devrait être effectuée:

Le fonctionnement et le degré d'entretien de la ventilation, du chauffage, de l'éclairage et des installations d'eau; l'équipement des cuisines et des réfectoires; les chambres réfrigérées et autres installations; l'aménagement du service de l'approvisionnement et les appareils dont il est doté.

4.5. Logements de l'équipage

4.5.1. Sous réserve de dispositions contraires, tous les navires qui ne sont pas des remorqueurs, de 200 T.J.B. ou davantage, doivent être conformes aux normes fixées aux paragraphes 4.5.2 à 4.5.16.

4.5.2. Le logement de l'équipage est maintenu dans des conditions d'habitabilité propres et correctes et débarrassé de marchandises et approvisionnements qui ne seraient pas la propriété personnelle des occupants.

4.5.3. Les tuyauteries principales de vapeur et échappement pour treuils et appareils semblables ne passent pas à travers le logement de l'équipage, ni toutes les fois que cela sera techniquement possible, à travers les coursives conduisant au logement de l'équipage; si dans ce dernier cas il n'en est pas ainsi, ces tuyauteries doivent être convenablement calorifugées et placées dans un encaissement.

4.5.4. Le logement de l'équipage est équipé d'un système d'évacuation d'eau suffisant.

4.5.5. An adequate system of heating and ventilating the crew accommodation shall be provided. The heating shall be by means of steam, hot water, warm air or electricity.

Radiators and other heating apparatus shall be so placed and, where necessary, shielded as to avoid danger.

4.5.6. The crew accommodation shall be adequately lighted.

4.5.7. The means of access, structure and arrangements of the crew accommodation shall be such as to ensure adequate security and protection against weather and sea, and shall be adequately insulated to prevent condensation or overheating, undue noise or effluvia from other spaces.

4.5.8. There shall be no direct openings into sleeping rooms from spaces for cargo and machinery or from galleys, lamp and paint rooms or from engine, deck and other bulk storerooms and drying rooms.

Bulkheads separating such places from sleeping rooms shall be efficiently constructed and shall be watertight and as gastight as appropriate.

4.5.9. 1. Each sleeping room shall be provided with a table or desk, and for each of its occupants a clothes locker and a drawer.

2. The clear head room in a sleeping room shall not be less than 6 ft. 3 ins. (190 cm.).

4.5.10. 1. Members of the crew shall be provided with individual berths.

2. Berths shall not be placed side by side in such a way that access to one berth can be obtained only over another.

3. The minimum inside dimensions of a berth shall be 6 ft. 3 ins. by 2 ft. 3 ins. (190 cm. by 68 cm.).

4. Each berth shall be fitted with a spring bottom or a spring mattress and with a mattress. Stuffing of straw or other material likely to harbour vermin shall not be used.

4.5.11. There shall be at least the following sanitary facilities:

1. one tub and/or shower bath for every eight persons or less;
2. one water closet for every eight persons or less;
3. one wash basin for every six persons or less;

In ships where the radio officers or operators are accommodated in an isolated position, sanitary facilities near or adjacent thereto shall be provided.

4.5.5. Un système convenable pour chauffer et ventiler le logement de l'équipage est prévu. Le chauffage se fait par le moyen de vapeur, eau chaude, air chaud ou électricité.

Le radiateur et autres appareils de chauffage sont placés et si nécessaire abrités de façon à éviter tout danger.

4.5.6. Le logement de l'équipage est éclairé convenablement.

4.5.7. Les moyens d'accès, la construction et les dispositions du logement de l'équipage sont tels qu'ils assurent une sécurité suffisante, une protection contre les intempéries et la mer, et isolés de manière appropriée pour empêcher la condensation ou la chaleur excessive, les bruits excessifs ou les odeurs provenant d'autres locaux.

4.5.8. Est interdite toute ouverture directe reliant les postes de couchage avec les compartiments affectés à la cargaison, les salles de machine, les cuisines, la lampisterie, les magasins à peinture, les magasins du pont et de la machine et autres magasins généraux et les séchoirs.

Les parties de cloison séparant ces locaux des postes de couchage ainsi que les cloisons extérieures de ceux-ci doivent être solidement construites et aussi imperméables à l'eau et aux gaz que possible.

4.5.9. 1. Tout poste de couchage doit être équipé d'une table ou d'un bureau et pour chacun de ses occupants d'une armoire pour les vêtements et d'un tiroir.

2. La hauteur du poste de couchage ne doit pas être inférieure à 6 pieds 3 pouces (1,90 m).

4.5.10. 1. Les membres de l'équipage doivent avoir des couchettes individuelles.

2. Les couchettes ne sont pas placées côte à côte de telle manière que l'accès à l'une ne soit possible qu'en passant par dessus l'autre.

3. Les dimensions intérieures minima d'une couchette doivent être de 6 pieds 3 pouces sur 2 pieds 3 pouces (190 cm x 86 cm).

4. Chaque couchette est dotée d'un fond élastique ou d'un sommier élastique et d'un matelas. On ne peut utiliser pour le rembourrage, de la paille ou une autre matière susceptible d'abriter la vermine.

4.5.11. Il y a au moins les installations sanitaires suivantes à bord:

1. une baignoire et/ou une douche au moins pour huit personnes
2. un water-closet au moins pour huit personnes
3. un lavabo au moins pour six personnes.

Sur les navires ou les officiers radio où opérateurs radio sont logés dans des locaux isolés, des installations sanitaires proches ou adjacentes à ces locaux doivent être prévues.

4.5.12. Sanitary accommodation shall comply with the following requirements:

1. floors shall be of durable material, easily to be cleaned and impervious to damp, and shall be properly drained;

2. the accommodation shall be sufficiently lighted, heated and ventilated;

3. water-closets shall be situated convenient to, but separated from, sleeping rooms;

4. cold fresh water and hot fresh water shall be available in all communal wash places.

4.5.13. 1. All water closets shall have ventilation to the open air, independently of any other part of the crew accommodation.

2. All water closets shall be provided with an ample flush of water, available at all times and independently controllable.

3. Soil pipes and waste pipes shall be of adequate dimensions and shall be so constructed as to minimise the risk of obstruction and to facilitate cleaning.

4.5.14. There shall be mess room accommodation located apart from the sleeping rooms and as close as practicable to the galley.

4.5.15. In every ship which does not carry a doctor an adequate medicine chest with readily understandable instructions shall be carried.

4.5.16. Sufficiently and adequately ventilated accommodation for the hanging of oilskins shall be provided outside but convenient to the sleeping rooms.

4.5.17. Ships of 500 gross register tons and over, not being tugs, shall be provided with facilities for washing and drying of clothes in a compartment separate from sleeping rooms and mess rooms, adequately ventilated and heated and equipped with lines or other fitting for hanging clothes.

4.5.18. On ships of 500 gross register tons and over, not being tugs, carrying a crew of fifteen or more and engaged in a voyage of more than three days' duration, not being a coastal voyage, separate hospital accommodation shall be provided.

Water closet accommodation shall be provided for the exclusive use of the occupants of the hospital accommodation or in close proximity thereto.

4.5.19. Remarks.

The surveyor may adopt the following procedure as a guide:

4.5.12. Les locaux sanitaires doivent être conformes aux prescriptions suivantes:

1. Les sols sont en matériau résistant, facile à nettoyer, imperméables à l'humidité et dotés d'un système convenable d'évacuation des eaux.

2. Les locaux sont suffisamment éclairés, chauffés et ventilés.

3. Les water-closets sont situés près des postes de couchage mais ils en seront séparés.

4. De l'eau douce froide et de l'eau douce chaude sont disponibles dans tous les locaux de lavage communs.

4.5.13. 1. L'aération de tout water-closet se fait par communication directe avec l'air libre, indépendamment de tout autre partie du logement de l'équipage.

2. Tous les water-closets sont pourvus d'une puissante chasse d'eau, en état constant de fonctionnement et contrôlable individuellement.

3. Les tuyaux de descente et de décharge sont de dimensions suffisantes et installés de manière à réduire au minimum les risques d'obstruction et à en faciliter le nettoyage.

4.5.14. Il est prévu des réfectoires qui soient séparés distinctement des postes de couchage et placés aussi près que possible de la cuisine.

4.5.15. Tout navire à bord duquel ne se trouve pas de médecin est pourvu d'une armoire à pharmacie convenable accompagnée d'instructions aisément compréhensibles.

4.5.16. Des locaux suffisamment et convenablement ventilés pour suspendre les cirés sont aménagés à l'extérieur mais de façon facilement accessible à partir des postes de couchage.

4.5.17. Les navires de 500 T.J.B. et davantage, qui ne sont pas des remorqueurs, sont dotés d'installations pour le lavage et le séchage des vêtements dans un local séparé des postes de couchage et des réfectoires, convenablement ventilé et chauffé et équipé de fils ou d'autres dispositifs d'étendage.

4.5.18. A l'exception des remorqueurs, les navires de 500 T.J.B. et plus, transportant un équipage de 15 personnes ou davantage et affectés à un voyage d'une durée de plus de trois jours n'étant pas un voyage côtier, doivent être dotés d'une infirmerie distincte.

Les occupants de l'infirmerie disposent pour leur usage exclusif, de water-closets qui font partie de l'installation de l'infirmerie elle-même ou sont situés à proximité immédiate.

4.5.19. Remarques

L'inspecteur peut adopter comme guide de conduite la procédure suivante:

1. If available, the recorded results of weekly inspections of crew accommodation carried out by ships' personnel should be examined as a means of acquiring a general impression of the over-all standards regularly maintained and any previous notations of deficiencies.

2. Crew accommodation should be visually inspected to obtain an impression of its existing condition and the standard of maintenance. Special attention should be given to heating, ventilation and lighting systems; communal water closets and washing facilities; the condition of fittings and appurtenances and rodent and vermin control. Items previously noted at one time or another as deficient, or subjects of complaints from the crew, should also be given particular attention. The impracticability and difficulty of ships between 200 and 500 gross registered tons complying fully with certain of the aforementioned standards should be borne in mind.

4.6. Accident prevention and occupational health

4.6.1. Introduction

For the purpose of port state control the surveyor should have regard to the following safety standards where a detailed inspection appears to be justified.

4.6.2. Basic requirements

4.6.2.1. On and below deck the following safety measures shall be observed:

1. A safe means of access should be provided. Wherever possible this should be by means of an accommodation ladder or gangway with side rails and adequately secured. The means of access should have satisfactory illumination throughout its length during the hours of darkness.

2. Decks, holds and hold accesses where people are to work or pass shall have adequate lighting and shall as far as reasonably practicable be kept clear and free from objects which may cause slipping or falling. Permanent obstructions shall be painted in a conspicuous colour.

3. Electrical equipment shall be so protected and maintained as to prevent danger to people on board.

4. All places on board where people have to work or pass shall be adequately ventilated and lighted.

1. Les registres où sont consignés les résultats des inspections hebdomadaires effectués par le personnel du navire dans le logement des équipages devraient être examinés, dans la mesure où ils sont disponibles, comme un moyen d'acquérir une impression générale de l'ensemble des mesures observées en pratique et de toutes les signalisations antérieures de déficiences.

2. Il faudrait procéder à une inspection visuelle du logement des équipages pour avoir une idée des conditions existantes et du degré d'entretien. Une attention particulière devrait être portée au chauffage, aux systèmes de ventilation et d'éclairage, aux water-closets communs et aux possibilités de lavage, à l'état général des équipements et des appareils à la prévention contre les rongeurs et la vermine. Les éléments dont on aura déjà relevé le caractère déficient à un moment ou à un autre, ou qui ont fait l'objet de réclamations de la part de l'équipage devraient également recevoir une attention particulière. Il conviendrait de garder à l'esprit que les navires de 200 à 500 T.J.B. rencontrent des difficultés ou une impossibilité à se conformer entièrement à certains des critères sus-mentionnés.

4.6. Prévention des accidents et des risques professionnels

4.6.1. Introduction

Pour l'application des principes de contrôle par l'Etat du port, l'inspecteur devrait prendre en compte les normes de sécurité ci-après quand une inspection détaillée paraît justifiée.

4.6.2. Prescriptions fondamentales

4.6.2.1. Sur et sous le pont les mesures de sécurité suivantes doivent être observées:

1. Des moyens d'accès sûrs devraient être prévus. Partout où cela est possible cette prescription devrait être assurée au moyen d'une échelle de coupée ou passerelle de coupée avec rambardes convenablement fixées. Les moyens d'accès devraient être dotés d'un éclairage suffisant sur toute leur longueur pendant les heures d'obscurité.

2. Les ponts, cales et accès des cales où les gens doivent travailler ou passer sont équipés d'éclairages adéquats et sont maintenus, dans une mesure qui reste raisonnable, débarassés et libres d'objets pouvant faire glisser ou tomber. Les obstacles permanents sont peints d'une couleur voyante.

3. L'équipement électrique est protégé et entretenu de façon à éviter tout danger pour les gens travaillant à bord.

4. Tous les endroits à bord où des personnes ont à travailler ou passer sont convenablement ventilés et éclairés.

5. There shall be at least one fixed ladder for access to holds or similar parts of the ship with a depth of more than 1,5 metres. Approaches to such ladders shall be of reasonable width for access and not obstructed. Where a hold is divided by shifting boards or permanent bulkheads at least one fixed ladder shall be provided on each side of the boards or bulkhead.

6. The rails or fencing in way of hatchways or other openings and the deckrail shall be of safe construction and strength. Maintenance of hatch covers and beams shall be in good state of repair with means for securing them in a safe manner.

7. There shall be guards or fencing around dangerous parts of machinery to prevent injury to personnel. There shall be instructions on first aid resuscitation in the vicinity of switchboards.

8. Steam pipes, exhaust pipes and fittings which by their location and temperature present a hazard, shall be adequately insulated or otherwise protected.

9. There shall be on board means for determining the present of harmful or noxious gases or a deficiency of oxygen in any tank or compartment which it may be necessary to enter.

This requirement applies to dry cargo ships or passengerships, only when prescribed by the flag State.

Warning notices shall be fixed in danger areas.

4.6.2.2. The loading and unloading equipment shall be in good condition.

There shall be on board certificates stating to the fact that regular inspections and tests of the loading and unloading equipment have been carried out by and to the satisfaction of a competent authority.

Safe working loads shall be clearly indicated on the loading and unloading equipment.

4.6.2.3. In holds open or naked lights shall not be used.

Portable lights shall be adequately protected to prevent breakage of the bulbs or their coming into contact with combustible material.

4.6.2.4. If members of the crew are required to handle consignments containing dangerous substances they shall be warned of the nature of the substances and of any special precautions to be observed.

4.6.2.5. 1. There shall be on board equipment for the personal protection of the crew such as goggles or facial shields for eye protection, helmets, gloves, coveralls, safety boots, ear protectors

5. Il est prévu au moins une échelle fixe pour l'accès aux cales ou parties semblables du navire dont la hauteur dépasse 1,50 mètres. Les approches de ces échelles sont d'une largeur raisonnable pour l'accès et non encombrées. Lorsqu'une cale est divisée par des bardis ou des cloisons permanentes, il est prévu au moins une échelle fixe de chaque côté des bardis ou cloisons.

6. Les lisses ou rambardes sur les passages des écoutilles ou autres ouvertures ainsi que les garde-corps de pont sont de construction sûre et solide. Le fonctionnement des panneaux d'écouille et des barrots est en bon état d'entretien; les moyens sont pris de les assujettir de manière sûre.

7. Des rambardes ou garde-corps sont prévus autour des parties dangereuses des machines pour éviter toute blessure au personnel. Des instructions concernant les mesures d'urgence pour la réanimation sont prévues à côté des tableaux de distribution électrique.

8. Les tuyaux de vapeur, tuyauteries d'échappement et dispositifs qui du fait de leur emplacement ou de leur température présentent un danger sont isolés ou protégés d'une façon ou d'une autre.

9. Il y a à bord des moyens permettant de déterminer la présence de gaz nuisibles ou nocifs ou une insuffisance d'oxygène dans toute citerne ou compartiment où il peut être nécessaire d'entrer.

Cette prescription ne s'applique aux navires affectés au transport de marchandises sèches en vrac ou au transport de passagers que si elle est exigée par l'Etat du pavillon.

Des panneaux sont prévus aux endroits dangereux.

4.6.2.2. Les installations de chargement et de déchargement doivent être en bon état.

Il y a à bord des certificats attestant qu'une autorité compétente a procédé à l'inspection et aux essais des installations de chargement et de déchargement.

Les charges de sécurité sont clairement indiquées sur les installations de chargement et de déchargement.

4.6.2.3. Dans les cales il n'est pas utilisé d'éclairage exposé et sans protection. Les lampes portables sont convenablement protégées pour éviter que les ampoules se brisent ou qu'elles entrent en contact avec des matériaux combustibles.

4.6.2.4. Si des membres de l'équipage sont requis pour manipuler des marchandises contenant des substances dangereuses, les membres de l'équipage sont avertis de la nature de ces substances et de toute précaution spéciale à observer.

4.6.2.5. 1. Il y a à bord des équipements pour la protection personnelle de l'équipage, y compris lunettes protectrices ou protège visage pour la protection des yeux, casques, gants, combinaisons, bottes

against high noise levels, dust respirators, breathing apparatus and safety harness and lines.

2. Where cargoes presenting a special risk or dangerous goods are carried additional protective clothing shall be available, including a sufficient number of large aprons, special gloves with long cuffs, suitable footwear and coveralls of chemical resistant material.

3. All equipment for the personal protection of the crew shall be clean and properly maintained, and shall be stored in a special locker or room on board unless on permanent personal issue.

4. Adequate instructions for the use of the personal protection equipment shall be available on board the ship.

4.6.3. *Remarks*

Where a detailed investigation appears to be justified the following should be taken into account:

1. Safety of working areas;
2. Safe means of access to the ship and any place on board where personnel are required to pass;
3. Personal protective equipment and clothing reasonably required where adequate protection against risk of accident or injury can not be ensured by other means;
4. Means for detecting the presence of harmful or noxious gases or an oxygen deficiency and the malfunctioning of such instruments; concerning dry cargo ships and passenger ships, only if required by the flag State;
5. The condition of ropes, wires, chains, etc. used for loadbearing purposes;
6. Damages or defects as well as malfunctioning and inoperation of any machinery or equipment or instrumentation, special attention being paid to winches, windlasses, anchors, cables, chains and mooring arrangements;
7. The marking of the safe working load on equipment required to be so marked;
8. Rails and/or fencing around deck openings and machinery or equipment presenting a hazard to seamen;
9. Adequate lighting of decks, holds, etc.;

de sécurité, protège-oreille pour haut niveau sonore, masques à poussière, appareil de respiration, harnais et filins de sécurité.

2. Dans le cas où des cargaisons spéciales ou marchandises dangereuses sont transportées, des vêtements protecteurs supplémentaires sont disponibles, y compris un nombre suffisant de grands tabliers, gants spéciaux avec long poignet, chaussures appropriées et combinaisons en matière résistante aux produits chimiques.

3. Tous les équipements destinés à la protection personnelle de l'équipage sont propres, maintenus en bon état et entreposés dans une armoire ou local spécial à bord.

4. Les instructions appropriées pour l'emploi de l'équipement de protection sont disponibles à bord du navire.

4.6.3. *Remarques*

Si une enquête approfondie s'avère justifiée, les considérations suivantes devraient être prises en compte:

1. La sécurité sur les lieux de travail;

2. La sécurité des moyens d'accès au navire et en tout lieu à bord où le personnel est tenu de passer;

3. L'exigence, dans des limites raisonnables, d'un équipement et de vêtements personnels de protection quand la protection adéquate contre le risque d'accident ou de blessure ne peut être assurée par d'autres moyens;

4. Les moyens permettant de détecter la présence de gaz nuisibles ou nocifs ou une insuffisance d'oxygène ou le fonctionnement défectueux de ces installations (y compris sur les navires affectés au transport des marchandises sèches ou des passagers si cette condition est requise par l'Etat du pavillon);

5. L'état des cordes, filins, chaînes etc, utilisées pour les opérations de chargement;

6. Les dégâts ou défauts, autant que le mauvais fonctionnement ou la mise hors service de toute machine, de tout équipement ou de toute instrumentation, étant entendu que les treuils, guindaux, ancres, chaînes ou dispositifs d'amarrage méritent une particulière attention;

7. Le marquage de la charge de sécurité sur l'appareillage où une telle marque est exigée;

8. Les lisses et/ou garde-corps autour des ouvertures du pont ainsi que les machines ou dispositifs présentant un risque pour les marins;

9. L'éclairage convenable des ponts, cales, etc;

10. Where dangerous goods are being carried, the provision to crew members of adequate information and precautionary instructions;

11. The provisions of first-aid facilities on board, including means for evacuating of injured persons and instructions on first-aid resuscitation in the vicinity of electrical switchboards.

Where it appears necessary and when the circumstances during the inspection make it possible the surveyor may also take safe working practices into consideration i.e. the use of personal equipment and procedures for entry into dangerous closed spaces.

If the surveyor considers that there are serious deficiencies in any of these respects, he should first ask the safety officer appointed in accordance with the Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (ILO Convention No 134) and/or the master to show him any flag State regulations or codes of practice relevant to the deficiency. Any failure to comply with such flag State requirements or recommendations should be drawn to the attention of the flag State. If there appear to be no or inadequate, flag State provisions in regard to the serious potential accident risks, the omission should similarly be drawn to the attention of the flag State.

4.6.4. *Rectification*

If deficiencies or operational circumstances give rise to a serious hazard to the safety or health of persons on board, the surveyor shall take appropriate action to remove the hazard by requiring rectification of the deficiency or prohibiting continuation of the operation.

5. SHIPS BELOW 500 TONS GROSS TONNAGE

5.1. The following is a guide for the application of Section 2.5.

5.2. To the extent a relevant instrument is not applicable to a ship below 500 tons gross tonnage, the surveyor's task will be to assess whether the ship is of an acceptable standard in regard to safety, health or the environment. In making that assessment the surveyor shall take due account of such factors as the length and nature of the intended voyage or service, the size and type of the ship, the equipment provided and the nature of the cargo.

10. Des dispositions prévoyant d'informer convenablement les membres de l'équipage et de leur fournir des instructions sur les mesures à prendre lorsque le navire transporte des marchandises dangereuses;

11. Les possibilités prévues à bord d'apporter une aide d'urgence et notamment, les moyens d'évacuer les personnes blessées, ainsi que des instructions à côté des tableaux de distribution électrique concernant les mesures d'urgence pour la réanimation.

Quand cela apparaît nécessaire et que les circonstances dans lesquelles s'effectue l'inspection le permettent, l'inspecteur peut aussi prendre en considération les consignes de sécurité observées dans le travail c'est-à-dire l'utilisation d'un équipement personnel et le respect de procédures de pénétration dans les endroits clos dangereux.

Si l'inspecteur considère qu'il y a des déficiences graves sur l'un ou l'autre de ces points il devrait, tout d'abord, demander à l'officier responsable de la sécurité au titre de la Convention de 1970 sur la prévention des accidents des gens de mer (Convention OIT 134) et/ou au capitaine de lui montrer tout règlement ou code applicable par l'Etat du pavillon qui aurait un rapport avec la déficience constatée. Il faudrait attirer l'attention de l'Etat du pavillon sur tout manquement aux prescriptions et recommandations qu'il a édictées. S'il apparaît que l'Etat du pavillon n'a pas prescrit de précautions en matière de risques sérieux d'accidents ou que celles-ci sont inadaptées, il conviendrait également d'attirer l'attention de l'Etat du pavillon sur cette omission.

4.6.4. *Correction des déficiences*

Si les déficiences ou les conditions d'exploitation donnent lieu à un risque grave pour la sécurité et la santé des personnes à bord, l'inspecteur prend les mesures nécessaires pour supprimer le risque en exigeant une rectification de la déficience ou en interdisant la poursuite de l'exploitation.

5. NAVIRES D'UNE JAUGE BRUTE INFÉRIEURE A 500 TONNEAUX

5.1. Les prescriptions qui suivent sont un guide d'application de la section 2.5.

5.2. Pour autant qu'un instrument pertinent n'est pas applicable aux navires d'une jauge brute inférieure à 500 tonnes, la tâche de l'inspecteur consiste à apprécier si le navire présente un niveau acceptable au regard de la sécurité, de la santé ou de l'environnement. Dans le cadre de cette appréciation, l'inspecteur prend dûment en considération les facteurs tels que le longueur et la nature du voyage ou du service projetés, la taille et le type du navire, l'équipement prévu et la nature de la cargaison.

5.3. In the exercise of his functions under paragraph 5.2 the surveyor should be guided by any certificates and other documents issued by the flag State. The surveyor will, in the light of such certificates and documents and in his general impression of the ship, use his professional judgement in deciding whether and in what respects the ship shall receive a more detailed inspection, taking into account the factors mentioned in paragraph 5.2. When carrying out a more detailed inspection the surveyor shall, to the extent he deems necessary, pay attention to the items listed in paragraph 5.4. The list is not considered exhaustive but is intended to give an exemplification of relevant items.

5.4. Items of general importance.

5.4.1. Items related to the conditions of assignment of Load Lines:

- Weathertight (or watertight as the case may be) integrity of exposed decks;
- Hatches and closing appliances;
- Weathertight closures to openings in superstructures;
- Freeing arrangements;
- Side outlets;
- Ventilators and air pipes;
- Stability information.

5.4.2. Other items related to the Safety of Life at Sea:

- Life saving appliances;
- Fire fighting appliances;
- General structural conditions (i.e. hull, deck, hatch covers, etc.);
- Main machinery and electrical installations;
- Navigational equipment including radio installations.

5.5. In the case of deficiencies which are considered hazardous to safety, health or the environment the surveyor shall take such action, which may include detention as may be necessary, having regard to the factors mentioned in paragraph 5.2, to ensure that the deficiency is rectified or that the ship, if allowed to proceed to another port, does not present a clear hazard to safety, health or the environment.

5.3. Dans l'exercice des fonctions prévues au paragraphe 5.2., l'inspecteur devrait être guidé par tout certificat ou autre document émis par l'Etat du pavillon. A la lumière de tels certificats et documents, et de l'impression générale que lui aura donné le navire, l'inspecteur exerce son jugement professionnel pour décider si le navire doit, et au vu de quelles considérations, faire l'objet d'une inspection plus détaillée en tenant compte des facteurs mentionnés au paragraphe 5.2. Pour l'exécution d'une inspection plus détaillée, l'inspecteur prête attention, dans la mesure où il le juge nécessaire, aux articles énumérés au paragraphe 5.4. La liste n'est pas considérée comme exhaustive mais a pour but de donner une illustration de ce que sont des articles pertinents.

5.4. Articles ayant une importance d'ordre général.

Points relatifs aux conditions d'assignation du franc bord:

- étanchéité des ponts exposés aux embruns et s'il y a lieu à l'eau;
- panneaux et moyens de fermeture;
- étanchéité des ouvertures dans les superstructures;
- sabords de décharge;
- ouvertures de bordée;
- dispositifs latéraux d'évacuation des eaux;
- ventilateurs et dégagements d'air;
- dossier de stabilité.

5.4.2. Autres points concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer:

- matériel de sauvetage;
- équipement de lutte contre l'incendie;
- état général de la structure (c'est-à-dire la coque, le pont, les panneaux de côtés etc.);
- moteur principal et installations électriques;
- équipement de navigation, y compris les installations de radiocommunication.

5.5. Dans le cas où l'inspecteur considère que les déficiences sont dangereuses pour la sécurité, la santé ou l'environnement, il prend, eu égard aux facteurs mentionnés au paragraphe 5.2., des mesures qui peuvent, si nécessaire comprendre la rétention du navire, et permettent de s'assurer que la déficience est rectifiée ou que le navire, s'il est autorisé à gagner un autre port, ne présente pas un danger évident pour la sécurité, la santé ou l'environnement.

6. POLLUTION PREVENTION

Text to be developed at a later date taking into account future IMCO guidelines.

Annex 2

TELEX FORM

In case of deficiencies not fully rectified or only provisionally repaired, a telex shall be sent to the competent authority of the region State where the next port of call of the ship is situated.

The telex shall be drafted as follows:

DATE:

FROM: COUNTRY....., PORT

TO: COUNTRY....., PORT

RE: deficiencies to be rectified

NAME OF SHIP....., TYPE OF SHIP

FLAG OF SHIP, CALL SIGN

GROSS TONNAGE, YEAR OF BUILD ...

DEPARTED

ESTIMATED PLACE AND TIME OF

ARRIVAL

NATURE OF DEFICIENCIES

.....

.....

SUGGESTED ACTION.....

.....

.....

SIGNED:

.....

6. PREVENTION DE LA POLLUTION

Le texte sera développé à une date ultérieure afin de prendre en compte les futures directives correspondantes de l'OMCI.

Annexe 2

MODELE DE TELEX

En cas de défauts non entièrement ou seulement provisoirement rectifiés, un télex est envoyé à l'Autorité compétente de l'Etat de la région où est situé le prochain port d'escale du navire.

Le télex est rédigé comme suit:

DATE

PAYS ORIGINE PORT

PAYS DESTINATAIRE PORT

OBJET: Défauts à rectifier

NOM DU NAVIRE. TYPE DE NAVIRE . .

PAVILLON. INDICATIF.

JAUGE BRUTE. ANNEE DE
CONSTRUCTION

APPAREILLE LE.

LIEU ET DATE PREVUS D'ARRIVEE

DEFECTUOSITES.

.

.

.

MESURES PROPOSEES

.

.

.

SIGNE

.

Annex 3

ISSUING COUNTRY:

REPORT ON INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE
MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON
PORT STATE CONTROL

NAME OF SHIP	TYPE OF SHIP
FLAG OF SHIP	CALL SIGN
GROSS TONNAGE	YEAR OF BUILD
DATE AND PLACE OF INSPECTION	19

NATURE OF DEFICIENCIES

ACTION TAKEN

PLACE. NAME AND SIGNATURE
OF THE SURVEYOR
AUTHORIZED BY THE
MARITIME AUTHORITY

DATE 19 . . .

.....

Annexe 3

PAYS D'ORIGINE:

RAPPORT D'INSPECTION EN APPLICATION DU
MEMORANDUM D'ENTÈTE SUR LE CONTROLE DES
NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT

NOM DU NAVIRE..... TYPE DE NAVIRE.....
PAVILLON..... INDICATIF.....
JAUGE BRUTE..... ANNEE DE CONSTRUCTION.....
LIEU D'INSPECTION..... DATE 19..

DEFECTUOSITES.....
.....
.....

MESURES PRISES.....
.....
.....

FAIT A

NOM ET SIGNATURE DU
CONTROLEUR HABILITE
PAR L'AUTORITE
MARITIME

LE..... 19..

.....
.....

Annex 4

INFORMATION SYSTEM ON INSPECTIONS

1. To assist Authorities in their selection of foreign flag ships to be inspected in their ports it is necessary to have at the disposal of Authorities up to date information on inspections of an individual foreign flag ship in one of the other regional ports within the preceding six months.

2. For that purpose the Authorities shall send a daily message preferably by telex on all the ships inspected in the national ports to the "CENTRE ADMINISTRATIF DES AFFAIRES MARITIMES" in SAINT-MALO (C.A.A.M.).

3. The information set out in Annex 3 shall be sent in a standardized form (see Appendix) for each ship inspected.

4. The C.A.A.M. will organize the processing of information as in paragraph 3 above and will every second week send, in a microfiche form, an alphabetical list of ships inspected in the region in the previous period of six months to the Authorities concerned and to the Secretariat.

5. Information for administrative purposes, for instance statistical information, will be provided by the Secretariat under the guidance of the Committee. This will be based on information provided by the C.A.A.M.

6. The information system indicated in the foregoing paragraphs will be implemented on a provisional basis from the time that the Memorandum takes effect.

Further studies to develop a final system will continue.

7. Whenever deficiencies are found, the port state Authority will send a copy of Annex 3 to the regional flag Administration concerned.

Annexe 4

SYSTEME D'INFORMATION RELATIF AUX INSPECTIONS

1. Pour aider les Autorités dans le choix des navires étrangers qui doivent être inspectés dans leurs ports il est nécessaire de mettre à la disposition de celles-ci une information à jour sur l'inspection de tout navire étranger effectuée dans les autres ports de la région au cours des six mois précédents.

2. Dans ce but les Autorités envoient chaque jour au Centre Administratif des Affaires Maritimes de Saint Malo (C.A.A.M.) un message quotidien de préférence par telex relatif à tous les navires inspectés dans leurs ports.

3. Les informations figurant dans l'Annexe 3 sont envoyées pour chaque navire inspecté sous forme normalisée (voir Appendice).

4. Le C.A.A.M. organise le traitement de cette information et envoie aux Autorités concernées et au Secrétariat, une fois par quinzaine, sur microfiche, un listage alphabétique des navires inspectés dans la région au cours des six mois précédents.

5. Le Secrétariat fournit selon les directives du Comité toutes les informations à caractère administratif, par exemple l'information statistique. Pour ce faire il utilise les informations fournies par le C.A.A.M.

6. Le système d'information mentionné dans les paragraphes précédents sera mis en oeuvre à titre provisoire à la date de prise d'effet du Mémorandum.

Les études de mise au point d'un système définitif seront poursuivies.

7. En cas de défectuosité, l'Autorité de l'Etat du port envoie une copie de l'Annexe 3 à l'Administration de l'Etat du pavillon concerné si elle participe au Mémorandum.

Appendix to Annex 4

TELEX FORM FOR SHIPS INSPECTED

- - -

REPORT OF INSPECTION

- 1 - ISSUING COUNTRY
- 2 - NAME OF SHIP
- 3 - TYPE OF SHIP
- 4 - FLAG OF SHIP
- 5 - CALL SIGN
- 6 - GROSS TONNAGE
- 7 - YEAR OF BUILD
- 8 - DATE AND PLACE OF INSPECTION
- 9 - NATURE OF DEFICIENCIES*
- 10 - ACTION TAKEN

* Including reference to the relevant Conventions if shown on the document left on board.

Appendice à l'Annexe 4

MODELE DE TELEX «NAVIRES CONTROLES»

- - -

RAPPORT D'INSPECTION

- 1 - PAYS D'ORIGINE
- 2 - NOM DU NAVIRE
- 3 - TYPE DE NAVIRE
- 4 - PAVILLON
- 5 - INDICATIF RADIO
- 6 - JAUGE BRUTE
- 7 - ANNEE DE CONSTRUCTION
- 8 - DATE ET LIEU D'INSPECTION
- 9 - DEFECTUOSITES*
- 10 - MESURES PRISES

* comprenant référence aux Conventions applicables, si elle figure sur le document laissé à bord.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Memorandum, met bijlagen, zullen ingevolge afdeling 8, onder 8.4, op 1 juli 1982 in werking treden.

J. GEGEVENS

Van het op 6 maart 1948 te Genève totstandgekomen Verdrag nopens de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie, naar welke Organisatie onder meer in de preambule tot het onderhavige Memorandum wordt verwezen, is de tekst geplaatst in *Stb.* J 93 en de vertaling in het Nederlands in *Trb.* 1953, 104; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1981, 247.

Van het op 28 juni 1919 te Versailles totstandgekomen Statuut van de Internationale Arbeidsorganisatie, naar welke Organisatie in de preambule tot het onderhavige Memorandum wordt verwezen, zijn tekst en vertaling in het Nederlands, zoals gewijzigd tot en met de wijziging van

22 juni 1972, geplaatst in *Trb.* 1975, 102; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1981, 64.

Van het op 25 maart 1957 te Rome totstandgekomen Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, naar welke Gemeenschap onder meer in de preambule tot het onderhavige Memorandum wordt verwezen, is de Franse tekst geplaatst in *Trb.* 1957, 74 en de Nederlandse tekst in *Trb.* 1957, 91; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1982, 13.

Van het op 5 april 1966 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966, naar welk Verdrag onder meer in afdeling 2, onder 2.1, van het onderhavige Memorandum wordt verwezen, zijn tekst en vertaling in het Nederlands geplaatst in *Trb.* 1966, 275. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1981, 66.

Van het op 1 november 1974 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, naar welk Verdrag in afdeling 2, onder 2.1, van het onderhavige Memorandum wordt verwezen, is de tekst geplaatst in *Trb.* 1976, 157 en de vertaling in het Nederlands in *Trb.* 1977, 77; zie ook, *Trb.* 1979, 128.

Van het op 17 februari 1978 te Londen totstandgekomen Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, met Bijlage, naar welk Protocol onder meer in afdeling 2, onder 2.1, van het onderhavige Memorandum wordt verwezen, zijn de Engelse en Franse tekst alsmede de vertaling in het Nederlands geplaatst in *Trb.* 1978, 189; zie ook *Trb.* 1981, 16.

Van het op 2 november 1973 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocollen en bijlagen, naar welk Verdrag onder meer in afdeling 2, onder 2.1, van het onderhavige Memorandum wordt verwezen, zijn de Engelse en de Franse tekst geplaatst in *Trb.* 1975, 147; zie ook, *Trb.* 1978, 187.

Van het op 17 februari 1978 totstandgekomen Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, met Bijlage, naar welk Protocol onder meer in afdeling 2, onder 2.1, van het onderhavige Memorandum wordt verwezen, zijn de Engelse en de Franse tekst, alsmede de vertaling in het Nederlands geplaatst in *Trb.* 1978, 188.

Van het op 7 juli 1978 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978, met Bijlage, naar welk Verdrag in afdeling 2, onder 2.1, van het onderhavige Memorandum wordt verwezen, zijn de Engelse en de Franse tekst alsmede de vertaling in het Nederlands geplaatst in *Trb.* 1981, 144.

Van het op 20 oktober 1972 te Londen totstandgekomen Verdrag inzake Internationale Voorschriften ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (met Bijlagen), naar welk Verdrag onder meer in afdeling 2, onder 2.1, van het onderhavige Memorandum wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1974, 51; zie ook, *Trb.* 1980, 102.

Van het op 29 oktober 1976 te Genève totstandgekomen Verdrag betreffende minimumnormen op koopvaardij schepen (Verdrag Nr. 147 aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar tweeënzestigste zitting), met Bijlage, naar welk Verdrag onder meer in afdeling 2, onder 2.1, van het onderhavige Memorandum wordt verwezen, zijn tekst en vertaling in het Nederlands geplaatst in *Trb.* 1977, 108; zie ook *Trb.* 1981, 149.

Van het op 2 maart 1978 te 's-Gravenhage totstandgekomen Memorandum van overeenstemming tussen enkele scheepvaartautoriteiten inzake handhaving van normen op koopvaardij schepen, naar welk Memorandum in afdeling 8, onder 8.3, van het onderhavige Memorandum wordt verwezen, is de tekst geplaatst in *Trb.* 1978, 72; zie ook *Trb.* 1982, 58.

Van het op 30 oktober 1970 te Genève totstandgekomen Verdrag betreffende het voorkomen van arbeidsongevallen bij zeevarenden (Verdrag Nr. 134 aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar vijfenvijftigste zitting), naar welk Verdrag in Bijlage I, onder 4.6.3., wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Trb.* 1972, 44.

Uitgegeven de negentiende mei 1982.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
M. VAN DER STOEL