



OUTIL— LES REGLES ET NORMES DE REGULATION D'EXPLOITATION PORTUAIRE

**PROJET DE RENFORCEMENT DE LA REGULATION
DU PORT DE CAP-HAÏTIEN**

Mars 2018

Ce document a été produit pour examen par l'Agence des États-Unis pour
Développement. Il a été préparé par Nathan Associates pour le port de Cap Haïtien
(CHP)Projet de renforcement de la réglementation, numéro de contrat AID-521-C-16-00003.

OUTIL— LES RÈGLES ET NORMES DE REGULATION D'EXPLOITATION PORTUAIRE

Titre du projet:	Projet de renforcement de la régulation du Port du Cap-Haïtien
Bureau de l'USAID - Commanditaire:	Bureau de Croissance Economique
Numéro du Contrat:	AID-521-C-16-00003
Contractant:	Nathan Associates Inc.

Avis de non-responsabilité

Ce document a été produit pour examen par l'Agence des États-Unis pour Développement. Il a été préparé par Nathan Associates pour le port de Cap Haïtien (CHP)Projet de renforcement de la réglementation, numéro de contrat AID-521-C-16-00003.

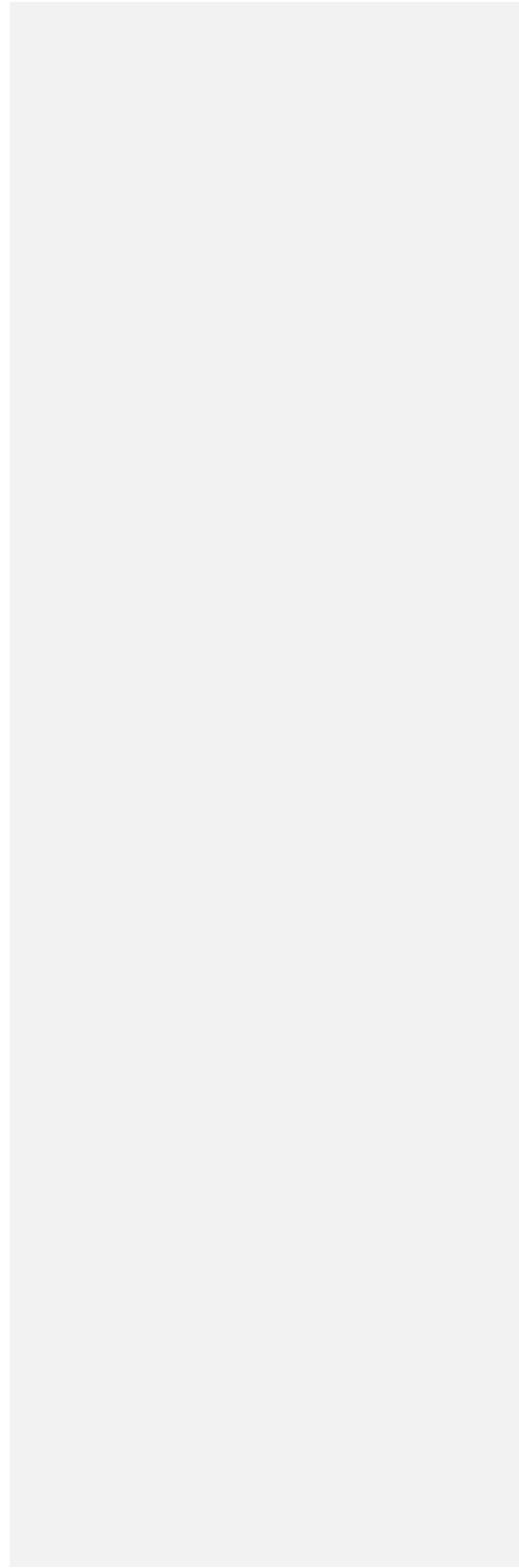
TABLE DES MATIERES

SIGLES ET ACRONYMES	IV
MODELES ANNOTES	7
ANNEXE 1. MODELE DE PROPOSITION D'AMENDEMENTS AUX REGLEMENTS	9
ANNEXE 2. FORMULAIRE POUR LA PROPOSITION DE MODIFICATION DES REGLEMENTATIONS	68

SIGLES ET ACRONYMES

ANAREP	Autorité Nationale de Régulation des Ports
Antifouling 01	Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles
APN	Autorité Portuaire National
BASC	Business Alliance for Secure Commerce
BASCAP	Business Alliance to Stop Counterfeit and Piracy
Code CI	Code Caribéen de Sécurité des Navires Cargos
CEDA	Centre d'Analyse des Données Environnementales
CHP	Port du Cap-Haitien
COLREG	Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer
CSC 72	Convention Internationale sur la Sécurité des Conteneurs
ISC	Initiative sur la Sécurité des Conteneurs
C-TPAT	Partenariat Douanes-Commerce Contre le Terrorisme
ESPO	Organisation Européenne des Ports Maritimes
FAL 65	Convention visant à faciliter le trafic maritime international
IACS	Association Internationale des Sociétés de Classification
AIMS	Association Internationale de Signalisation Maritime
IAPH	Association Internationale des Ports
ICLL 66	Convention Internationale sur les Lignes de Charge
ICT 69	Convention Internationale de 1969 sur le Jaugeage des Navires)
IDC	Conseil International des Dockers
IFC	Société Financière Internationale
OIT	Organisation Internationale du Travail
IMDG Code	Code Maritime International des Marchandises Dangereuses
IMO	Organisation Maritime Internationale
IMPA	Association Internationale des Pilotes Maritimes
INMARSAT OA76	Convention portant Création de l'Organisation Internationale de Télécommunications Maritimes par Satellites
Code ISM	Code international de Gestion de la Sécurité
ISO	Organisation Internationale de Normalisation
Code ISPS	Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires
ISSC	Certificat International de Sûreté du Navire

ITF	Fédération Internationale des Ouvriers du Transport
London 72	Convention sur la Prévention de la Pollution des Mers résultant de l'Immersion de Déchets
MARPOL 73/78	Convention Internationale pour la Prévention de la Pollution par les Navires
OHSAS	Evaluation de la Santé et de la Sécurité Professionnelles
ASIP	Agent de Sûreté de l'Installation Portuaire
PSIP	Plan de Sûreté de l'Installation Portuaire
AIPNC	Association Internationale Permanente des Congrès de navigation
PSC	Port State Control (<i>Contrôle du port par l'État</i>)
OSH	Organisme de Sûreté Habilité
Convention SAR	Convention Internationale sur la Recherche et le Sauvetage Maritimes
SCV Code	Code pour la sécurité des petits navires commerciaux
SEMANAH	Service Maritime et de Navigation d'Haïti
SFV Protocol 93	Convention sur la Sécurité des Navires de Pêches
SOLAS	Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer
SONAGEP	Société Nationale de Gestion et d'Exploitation des Ports
STCW	Convention Internationale sur les Normes de Formation des Gens de Mer, de Délivrance des Brevets et de Veille
STP 71	Protocole de 1971 sur les Emménagements à Bord des Navires de Passagers qui effectuent des Transports Spéciaux
UNCLOS 1982	Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer
ONUDC	Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime
STM	Service de Trafic Maritime
WB	Banque Mondiale
OMD	Organisation Mondiale des Douanes



MODÈLES ANNOTÉS

Numéro		Page	I de
Dernière Version	I.0	Date de Révision	7/7/2017
Date d'entrée en vigueur	7/10/2017	Remplace	Nouveau
Révisé par		Cycle de révision /Date	Annuel
Examiné par		Unité de révision	Assurance Qualité
Titre	Modification des règles d'exploitation portuaire (PON –Procédure Opérationnelle Normalisée)		
Description du Document	Le présent document est la procédure opérationnelle pour les changements, mises à jour et modifications des Règles et règlements d'exploitation du Port.		

PROCEDURE D'AMENDEMENT ET DE MODIFICATIONS DES REGLES ET DES NORMES DE REGULATION DE L'EXPLOITATION PORTUAIRE

1. Énoncé d'objet général

- 1.1. Le présent document a pour objet de définir les types et les procédures d'amendements, de modifications et de mises à jour des règles et normes de régulation de l'exploitation portuaire.

2. Champ d'Application

- 2.1. Cette procédure d'amendement et de modifications s'applique à tous les amendements, modifications ou mises à jour des règles et normes de régulation de l'exploitation portuaire.

3. Discipline

- 3.1. Opérations

4. Termes et Définitions

- 4.1. Amendement – Ajout, modification, mise à jour ou retrait d'un élément quelconque dans le règlement d'exploitation portuaire.

-
- 4.2. Comité d'approbation des amendements - Groupe de membres du personnel chargé d'approuver ou de refuser les amendements aux règles et normes de régulation d'exploitation du Port.
 - 4.3. Comité technique - Groupe d'experts désignés par l'autorité portuaire pour la mise à jour et la modification des règlements.
 - 5. Types d'amendements
 - 5.1. Standard - maintenir une révision périodique pour mettre à jour les procédures en fonction des changements dans l'infrastructure portuaire, la logistique et l'interface maritime.
 - 5.2. Normales - celles dues à des changements dans les lois et règlements locaux, les conventions, protocoles et instruments internationaux.
 - 6. Rôles et Responsabilités
 - 6.1. Comité technique (TC) - proposer des amendements, des changements et des mises à jour sur les règles et règlements d'exploitation du Port.
 - 6.2. Comité d'approbation des amendements (CAB) - approuve ou refuse les amendements aux règles et règlements d'exploitation du Port.
 - 7. Procédures
 - 7.1. Le Comité Technique soumet une proposition au Secrétariat de l'Autorité Portuaire, en incluant les raisons de la proposition à l'Annexe I.
 - 7.2. Le comité d'approbation des amendements devrait parvenir à une entente unanime sur les amendements proposés.
 - 7.3. En l'absence d'accord unanime, la proposition est transmise au Comité technique pour évaluation d'un consentement et approbation.
 - 7.4. L'Administration portuaire sollicite des recommandations au Comité technique.
 - 7.5. Une fois que le comité d'approbation des amendements approuve la proposition, l'administration portuaire la publie sur son site Web et en copie papier.

ANNEXE I. MODÈLE DE PROPOSITION D'AMENDEMENTS AUX RÈGLEMENTS

De:	Autorité Portuaire			Tel No.	
	Adresse			Fax No.	
	Nom du ou des membres du comité technique			Email	
	Date of soumission	Nombre de pages		Nombre de propositions	
	Moyen de soumission	Nombre de pages de documents justificatifs			
A:	APN	email			
Proposition No I (Faire des copies supplémentaires de cette page pour d'autres propositions)					
Disposition actuelle			Disposition proposée		
Régulation			Régulation		
Titre			Titre		
Sous-régulation			Sous-régulation		
Titre			Titre		
Article			Article		
Sous-article			Sous-article		
Texte de la disposition actuelle		Texte de la disposition proposée		Raison de l'amendement	

Sommaire

Procédure d'amendement et de modifications des règles et des normes de régulation de l'exploitation Portuaire	7
Sommaire	i
Article I. Tarifs	1
Article II. Procédures de plainte et de résolution des litiges	3
Article III. Règles de fonctionnement et réglementations	8
Article IV. Annexes	43
Annexe 1. Obligations de tous les usagers des ports maritimes XX	65
Annexe 2. Formulaire pour la proposition de modification des réglementations	68

Article I. Tarifs

Réglementation 1. Procédure pour la révision des tarifs de base

1. L'entreprise doit notifier l'autorité de sa proposition de modification de ses tarifs de base, par écrit, au moins soixante (60) jours ouvrables avant la mise en application espérée de cette modification.
2. La notification envisagée en vertu du point 1 doit :
 - 2.1. fournir les détails de la modification proposée et être pleinement justifiée;
 - 2.2. spécifier les consultations effectuées par l'entreprise au sujet de la proposition de modification et les résultats de ces consultations, si applicable.

Réglementation 2. Accusé de réception de la modification tarifaire demandée

1. L'autorité doit accuser réception de la notification de l'entreprise, par écrit, dans les quinze (15) jours ouvrables suivant la date de soumission de cette dernière et indiquer cette date dans son accusé de réception :
 - 1.1. qu'elle requiert une clarification de la part de l'entreprise au sujet de tout aspect de la modification proposée ou
 - 1.2. qu'elle conteste la modification proposée pour l'une ou plusieurs des raisons suivantes:
 - 1.2.1. le tarif pratiqué par l'entreprise provoque des discriminations injustifiées entre les clients pour des services similaires fournis, ou rendus disponibles, à ces clients par l'entreprise;
 - 1.2.2. le tarif pratiqué par l'entreprise ne couvre pas le coût marginal à long terme de sa prestation de services ou de l'exploitation de ses installations; ou
 - 1.2.3. le tarif pratiqué par l'entreprise est artificiellement élevé lorsqu'il est comparé au coût de la prestation de services ou de l'exploitation de ses installations. (2) La proposition de modification tarifaire doit être considérée approuvée au cas où l'autorité n'aurait pas soumis une demande de clarification ou une objection suite à la demande de modification, dans les délais impartis en vertu du point 1.

Réglementation 3. Procédure pour l'obtention d'une clarification

1. L'autorité doit, au cas où elle aurait émis une notification quant à son intention de chercher à clarifier une modification de tarif, adresser à l'entreprise une demande écrite d'informations additionnelles dans les quinze (15) jours ouvrables suivant la date de soumission de son accusé de réception de la notification de l'entreprise. L'entreprise dispose à son tour de dix (10) jours ouvrables pour répondre à une telle demande.

2. L'autorité peut, dans sa demande écrite en vertu du point 1, stipuler que la proposition de modification de tarif ne pourra pas entrer en vigueur tant que l'autorité n'aura pas soumis une confirmation écrite mentionnant sa satisfaction au sujet de la clarification reçue.
3. Au cas où l'autorité est satisfaite de la clarification apportée par l'entreprise, elle doit en informer l'entreprise dans les plus brefs délais. La proposition de modification tarifaire doit être considérée approuvée au cas où l'autorité n'y aurait pas répondu dans les dix (10) jours ouvrables suivant la réception de cette dernière.
4. Si l'autorité n'est pas satisfaite de la clarification apportée par l'entreprise, elle doit informer l'entreprise de sa contestation de la proposition tarifaire de la manière prévue selon la réglementation 4.

Réglementation 4. Procédure pour la contestation d'un tarif

1. Au cas où l'autorité conteste une proposition tarifaire selon la sous-réglementation 3(1)(b), elle doit adresser à l'entreprise un document expliquant ses motifs dans les dix (10) jours ouvrables suivant sa correspondance indiquant à l'entreprise son intention de contester le tarif.
2. L'entreprise peut, dans les jours ouvrables suivant la réception du document expliquant les motifs de l'autorité, adresser à cette dernière une réponse écrite. L'autorité doit prendre en compte le document stipulant les motifs de l'entreprise et l'informer, sous dix (10) jours, de son intention de poursuivre sa contestation ou non. Au cas où l'autorité lève son objection, le tarif proposé doit être considéré approuvé.
3. Si l'autorité maintient son objection, le tarif proposé ne peut pas entrer en vigueur et le président peut :
 - 3.1. prescrire une procédure de médiation; ou
 - 3.2. procéder à la convocation d'un panel pour mener une enquête selon les réglementations de procédures de plainte et de résolution des litiges.

Réglementation 5. Procédure pour la révision des conventions de services

1. L'entreprise doit notifier l'autorité, par écrit, dans les dix (10) jours ouvrables qui suivent tout accord visant à octroyer un tarif spécial démontrant un écart par rapport au tarif de base et justifier cette décision.
2. Le tarif spécial proposé doit être considéré approuvé au cas où l'autorité n'aurait pas soumis une demande de clarification ou une objection dans les dix (10) jours ouvrables suivant la réception de la proposition de modification.
3. Si l'autorité soumet une demande de clarification ou une objection dans les délais impartis en vertu de la sous-réglementation 2, les procédures fixées dans la réglementation 3 ou 4 doivent être appliquées, selon le cas.

Article II. Procédures de plainte et de résolution des litiges

Ces réglementations prévoient deux types de résolution de litiges : la médiation et l'enquête. La première, moins formelle, a lieu en privé et est adéquate lorsqu'il est souhaitable qu'une plainte entre un usager du port et une entreprise soit résolue au travers de négociations commerciales ou lorsque la différence d'appréciation entre l'autorité et l'entreprise au sujet d'un problème de tarif ou de concurrence n'est pas majeur. Elle vise à trouver une résolution rapide des différends, sans attirer d'attention.

L'enquête est une procédure plus formelle qui convient lorsque des preuves doivent être rassemblées, des témoins contactés et des documents produits. Cette procédure est adéquate lorsqu'une forte divergence d'opinions existe ou lorsque les positions des parties sont vraiment figées. En théorie, l'enquête est publique bien que des procédures confidentielles soient permises.

Le rôle de l'autorité diffère selon qu'elle facilite la résolution d'un litige (ex. Lorsqu'un usager du port dépose une plainte à l'encontre d'une entreprise) ou qu'elle est elle-même l'autre partie d'un litige avec l'entreprise.

Dans le premier cas, l'autorité agit en tant que médiateur, désigne un médiateur ou entame une enquête pour résoudre une plainte. Cependant, lorsque l'autorité est également partie d'un litige, le rôle du médiateur revient à

Réglementation I. Procédure à suivre suite à la réception d'une plainte

- I. L'autorité doit informer l'entreprise, par écrit, dans les sept (7) jours ouvrables suivant la réception d'une plainte pour l'une ou plusieurs des raisons mentionnées ci-dessous et inviter l'entreprise à lui présenter ses commentaires sous quatorze (14) jours ouvrables :
 - I.1. l'entreprise ne donne pas accès aux services et installations portuaires de manière non-discriminatoire, juste et transparente;
 - I.2. l'entreprise s'adonne à des pratiques qui restreignent la concurrence ou qui risquent d'avoir des effets négatifs sur le commerce ou le développement économique;
 - I.3. le tarif pratiqué par l'entreprise provoque des discriminations injustifiées entre les clients pour des services similaires fournis ou rendus disponibles pour ces clients par l'entreprise;
 - I.4. le tarif pratiqué par l'entreprise ne couvre pas le coût marginal à long terme de la prestation de services ou de l'exploitation de ses installations;
 - I.5. le tarif pratiqué par l'entreprise est artificiellement élevé lorsqu'il est comparé au coût de la prestation de services ou de l'exploitation de ses installations;
 - I.6. l'entreprise ne se conforme pas à la politique maritime gouvernementale ou aux directives émises par le président.

2. L'autorité doit prendre en compte la plainte et les éventuels commentaires reçus de l'entreprise et peut :

2.1. rejeter la plainte si selon elle :

2.1.1. le sujet traité par la plainte est anodin, erroné, futile ou manque de substance; ou

2.1.2. le problème peut être directement résolu à travers des négociations entre l'entreprise et le plaignant;

2.2. accepter la plainte et aviser le président selon qu'il convient de traiter l'affaire par médiation ou via une enquête.

Note: C'est une bonne pratique réglementaire de fournir un mécanisme permettant au régulateur de ne pas avoir la responsabilité de résoudre tous les litiges. Les entreprises et l'opérateur portuaire doivent prendre pour acquis qu'ils doivent d'abord chercher une solution par voie de négociations de leur côté et prouver leur bonne foi dans la recherche d'une solution avant de contacter un médiateur. Une partie faisant preuve de mauvaise foi lors des négociations sera pénalisée lors des prochaines procédures plus formelles.

3. Si l'autorité

3.1. rejette la plainte pour les raisons spécifiées en vertu du point 2.1, elle doit fournir au plaignant et à l'entreprise un document écrit stipulant les motifs dans les plus brefs délais; ou

3.2. pense que l'affaire peut être résolue via des négociations directes entre l'entreprise et le plaignant, elle peut suggérer aux parties d'entrer en négociation pour résoudre l'affaire.

4. Si l'autorité a rejeté une plainte en vertu des raisons stipulées dans la réglementation 2.1.2, le plaignant peut, après avoir entrepris des négociations de bonne foi avec l'entreprise en vue de résoudre sa réclamation sans être pour autant parvenu à une entente, soumettre une nouvelle plainte à l'autorité. L'autorité doit prendre en compte toute plainte qui est soumise une seconde fois et si selon l'autorité il y a des motifs justifiant cette plainte, les provisions de la réglementation 2.2 doivent être appliquées.

Réglementation 2. Règlement des plaintes par la médiation

1. Si le président juge qu'une plainte ou la contestation de l'autorité au sujet d'un tarif proposé doit être résolue par voie de médiation, l'autorité doit signaler à l'entreprise et au plaignant (si applicable), avec au moins dix (10) jours ouvrables d'avance, qu'une rencontre entre les parties sera tenue pour exploiter les possibilités de résolution de la plainte ou de la contestation via un accord.
2. Si les procédures de médiation sont en lien avec une plainte, l'autorité ou le médiateur désigné par l'autorité doit présider cette rencontre.
3. Si les procédures de médiation sont liées à une contestation de l'autorité au sujet d'un tarif proposé, l'autorité et l'entreprise doivent conjointement désigner une personne dûment qualifiée pour mener les procédures de médiation.
4. Les procédures de médiation doivent se poursuivre aussi longtemps que le médiateur a des raisons valables pour penser qu'un résultat négocié peut être atteint. La médiation doit suivre les principes de justice naturelle.

Les procédures doivent être tenues privées mais chaque partie doit avoir le droit d'être représentée par la ou les personnes de son choix.

5. Si
 - 5.1. la plainte ou la contestation est résolue via un accord, le médiateur doit enregistrer le résultat à l'écrit et soumettre un rapport aux parties et au président;
ou si
 - 5.2. la plainte ou la contestation n'est pas résolue via un accord après que le médiateur ait entrepris tous les efforts nécessaires à l'obtention d'une solution négociée de l'affaire, le médiateur doit rapporter la situation au président et peut lui recommander que l'affaire soit référée pour une enquête.

Réglementation 3. Avis d'enquête à donner

1. L'autorité doit, selon les directives du président, publier un avis d'enquête
 - 1.1. dans le journal officiel; et
 - 1.2. dans un quotidien en circulation en Haïti ; et
 - 1.3. sur son site internet.
2. L'avis doit préciser :
 - 2.1. le but de l'enquête;
 - 2.2. la période durant laquelle l'enquête se déroulera;
 - 2.3. la période durant laquelle, et la forme sous laquelle, les membres du public peuvent émettre des propositions, ainsi que les informations relatives aux éventuelles audiences publiques; et
 - 2.4. les sujets pour lesquels l'autorité aurait souhaité des propositions.

Réglementation 4. Conduite de l'enquête

1. Le président doit, tout en agissant selon les conseils de l'autorité, désigner une ou plusieurs personnes compétentes et indépendantes pour former un panel pour enquêter sur la plainte. Le président doit désigner un des membres pour présider le panel, s'il y a lieu.
2. Lors de l'enquête, le panel n'est pas contraint à des règles ou des pratiques pour l'obtention de preuves mais peut obtenir des informations au sujet de toute affaire s'il le juge approprié.
3. Le panel peut recevoir des propositions écrites ou des dépositions.
4. Le panel
 - 4.1. doit organiser au moins une audience publique, à moins que le président lui demande de traiter l'enquête de manière confidentielle à la demande d'une des parties; et,

- 4.2. est libre de décider si une personne doit se présenter devant le panel en personne ou si elle peut être représentée par une autre personne.
5. Le panel peut déterminer qu'une audience ou une partie de l'audience soit tenue en privé s'il s'avère que
 - 5.1. c'est dans l'intérêt public; ou que
 - 5.2. la preuve est de nature confidentielle ou contient des informations commerciales sensibles.
6. En menant une enquête, le panel peut :
 - 6.1. consulter n'importe quelle personne jugée appropriée;
 - 6.2. organiser des séminaires publics et des ateliers; et,
 - 6.3. établir des groupes de travail.

Réglementation 5. Pouvoirs du panel

1. Le panel peut signifier à n'importe qui une sommation de
 - 1.1. fournir des informations spécifiques; ou
 - 1.2. produire des documents spécifiques; ou
 - 1.3. comparaître devant le panel pour fournir des preuves.
2. Une personne qui, sans excuse légitime, désobéit à une sommation est coupable d'une infraction.
3. Le fait que la conformité à une exigence puisse servir à incriminer une personne ou à la rendre passible d'une pénalité pour toute autre infraction est une excuse légitime en vertu de la sous-réglementation 2.
4. Une personne qui fournit au panel des informations qu'elle sait fausses ou trompeuses est coupable d'une infraction.
5. Une personne qui
 - 5.1. menace, intimide ou force une autre personne; ou
 - 5.2. prend, menace de prendre, incite ou est impliquée dans n'importe quelle action qui cause perte, préjudice ou désavantage à une autre personne parce que cette autre personne a assisté ou tenté d'assister le panel dans le cadre d'une enquête menée par ce dernier est coupable d'une infraction.
6. Il ne peut être intenté des poursuites civiles contre une personne qui a provoqué une perte, un préjudice ou un désavantage à une autre personne en émettant une déclaration de bonne foi ou en fournissant de bonne foi au panel un document ou une information en lien avec une enquête menée selon ces réglementations que la déclaration ait été faite ou le document ou l'information donnée ou non dans le cadre d'une soumission écrite ou d'une audience publique.

Réglementation 6. Rapport au président

1. Le panel doit soumettre une copie de son rapport final sur une enquête au président.

-
2. Lorsqu'une enquête a été conduite pour une plainte selon l'article 8 de la loi, le rapport doit :
 - 2.1. émettre une conclusion précisant si la plainte était justifiée et accompagnée ou non d'un état complet des motifs;
 - 2.2. ordonner à l'entreprise de supprimer les motifs de la plainte au cas où plainte est justifiée;
 - 2.3. statuer au sujet du paiement des dommages et intérêts.
 3. Lorsqu'une enquête a été conduite au sujet d'un tarif selon les articles 8 ou 9 de la loi, le rapport doit :
 - 3.1. émettre une conclusion précisant si la contestation de l'autorité était justifiée selon l'article 8 de la loi;
 - 3.2. déterminer un tarif ou une gamme de tarifs, si la contestation est justifiée;
 - 3.3. approuver le tarif, si la contestation n'est pas justifiée.
 4. Si pour le panel, le rapport final comporte des éléments confidentiels ou des informations commerciales sensibles, le panel doit diviser le rapport en
 - 4.1. un document contenant les informations confidentielles ou des informations commerciales sensibles; et,
 - 4.2. un autre document contenant le reste du rapport.
 5. L'autorité doit publier le rapport ou son résumé détaillé sur son site internet.

Réglementation 7. Recours

- I. Un recours doit être formulé par écrit et adressé au président
 - I.1. contre la décision d'un panel; ou
 - I.2. contre la décision de l'autorité de rejeter une plaintedans les sept (7) jours ouvrables suivant la publication du rapport du panel ou la réception de l'avis rejetant la plainte, selon le cas.
2. Le président peut examiner le recours comme il l'entend.

Article III. Règles de fonctionnement et réglementations

Préambule

- I. Ces réglementations portuaires visent à ce que :
 - I.1. les usagers du port bénéficient des meilleurs pratiques et procédures;
 - I.2. les opérateurs du port et du terminal offrent leurs services dans un environnement commercial leur permettant de répondre aux besoins des usagers;
 - I.3. l'autorité portuaire s'acquitte de ses fonctions de la manière la plus efficace, prudente et diligente et contribue à la fois à l'avancement et à la promotion de la situation compétitive du port, de son efficacité opérationnelle et de son orientation commerciale;
 - I.4. supprimer ou améliorer les règles et réglementations antérieures relatives aux ports.
2. L'autorité portuaire doit simplifier et minimiser le besoin d'information en termes de navires, cargaisons et passagers en vue de faciliter les pratiques et les procédures pour les propriétaires de navires, les capitaines, les agents, les passagers et leurs bagages ainsi que les propriétaires de cargaisons.

Commented [EL1]: Le régulateur du secteur portuaire est responsable d'établir les règles de fonctionnement régissant les opérations portuaires et la zone du port entrant dans sa juridiction. Les règles et les réglementations sont définies selon les règles, les réglementations, les lois locales et internationales, les conventions internationales et les meilleures pratiques et standards internationaux.

Les autorités portuaires, les capitaineries portuaires et autres organes dirigeants, les opérateurs, les pilotes, les remorqueurs de navires, les manutentionnaires, les prestataires et toute autre personne travaillant au port doivent les respecter.

Il est également d'usage de déterminer la localisation ou la délimitation géographique du port, ses caractéristiques techniques, ses heures de fonctionnement (opérations, bureaux administratifs et l'agenda de l'administration) et les points de contacts pour les différents services dont peuvent avoir besoin les usagers.

Application et standards minimaux

- I. À moins qu'une loi nationale n'en dispose autrement, les dispositions et les annexes de ces réglementations s'appliquent à l'autorité portuaire ainsi qu'à chaque terminal comme prévu dans l'annexe I: (Liste des ports); et
 - aux eaux navigables, travaux, activités ainsi qu'à la propriété gérée par l'autorité portuaire des ports mentionnés en annexe I: (Liste des ports);
 - à tous les navires, appareils, biens, véhicules, entreprises, organisations et personnes qui entrent ou utilisent un port mentionné en annexe I: (Liste of ports).
2. L'autorité se réserve le droit d'amender l'annexe I: (Liste des ports) en y ajoutant ou supprimant des noms de ports.
3. Chaque autorité portuaire peut, avec le consentement du XXXXXXXXXXXX, définir et adapter les frontières terrestres et aquatiques d'un port pour lequel il est responsable et pour qui ses réglementations s'appliquent et dont tout amendement doit être publié.
4. L'autorité portuaire se réserve le droit d'accepter uniquement les navires qui sont conformes aux normes de construction et de sûreté des sociétés de classification.
5. Chaque propriétaire, affréteur, capitaine ou agent soumettant une demande d'autorisation pour qu'un navire puisse entrer dans un port régi par ces réglementations doit s'assurer que les standards de ce navire, de son

Commented [EL2]: Les dispositions et annexes des réglementations et les protocoles internationaux minimaux, les conventions, les instruments, les résolutions, les codes, les lois nationales, les meilleures pratiques et les standards établis doivent être suivis. Ce chapitre ou section comprend les obligations légales, le droit commun général et les obligations fiduciaires d'une autorité portuaire. Il explique les obligations générales et les pouvoirs de l'autorité portuaire en rapport aux opérations portuaires, à la sûreté, à la sécurité et à l'environnement. Il renforce les obligations de promotion et de maintien de la conduite sûre et efficace des opérations dans le cadre de la prévention des incidents et des accidents au sein du port. Il explique comment gérer les différentes activités du port.

Commented [EL3]: Ministère duquel le port dépend

capitaine et de son équipage ne sont pas en-dessous des standards prévus par les conventions, protocoles, résolutions ou codes de bonnes pratiques comme présenté ci-dessous au point 6.

6. Les conventions, protocoles, résolutions ou codes sont :

- la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SVHM) de 1974, y compris le protocole SVHM de 1978, toujours selon ses modifications;
- la Convention internationale sur les lignes de charge (LOAD LINES en anglais) de 1966, y compris le protocole de 1988, toujours selon ses modifications;
- la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, modifiée selon le protocole de 1978, ci-après dénommée (MARPOL 73/78), toujours selon ses modifications;
- la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC du sigle anglais) de 1990 y compris le protocole de cette convention (Protocole HNS) traitant de la pollution marine par des substances dangereuses et toxiques, toujours selon ses modifications;
- la Convention internationale pour le contrôle et la gestion de l'eau et des sédiments de ballast de navires adoptée le 13 février 2004 et ses résolutions, toujours selon ses modifications;
- la Convention internationale sur le jaugeage des navires de 1969 (TONNAGE en anglais), toujours selon ses modifications;
- la Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG en anglais), de 1972, toujours selon ses modifications;
- la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets de veille (STCW) de 1965, toujours selon ses modifications;
- la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC) de 1972, toujours selon ses modifications;
- la Convention de l'OIT concernant la sécurité et l'hygiène dans les ports de 2005; toujours selon ses modifications;
- la deuxième édition du Code de pratiques de l'OIT sur la prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports de 1996, toujours selon ses modifications;
- la Convention C185 de l'OIT sur les pièces d'identité nationales des gens de mer de 2003 (révisée), toujours selon ses modifications;
- le Code de pratiques de l'OMI-OIT sur la sûreté dans les ports de 2004, toujours selon ses modifications;
- la Convention pour la protection des eaux régionales y compris le protocole s'y référant toujours selon ses modifications;
- (toute réglementation régionale) sur la protection de l'environnement marin contre la pollution, y compris le protocole s'y référant, toujours selon ses modifications;
- la convention internationale sur la recherche et le sauvetage en mer de 1979, toujours selon ses modifications;
- la Convention consolidée du travail maritime de 2006, toujours selon ses modifications;
- toute autre Convention en lien avec la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement adoptée par l'OMI ou l'OIT ou toute autre organisation internationale, après l'entrée en vigueur de ces réglementations.

Commented [EL4]: En référence

Partie I. Ports

Réglementation 1. Objectifs de ces réglementations

- I. Pour l'autorité portuaire, les objectifs de ces réglementations sont les suivants :
- rendre disponible les infrastructures, équipements, systèmes et services selon les meilleures normes, pratiques et standards internationaux;
 - contribuer aux objectifs socio-économiques nationaux et promouvoir la compétitivité des ports et les objectifs commerciaux du pays sur le marché international XXXXXXXX;
 - encourager l'harmonisation des standards, codes et indicateurs de performance des services portuaires dans une perspective globale et s'assurer que la répartition des navires correspond aux besoins des usagers;
 - assister XXXXXXXX dans son engagement de promotion des objectifs des Nations Unies (ex. OMI et OIT) de mise en œuvre et d'exécution d'un système maritime unifié de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement en vue d'atteindre les objectifs des agences de protection de l'environnement en matière de prévention de la pollution de la terre, des airs et de l'environnement marin;
 - encourager la participation du secteur privé dans la prestation de services portuaires en vue de garantir une utilisation économique des ressources et une concurrence juste;
 - solliciter un apport professionnel et technologique des industries maritimes;
 - établir et coordonner une collaboration étroite pour l'échange d'informations et coopérer avec tous les systèmes de transport de surface et avec les organes gouvernementaux;
 - investir dans le futur en faisant la promotion au niveau national de l'emploi, de l'éducation et de l'apprentissage sur le long-terme des ressources humaines des ports.

Réglementation 2. Pouvoirs de l'autorité

- I. L'autorité peut, à n'importe quel moment, modifier, rejeter ou instaurer des règles, décisions ou directives au sujet de la gestion, du contrôle et de l'utilisation d'un port ou d'un type de ports incluant :
- I.1. la navigation et l'utilisation d'un port et de ses abords par des navires, le contrôle du trafic des navires, le suivi, l'amarrage, le remorquage, l'accostage et le chargement et déchargement des navires;
 - I.2. le maintien de l'ordre, la sécurité et la sûreté des personnes, des ports, des installations portuaires et la protection des environnements terrestre, aérien et marin;
 - I.3. l'enlèvement, la destruction et l'évacuation d'un navire, de matériel ou de toute autre chose interférant avec la navigation ou les opérations et le recouvrement des coûts encourus;
 - I.4. le trafic et la circulation des personnes, véhicules et cargaisons;
 - I.5. le transport, la manutention et le stockage des cargaisons et des marchandises dangereuses ou toutes autres substances qui représentent ou peuvent représenter un danger pour la vie ou les biens;
 - I.6. avec l'accord du (XXXXXXX) de l'autorité portuaire, ces modifications doivent :
 - I.6.1. être conformes aux dispositions de la Convention de l'OMI (Organisation maritime internationale) sur la recherche et le sauvetage en mer de 1979;

Commented [EL5]: Ce chapitre analyse les pratiques générales issues des règles et réglementations opérationnelles du port pour garantir des opérations sûres et conformes dans la zone du port. Ce chapitre décrit les pouvoirs et responsabilités caractéristiques compris dans les règles d'exploitation portuaire.

Commented [EL6]: Les autorités portuaires en tant que propriétaires de port, développent des directives pour tous les usagers du port, incluant les opérateurs de terminaux portant sur les opérations portuaires, les standards, les procédures et la conduite sur les lieux du port. L'autorité portuaire indique les objectifs du document que ce soit pour le développement des opérations portuaires selon les meilleures pratiques internationales, pour encourager la participation du secteur privé ou pour atteindre n'importe quel autre objectif qu'elle s'est fixée.

Commented [EL7]: Nom du pays

Commented [EL8]: Nom du pays

Commented [EL9]: Les règles de fonctionnement et les réglementations du port sont les mécanismes utilisés par l'autorité portuaire pour communiquer les pouvoirs et devoirs légaux en adoptant les meilleures pratiques. Cette section porte sur le droit de révision, de mise à jour et de modification des réglementations.

Commented [EL10]: ministère de tutelle

- I.6.2. déterminer des zones de refuge pour les navires en détresse (selon la résolution A. 949(23) de l'OMI);
 - I.6.3. supporter les services d'assistance maritime, (MAS sigle du terme anglais) (selon la résolution A.950 (23) de l'OMI);
 - I.6.4. enquêter, selon les réglementations SOLAS 1/21 et MARPOL73/78, articles 8 et 12, au sujet de n'importe quel accident de navire relatif aux directives décrites dans ces conventions;
 - I.6.5. promouvoir l'adhésion aux conventions régionales visant à protéger les environnements terrestre, aérien et maritime ainsi que le respect de ces dernières;
 - I.6.6. établir des services médicaux pour les marins à bord des navires y compris les infrastructures et les équipements requis pour la mobilité de ces services.
- I.7. Et toute autre obligation stipulée en annexe I de ces réglementations.
2. Toute règle, décision ou directive relative à l'annexe I
- 2.1. s'impose à l'autorité portuaire; et
 - 2.2. ne peut entrer en vigueur avant les quatre-vingt-dix (90) jours suivant la date de publication des réglementations à moins que la situation requiert une entrée en vigueur anticipée ce qui doit être publiée.

Note explicative : les thèmes abordés dans la sous-réglementation 3 sont déjà couverts par le décret No.6 dans la mesure où l'ADPC a le pouvoir de contracter des prestataires de services dans les ports.

Réglementation 3. Comité consultatif

- 1. L'autorité peut, en vue d'obtenir les conseils des parties prenantes au sujet des activités, services, programmes et plans portuaires, établir un comité consultatif. Les membres de ce comité doivent être délégués par les industries et les administrations relatives aux ports et aux transports des secteurs public et privé.
- 2. Les détails pour l'établissement d'un comité consultatif doivent être fixés par des décisions émanant de l'autorité.

Commented [EL11]: Pour obtenir les conseils des parties prenantes au sujet des activités, services, programmes et plans portuaires, l'établissement d'un comité consultatif est prévu. Les membres de ce comité doivent être délégués par les industries et les administrations relatives aux ports et aux transports des secteurs public et privé.

Réglementation 4. Relations entre les organismes gouvernementaux

- 1. Tous les organismes gouvernementaux doivent, lors de la prestation d'un service ou de l'exercice d'une obligation dans un port, garantir la confiance publique au travers de l'intégrité et du professionnalisme de leur personnel dans le cadre de l'exécution de leurs obligations.
- 2. Les règles fixées par l'autorité doivent, après consultation avec les organismes gouvernementaux pertinents, spécifier les devoirs de ces organismes envers l'autorité portuaire.

Commented [EL12]: Ici, les réglementations décrivent les fonctions réglementaires du port propriétaire foncier « land lord port en anglais » selon lesquelles l'autorité portuaire exerce des pouvoirs et des interactions réglementaires avec d'autres organes compétents pour garantir la conformité en matière de sûreté, sécurité, sauvegarde de l'environnement, navigation, transport des biens dangereux, santé entre autres.

Partie 2. Activités, interdictions et autorisations

Réglementation 5. Activités régies par des contrats

1. Si autorisée au moyen d'un contrat, un bail, une concession ou une licence obtenue d'une autorité portuaire, une personne peut exercer une activité mentionnée dans la colonne 1 de l'annexe 2 (Liste des activités).
2. Si une activité mentionnée dans la colonne 1 de l'annexe 2 (Liste des activités) provoque un effet interdit dans la réglementation 6 (Interdictions), l'autorité portuaire peut poser comme condition dans le contrat, le bail, la concession ou la licence que la personne doive prendre les mesures nécessaires pour éviter ou mitiger cet effet.

Commented [EL13]: Pouvoir de l'autorité portuaire d'autoriser des contrats, baux, concessions et licences pour mener des activités dans le port.

Réglementation 6. Interdictions

1. Toute personne peut être assujettie à une amende et contrainte à réparer le dommage causé dans le cadre de l'exercice d'une activité interdite au sein d'un port ou d'une activité qui peut provoquer les effets suivants :
 - 1.1. la mise en danger des personnes ou de leur santé, du port, des navires et des biens ou de leur sécurité et sûreté;
 - 1.2. les entraves au trafic, remorquage, manœuvre, accostage ou amarrage des navires;
 - 1.3. les obstructions aux zones terrestres et aquatiques;
 - 1.4. les entraves ou obstacles aux activités autorisées;
 - 1.5. la réduction de la profondeur des eaux du port ou des approches;
 - 1.6. les dommages aux personnes, navires, cargaisons, véhicules, bagages ou tout autre bien;
 - 1.7. l'émission d'agents polluants ou réducteurs de la qualité du sol, de l'eau ou de l'air du port;
 - 1.8. les entraves ou autres nuisances aux opérations portuaires ou à la propriété gérée par l'autorité portuaire ou par les opérateurs portuaires contractés ou licenciés.
2. Aucune personne ne doit exercer une activité mentionnée dans la colonne 1 de l'annexe 2 (Liste des activités) au cas où la colonne 4 comporte un "X".

Commented [EL14]: Mise à disposition d'une liste d'activités et de comportements interdits dans l'enceinte du port. Cette liste comprend la mise en danger de la santé des personnes, du port, des navires ou des biens, les entraves aux opérations portuaires et aux autorités, les dommages aux personnes et aux biens et la pollution ; entre autres.

Réglementation 7. Autorisations par panneaux ou formulaires

1. Une autorité portuaire peut, via des panneaux affichés ou des formulaires, autoriser une personne à exercer une activité mentionnée dans la colonne 1 de l'annexe 2 (Liste des activités) au cas où la colonne 2 comporte un "X".
2. Aucune personne ne doit exercer une activité mentionnée dans la colonne 1 de l'annexe 2 (Liste des activités) au cas où la colonne 2 comporte un "X" à moins que cette personne réponde aux conditions fixées par l'autorité portuaire pour exercer cette activité.
3. Une condition de cette annexe 2 peut inclure la mise à disposition d'un plan de sûreté, de sécurité et de prévention de la pollution ou un plan opérationnel et la soumission de certificats de qualification pour le personnel ayant pour charge de mener cette activité, à la satisfaction de l'autorité portuaire.

Commented [EL15]: Mettre en place des conditions autorisant l'exercice de certaines activités au port.

Réglementation 8. Autorisations des personnes

1. Aucune personne ne doit exercer une activité mentionnée dans la colonne 1 de l'annexe 2 (Liste des activités) au cas où la colonne 3 comporte un "X" à moins que cette personne obtienne une autorisation le lui permettant et qu'elle réponde aux conditions fixées par cette autorisation.
2. Une autorité portuaire peut octroyer une autorisation écrite à une personne pour l'exercice d'une activité mentionnée dans la colonne 1 de l'annexe 2 (Liste des activités) au cas où la colonne 3 comporte un "X".
3. Au sujet de la colonne 4, l'autorité portuaire peut octroyer une autorisation à la réception d'une demande ainsi que les informations requises par l'autorité portuaire.
4. S'il s'avère que l'activité peut produire un effet interdit sous la réglementation 6 (Interdictions), l'autorité portuaire peut refuser d'octroyer une autorisation ou peut exiger que cette personne obtienne d'abord une assurance couvrant les risques liés à son activité.
5. Une personne faisant une demande d'autorisation en vertu de cette réglementation doit fournir à l'autorité portuaire :
 - 5.1. le nom et l'adresse de la personne soumettant la demande;
 - 5.2. des informations pertinentes relatives à l'activité et celles requises par l'autorité portuaire en vue d'analyser la probabilité d'un résultat interdit en vertu de la réglementation 6 (Interdictions);
 - 5.3. si requis par l'autorité portuaire, des preuves que la personne soumettant la demande dispose d'une assurance qui fournit une couverture suffisante au regard du risque de l'activité et l'ajout du nom de l'autorité portuaire comme bénéficiaire additionnel; et
 - 5.4. si requis par l'autorité portuaire, preuves de performance en termes de sécurité ainsi que la sécurité à mettre en place en cas de dommages, dans le cadre de l'activité.
6. L'autorité portuaire peut annuler une autorisation octroyée ou changer les conditions de l'autorisation si l'exercice de l'activité engendre un résultat interdit par la réglementation 6 (Interdictions).
7. Si une autorisation octroyée est annulée, l'autorité portuaire doit envoyer un avis d'annulation à la personne sans délai et le publier afin d'en informer toutes les parties concernées.

Commented [EL16]: Déterminer les activités qui requièrent une autorisation de l'autorité portuaire pour être exercées.

Partie 3. Notification, trajet, circulation et pilotage des navires

Réglementation 9. Notification, trajet, circulation et pilotage des navires

Sous-réglementation 9.1. Objet et portée

- I. Pour la protection de la vie humaine, la sûreté et l'efficacité du trafic maritime et la prévention de la pollution par les navires, l'autorité portuaire doit encourager l'application et l'utilisation de :
 - I.1. Système de notification obligatoire des navires;
 - I.2. systèmes de routage obligatoire des navires; et
 - I.3. service de trafic des navires se trouvant dans les eaux ou se dirigeant vers les eaux de XXXXXX.

Commented [EL17]: Elle comprend l'application des règles pour la protection de la vie humaine, la sûreté et l'efficacité du trafic maritime et la prévention de la pollution par les navires. Elle comprend également la notification des navires, les exigences d'information, les rapports d'incidents et d'accidents en mer, le système de routage obligatoire des navires, l'enregistreur des données de voyage des navires, le service de trafic maritime. Elle indique les notifications, les systèmes de routage des navires et les services de trafic obligatoires. Par exemple, il est généralement recommandé de demander de porter les systèmes et les services aux standards minimum de la convention SOLAS de l'OMI. Les rapports de notifications des navires ainsi que tout changement apporté aux informations notifiées doivent par exemple être émis 48 heures avant les arrivées. L'utilisation des systèmes d'identification automatiques (AIS, sigle anglais du terme), le système d'alerte de sûreté d'un navire (SSAS, sigle anglais du terme) et l'exigence d'avoir à bord le système mondial de détresse et de sécurité en mer (GMDSS, sigle anglais du terme). N'importe quel incident ou accident survenu sur le navire doit être notifié et il convient de signaler si le navire n'a pas respecté les réglementations obligatoires. Les déversements d'hydrocarbures ou autres violations des conventions MARPOL ainsi que tout autre incident environnemental doivent être signalés.

Commented [EL18]: Nom du pays

2. Lorsqu'un système ou service en vertu du point 1 est appliqué, il doit avoir pour standards minimaux ceux requis par les dispositions de la Convention SOLAS de l'OMI, chapitre V, réglementations 10, 11 et 12, en lien avec les résolutions correspondantes, selon les modifications existantes, et doit être appliqué à n'importe quel navire, sauf disposition contraire.
3. Lorsqu'un système ou service selon le point 1 est appliqué, les obligations de rapports et de compte-rendus sont :
 - 3.1. Un système de notification obligatoire et un système de routage obligatoire des navires exigent :
 - 3.1.1. l'échange d'informations des navires à la terre et de la terre aux navires au sujet du trafic de navires se dirigeant vers les eaux (qu'ils les traversent ou non) de XXXXXXX; et
 - 3.1.2. l'échange d'informations terre à terre entre les autorités portuaires au sujet des navires se dirigeant vers un port en vertu de cette réglementation ;
 - 3.2. Le service de trafic maritime exige l'échange d'informations des navires à la terre et de la terre aux navires au sujet du trafic de navires entrant un port, le quittant ou s'y trouvant.
4. Si certains systèmes ou services existants sont modifiés, ou de nouveaux systèmes ou services établis, l'autorité portuaire doit utiliser les dispositions des résolutions de l'OMI, MSC.43 (64), amendées selon la résolution de l'OMI, MSC.111 (73) et doit être également guidée par les principes généraux de systèmes de compte-rendus et les exigences obligatoires de la résolution A.851 (20) de l'OMI.

Sous-réglementation 9.2. Exigences de notification dans le cadre du système de compte-rendu obligatoire des navires

1. Lorsqu'un système de notification obligatoire des navires existe, le capitaine ou agent d'un navire traversant les eaux de XXXXX c'est à dire en transit pour se diriger vers un port XXXXX, doit notifier, au moins 48 heures à l'avance, l'autorité portuaire compétente, de son intention d'entrer et de circuler dans les eaux en fournissant les informations relatives au bateau selon la partie 1 (Liste d'informations) de l'annexe 5A.
2. Le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire tentant d'entrer un port dans un but autre que celui d'effectuer des opérations de chargement ou de déchargement de cargaisons ou de passagers, comme une réparation, un ravitaillement en combustible, une assistance médicale, un changement d'équipage, ou d'un navire en détresse ou en situation d'urgence doit suivre les dispositions de ces réglementations et fournir les informations en vertu du point 1.
3. Le capitaine d'un navire, en vertu des points 1 et 2, doit informer l'autorité portuaire de tout changement apporté aux informations notifiées jusqu'à ce qu'il ne lui incombe plus de notifier de manière formelle.
4. Tout navire entrant en XXXXX, tentant d'entrer dans les eaux du port de XXXXX, selon la partie 2 (Liste d'informations) de l'annexe 5A, doit comporter un système d'identification automatique (AIS, sigle anglais du terme) et un système d'alerte de sûreté de navire (SSAS sigle anglais du terme) conformes aux exigences et aux standards de performance fixés dans la Convention SOLAS de l'OMI, toujours selon les modifications.

(Note: Il s'agit d'une exigence plus élevée que les réglementations internationales des navires non-SOLAS)

Commented [EL19]: Nom du pays

Commented [EL20]: Nom du pays

Commented [EL21]: Nom du pays

Commented [EL22]: Nom du pays

Commented [EL23]: Nom du pays

5. Chaque navire pénétrant dans les eaux de XXXXX, se dirigeant vers un port de XXXXX doit disposer à bord de l'équipement de radio requis, conformément au chapitre IV de SOLAS 74, toujours selon les modifications, le système mondial de détresse et de sécurité en mer (GMDSS, sigle anglais du terme) pour transmettre des alertes de détresse navire-terre via au moins deux moyens de communication indépendants utilisant chacun un service de radio de communication différent.
6. Chaque autorité portuaire a le pouvoir d'exiger du propriétaire, capitaine ou agent de navire se dirigeant vers les eaux de XXXXX ou pénétrant un port de XXXXX des informations additionnelles au sujet de son navire, son équipage, ses passagers et ses cargaisons sous la forme fixée par l'autorité portuaire qui doit être publiée.

Commented [EL24]: Nom du pays

Commented [EL25]: Nom du pays

Commented [EL26]: Nom du pays

Commented [EL27]: Nom du pays

Sous-réglementation 9.3. Exigence d'information/notification par rapport aux Navires

1. Les navires correspondants aux critères stipulés dans les points 1.1 à 1.3 sont des navires présentant un risque potentiel pour la navigation ou un danger pour la sécurité maritime, la sécurité des personnes et des biens ou l'environnement. Il s'agit de :
 - 1.1. Navires, qui, lors de leur voyage :
 - 1.1.1. ont été impliqués dans des incidents ou des accidents en mer ou n'ont pas respecté les exigences de notification obligatoire des navires; ou
 - 1.1.2. n'ont pas respecté les réglementations du système de routage obligatoire;
 - 1.2. navires ayant déversé des hydrocarbures ou commis d'autres violation de la Convention MARPOL ou d'autres conventions régionales dans les eaux placées sous la juridiction de XXXXX;
 - 1.3. navires qui n'ont pas respecté les exigences des réglementations applicables en lien avec le système de notification obligatoire des navires ou le système de service de trafic des navires, qui tombent sous la responsabilité de l'autorité portuaire de XXXXX ainsi que les manquements du navire aux règles et réglementations pertinentes du code ISPS de l'OMI en rapport avec les mesures de contrôle d'un port par l'État, ou toute autre violation relative au code ISPS de l'OMI.
2. Une autorité portuaire détenant des informations pertinentes au sujet de navires tombant sous les spécificités du point 1 doit agir conformément aux réglementations et communiquer toutes informations (terre-à-terre) aux autorités nationales compétentes et concernées ainsi qu'à l'autorité portuaire ou l'autorité compétente pour la route prévue par le navire.
3. L'autorité portuaire doit mettre en œuvre les mesures nécessaires et peut procéder à toute inspection ou vérification au sujet des navires décrits en vertu du point 1. Elle doit informer tous les YYYY États membres concernés par les résultats de leurs inspections et les actions ou sanctions prises.
4. L'autorité portuaire doit, dans le cadre de l'exécution du point 3, entrer en communication avec l'autorité qui prendra les mesures nécessaires pour informer les autorités compétentes et/ou les autorités portuaires des États membres YYYY.

Commented [EL28]: Nom du pays

Commented [EL29]: Nom du pays

Commented [EL30]: Protocole d'entente (MOU sigle du terme en anglais) PSC

Commented [EL31]: Protocole d'entente (MOU sigle du terme en anglais)

Sous-réglementation 9.4. Notification des incidents ou accidents en mer par les navires

1. En vue de prévenir ou de mitiger toute menace à la sécurité maritime et celle des individus, des biens et de l'environnement, chaque autorité portuaire doit s'assurer que le capitaine d'un navire naviguant dans les eaux de XXXXX rapporte dans l'immédiat :

Commented [EL32]: Nom du pays

- I.1. tout incident ou accident mettant en jeu la sécurité d'un navire, comme les collisions, feux, situations de navires échouant, dommages, dysfonctionnements ou pannes, inondations, ripages de la cargaison, toute anomalie au sujet des dispositifs de direction ou défaillance au niveau de la structure ou de la coque, ou tout autre dommage;
 - I.2. tout incident ou accident mettant en jeu la sécurité de la navigation, comme des défaillances pouvant affecter la maniabilité des navires et la navigabilité;
 - I.3. toute situation pouvant polluer les eaux ou la rive;
 - I.4. toute nappe d'hydrocarbure ou autre matière, conteneur ou emballage polluants dérivant en mer.
2. La notification en vertu du point I doit comporter l'identité, la position, le port de départ, le port de destination du navire ainsi que l'adresse à partir d'où l'information au sujet des dangers, des risques, des menaces, des biens dangereux ou polluants à bord a été relevée, le nombre de personnes à bord, les détails de l'incident et toute autre information pertinente en conformité aux exigences à date de l'OMI (Résolution A.851(20) de l'OMI, (Principes généraux des systèmes de compte-rendus de navires et exigences de compte-rendus y compris les directives concernant la notification des incidents)).
3. L'autorité portuaire doit immédiatement transmettre les informations, en vertu des points I et 2, aux autorités qui les véhiculeront auprès des agences gouvernementales concernées pour prendre les mesures appropriées.
4. Si, selon l'autorité ou autres agences gouvernementales, une enquête au sujet d'un accident ou d'un incident lié à un navire en vertu du point I est jugée nécessaire, l'enquête doit être menée en conformité avec la loi nationale applicable.

Commented [EL33]: Ou une loi maritime pertinente

Sous-réglementation 9.5. Système de routage maritime et enregistreur de données de voyage obligatoires

1. Toute autorité portuaire doit :
 - I.1. s'assurer que tous les navires qui entrent dans une zone, couverte par un système de routage obligatoire des navires, opérée par XXXXX, utilisent le système selon les directives et les critères développés par l'OMI au chapitre 5 de la réglementation 10 de la Convention SOLAS. Elle doit également promulguer toutes les informations nécessaires à l'utilisation sûre et efficace du système de routage;
 - I.2. s'assurer que tous les navires pénétrant les eaux de XXXXX ou se dirigeant vers le port de XXXXX disposent d'un système d'enregistrement de données de voyage (VDR, sigle du terme anglais), conforme à la partie 2 (Liste d'informations) de l'annexe 5A, qui répond aux exigences et aux standards de performance stipulés dans la Convention SOLAS de l'OMI, toujours selon ses modifications.
2. Les données collectées par le système d'enregistrement de données de voyage d'un navire doivent être rendues disponibles aux autorités compétentes de XXXXX dans le cadre d'une enquête.
3. Les autorités compétentes de XXXXX doivent s'assurer que ces données soient correctement analysées et que les conclusions de l'enquête soient publiées au plus vite à l'issue de cette dernière.

Commented [EL34]: Nom du pays

Commented [EL35]: Nom du pays

Commented [EL36]: Nom du pays

Commented [EL37]: Nom du pays

Commented [EL38]: Nom du pays

Sous-réglementation 9.6. Service de trafic maritime

1. Au sujet des navires, l'autorité portuaire à le pouvoir de :
 - 1.1. donner une autorisation de mouvement à un navire lui permettant d'entrer dans le port ou dans son enceinte, d'en sortir ou de s'y déplacer;
 - 1.2. ordonner au capitaine, au pilote ou à la personne en charge du navire de fournir des informations spécifiques en lien avec le navire;
 - 1.3. ordonner à un navire d'utiliser dans ses communications avec la station portuaire ou avec d'autres navires des fréquences radio déterminées;
 - 1.4. ordonner à un navire, au moment indiqué ou pendant la période indiquée, de :
 - 1.4.1. quitter le quai, le poste ou l'installation portuaire;
 - 1.4.2. sortir d'un secteur ou de ne pas y entrer; ou
 - 1.4.3. se rendre ou rester à un endroit précis.
 - 1.5. passer des ordres aux navires se trouvant à proximité d'un navire en situation de difficulté apparente ou présentant un risque de pollution ou autre danger pour la vie humaine ou les biens.
2. Les procédures prévues par une autorité portuaire en lien avec le trafic maritime d'un port, de ses approches et de ses ancrages doivent être conformes aux pratiques et standards nationaux et internationaux des services de trafic maritime et en particulier à ceux prévus par les conventions internationales et les réglementations nationales.
3. Aucun navire ne doit, au cas où il est tenu d'obtenir une autorisation de mouvement, entrer, sortir ou circuler dans un port ou dans une zone de circulation portuaire de ce port sans avoir obtenu une autorisation.
4. Les navires militaires des forces nationales ou étrangères peuvent avoir accès aux ports.

Réglementation 10. Infrastructures, équipements, données et exigences en matière de coopération

Sous-réglementation 10.1. Echange de données entre **ZZZZZ** les États membres

1. L'autorité portuaire doit utiliser, les infrastructures et les procédures terrestres adaptées pour les systèmes de compte-rendu des navires, les systèmes de routage et les services de trafic maritime, y compris la réception et l'utilisation des informations provenant d'un AIS en prenant en compte un accès nécessaire à la transmission des compte-rendus.
2. L'autorité portuaire doit, là où de tels systèmes sont en utilisation, veiller au respect des exigences du système de compte-rendu des navires et de routage et les services de trafic maritime obligatoires.
3. L'autorité portuaire doit coopérer avec d'autres autorités portuaires **ZZZZZ** en garantissant l'interconnexion et la compatibilité des systèmes nationaux utilisés dans le cadre de la gestion des informations requises tel qu'énoncé dans la partie 3 (Liste d'information) de l'annexe 5A.
4. Les systèmes de communication de la partie 3, doivent comporter les caractéristiques suivantes :

Commented [EL39]:

L'échange d'informations et la coopération au sujet des informations relatives aux navires et au format des compte-rendus comprennent généralement des dispositions avec des procédures d'inspection régulière au sujet des systèmes terrestres conformes aux standards et aux réglementations, des formats de compte-rendus pour les navires faisant escales dans un port, la disponibilité d'informations à jour venant de l'autorité portuaire à destination de l'industrie maritime, des procédures de modification d'information et des mesures garantissant la confidentialité des informations.

Commented [EL40]: Protocole d'entente (MOU sigle du terme en anglais) PSC

Commented [EL41]: Membres du Protocole d'entente (MOU sigle du terme en anglais) PSC

4.1 l'échange de données doit être effectué par voie électronique, et doit permettre la réception et le traitement de messages notifiés ;

4.2. le système doit permettre la transmission des informations 24 heures sur 24;

4.3. chaque autorité portuaire doit être en mesure de transmettre, sans délai, à un port ou à l'autorité compétente d'un autre État membre **ZZZZZ**, qui en fait la demande, les informations concernant le navire et les marchandises dangereuses ou polluantes.

Commented [EL42]: Protocole d'entente (MOU sigle du terme en anglais) PSC

*Sous-réglementation 10.2. Coopération entre les Etats membres du **ZZZZZ***

I. Chaque autorité portuaire doit, via l'autorité compétente, coopérer avec les États membres du **ZZZZZ** pour atteindre les objectifs suivants :

Commented [EL43]: Protocole d'entente (MOU sigle du terme en anglais) PSC

- I.1. optimiser l'utilisation des informations collectées en vertu de la réglementation 9, en développant des liens télématiques entre les autorités portuaires pour l'échange de données en rapport avec les mouvements des navires, leurs heures prévues d'arrivées aux ports, leurs cargaisons et autres informations selon le cas;
- I.2. développer et améliorer l'efficacité des liens télématiques entre les États membres en vue d'obtenir une image plus claire du trafic, d'améliorer le suivi des navires en transit et d'harmoniser et simplifier les rapports requis des navires en route;
- I.3. étendre la couverture du système de suivi et d'information sur le trafic des navires et/ou l'actualiser en vue d'améliorer l'identification et le suivi des navires;
- I.4. encourager et mettre en place des systèmes de compte-rendus et des services de trafic maritime obligatoires ainsi que des systèmes d'organisation du trafic appropriés en vue de les soumettre à l'OMI pour approbation;
- I.5. élaborer des plans concertés, qui devront être approuvés par l'autorité pour accommoder les navires en détresse.

Commented [EL44]: Protocole d'entente (MOU sigle du terme en anglais) PSC

Les ministères compétents ou les autorités désignées et les **ZZZZZ** établiront, après l'entrée en vigueur de ces réglementations, des autorités portuaires permanentes avec un comité de liaison ayant pour tâches d'atteindre les objectifs relatifs au point I.

Commented [EL45]: Membres du Protocole d'entente (MOU sigle du terme en anglais) PSC

Sous-réglementation 10.3. Mise en œuvre

I. L'autorité doit :

- I.1. mener des inspections de manière régulière pour garantir le fonctionnement des systèmes télématiques terrestres de façon à répondre aux exigences de ces réglementations; et
- I.2. établir des procédures pour garantir, sans délai, la transmission des informations relatives aux mesures prises au sujet des navires.

Sous-réglementation 10.4. Formats des compte-rendus

1. Le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire tentant d'entrer dans les eaux de XXXXX ou le port de XXXXX doit utiliser ZZZZZ les formats de compte-rendus tel que mentionné dans l'annexe 5B. La dernière version des formats de ces compte-rendus peut être obtenue sur le site internet de n'importe quel port de ZZZZZ et peut être utilisée dans tous les ports ZZZZZ y compris XXXXX.

Sous-réglementation 10.5. Désignation, publication et confidentialité

1. L'autorité portuaire doit garantir que les informations fournies à l'industrie maritime et leurs clients réguliers soient à jour, notamment via des publications nautiques et internet. Les informations doivent comporter le nom de l'autorité, les zones côtières et la zone géographique sous sa juridiction, et les procédures établies pour la notification des informations prévues en vertu de cette réglementation.
2. L'autorité portuaire doit fournir à l'OMI, au travers de l'agence gouvernementale appropriée, une liste des autorités et des stations désignées avec toutes les informations pertinentes ainsi que les mises à jour ultérieures.
3. Les agences gouvernementales appropriées prendront des mesures visant à garantir la confidentialité des informations qui leur sont envoyées selon la réglementation 9.

Réglementation II. Zones de pilotage obligatoire, pilotage et exemptions

1. Les eaux situées à l'intérieur des limites de chaque port selon l'annexe I (Liste des ports) sont des zones de pilotage obligatoire.
2. Le terme "eaux" utilisé dans le point I comprend les bassins portuaires, les approches ou voies d'accès portuaires, les canaux et autres eaux navigables.
3. L'autorité portuaire peut délivrer des certificats d'exemption de pilotage aux capitaines des navires qui visitent le port de manière régulière avec ces mêmes navires, aux navires opérés par un détenteur d'une licence ou aux navires dont les dimensions le justifient.
 - 3.1. L'autorité portuaire peut refuser les services de pilotage en cas de :
 - 3.1.1. mauvaises conditions météorologiques et conditions de navigation et de trafic;
 - 3.1.2. défaillances ou faiblesses au niveau de la structure du navire, des équipements de sécurité ou des systèmes de direction ou de propulsion.
 - 3.2. Si sans motif raisonnable, la personne en charge du navire n'arrive pas à
 - 3.2.1. fournir des méthodes sécuritaires d'embarquement et de débarquement pour les pilotes;
 - 3.2.2. fournir un hébergement décent et des repas au pilote, si le pilote reste à bord pour une durée supérieure à 3 heures;
 - 3.2.3. signer le rapport uniforme du capitaine, "Uniform Master's Report", fournit par l'autorité ou le pilote; ou
 - 3.2.4. respecter les obligations concernant l'émission de rapports selon les réglementations 9 et 28.

Commented [EL46]: Nom du pays

Commented [EL47]: Nom du pays

Commented [EL48]: Membre du Protocole d'entente (MOU sigle du terme en anglais) PSC

Commented [EL49]: Membre du Protocole d'entente (MOU sigle du terme en anglais) PSC

Commented [EL50]: Membre du Protocole d'entente (MOU sigle du terme en anglais) PSC

Commented [EL51]: Nom du pays

Commented [EL52]: Elle détermine les règles et réglementations pour la navigation au sein des zones portuaires, l'utilisation de pilote, les exemptions aux règles et les motifs justifiant le refus des services de pilotage.

3.3. si la réglementation 6 (Interdictions) n'a pas été respectée.

Réglementation 12. Exigences de notification pour les pilotes

1. Chaque autorité portuaire doit établir et publier les exigences de notification, pour les communautés concernées, pour l'embarquement à bord d'un pilote dans le but de piloter, et cela que ce soit pour laisser le port, y entrer ou circuler dans son enceinte.
2. La notification requise en vertu du point 1 peut être supprimée avec la permission de l'autorité portuaire.

Réglementation 13. Permis et certificats de pilotage

1. Un permis de pilote émis par une autorité portuaire permet à son détenteur de fournir des conseils au capitaine en matière de conduite, navigation et manœuvrabilité d'un navire dans chaque zone de pilotage pour laquelle le permis a été émis.
2. La conduite, la navigation, la manœuvrabilité, l'ancrage, l'accostage et l'appareillage d'un navire dans un port avec ou sans l'aide d'un remorqueur reste sous le contrôle et la responsabilité du capitaine.
3. Un pilote recruté par le capitaine d'un navire pour fournir des conseils n'est en aucun cas tenu responsable de la conduite du navire lors de la navigation, la manœuvrabilité, l'ancrage, l'accostage et l'appareillage du navire.
4. Un apprenti pilote détenteur d'un permis d'apprenti peut effectuer des sessions de formation de pilotage à bord de n'importe quel navire sous la supervision d'un pilote breveté.
5. Un permis de pilote émis doit respecter la qualification de son détenteur.
6. Une autorité portuaire ayant le pouvoir d'émettre des permis doit établir des procédures, avec l'approbation de l'autorité, pour les certificats de qualifications, les exigences d'aptitude médicale, d'apprentissage, de certification, d'examens et de formation des pilotes et des postulants. Ces procédures ne peuvent être d'un standard inférieur aux meilleures pratiques de pilotage internationalement reconnues.
7. Tout détenteur d'un permis de pilotage doit :
 - 7.1. rester médicalement apte;
 - 7.2. maintenir et améliorer ses compétences en tant que pilote;
 - 7.3. détenir les certificats valides requis pour l'émission de son permis de pilotage; et
 - 7.4. effectuer chaque mois au minimum une séance de pilotage dans la zone de pilotage pour laquelle son permis a été émis.
8. L'autorité va garantir au sein des états ZZZZ l'harmonisation des exigences stipulées dans les points 6 et 7.

Réglementation 14. Remorquage, amarrage et accostage

1. L'autorité portuaire doit être informée avant le début de n'importe quel mouvement d'un navire.
2. Le capitaine d'un navire accosté, amarré ou ancré doit s'assurer qu'à n'importe quel moment des câbles de remorque peuvent être attachées au navire en vue de remorquer le navire.

Commented [EL53]: Elle indique les exigences de notification au sujet du pilote des navires entrants et sortants.

Commented [EL54]: Elle fixe les procédures d'obtention des permis et certificats de navigation ou de manœuvrabilité d'un navire. Elle indique également que le pilote peut fournir des conseils au capitaine et que ce dernier reste responsable et redevable lors de la conduite du navire.

Commented [EL55]: Membres du Protocole d'entente (MOU sigle du terme en anglais) PSC

Commented [EL56]: Elle établit des procédures et des protocoles au sujet de l'assistance des remorqueurs, l'amarrage et l'accostage, le nombre de remorqueurs, leur capacité et leur permis. L'autorité portuaire exige dans cette section d'être informée à l'avance de tous mouvements de navire. L'aide d'un remorqueur doit être validée par le capitaine et le pilote selon les meilleures pratiques.

-
3. L'aide d'un remorqueur est obligatoire pour tous les mouvements des navires au sein du port. Le mouvement d'un navire le long du poste d'amarrage peut être permis par l'autorité portuaire sans l'aide d'un remorqueur ; cependant, un navire accosté n'a pas le droit de faire tourner ses hélices sans une autorisation écrite du port. Les exigences en termes de remorqueur pour la navigation ou d'assistance pour la manœuvrabilité et les opérations d'accostage et d'appareillage sont décidées par le capitaine en accord avec le pilote et doivent être basées sur les meilleures pratiques.
 4. Au cas où le capitaine et le pilote ne s'entendent pas au sujet de l'utilisation des remorqueurs que ce soit en termes de nombre ou de capacité, il faut le mentionner à l'autorité portuaire pour qu'elle prenne une décision. La décision prise sera contraignante au cas où le navire refuse d'agir selon cette décision et le capitaine se verra refuser tout service additionnel.
 5. Le nombre ou la capacité des remorqueurs requis pour l'accostage et l'appareillage ou pour toute autre manœuvre d'un navire doit être ordonné par le capitaine ou le pilote du navire, pour ce navire, à un opérateur de remorqueur agréé par l'autorité portuaire selon les conditions suivantes :
 - 5.1. un remorqueur utilisé pour assister un navire ou un engin en train d'être remorqué est considéré comme étant sous le contrôle exécutif du capitaine de ce navire, ce qui implique la responsabilité du capitaine ou du propriétaire en cas de dommage causé à d'autres navires ou équipements flottants, remorqueurs ou installations portuaires;
 - 5.2. l'autorité portuaire et ses organismes de services de remorquage agréés ne sont responsables d'aucun dommage que pourrait subir une tierce partie;
 - 5.3. l'autorité portuaire et ses organismes de services de remorquage ne peuvent être tenus responsables d'un retard, d'un arrêt ou d'une puissance inadéquate du remorqueur, peu importe la raison.
 6. Des câbles de remorquage spéciaux pour le remorquage des navires pétroliers ou vraquiers de n'importe quelle dimension doivent être fournis par le remorqueur pour le navire, en conformité avec les tarifs du port. Les navires autres que les pétroliers ou les vraquiers doivent fournir pour leur opération de remorquage des câbles ayant une résistance suffisante, aptes à être utilisés et en bon état pour garantir un remorquage sûr du navire.
 7. Les conditions pour le remorquage selon ces réglementations entrent en application depuis le début de l'opération de remorquage. L'autorité portuaire peut fixer des conditions additionnelles pour le remorquage dans le rapport uniforme du capitaine, "*Uniform Master's Report*". L'acceptation des conditions additionnelles de remorquage tel que prévues dans ce rapport doit être signée avant que l'opération ne soit effectuée par le propriétaire, le capitaine ou l'agent du navire ou de l'engin qui doit être remorqué.
 8. Les manœuvres nécessitant une source de puissance motrice autre que celle du navire doivent être effectuées avec l'accord de l'autorité portuaire.
 9. Le capitaine en charge d'un navire doit être responsable de l'amarrage sûr du navire, en tout temps, durant la présence du navire au port. Tous les câbles d'amarrage doivent être dotés de garde-rats pendant que le navire est à quai.
 10. L'autorité portuaire, après avoir considéré toutes les circonstances pertinentes de chaque cas, comme le type, la propulsion, la dimension, la traction et la manœuvrabilité du navire et les conditions de trafic, de navigation et de météo peut exempter un navire de l'utilisation de l'aide d'un remorqueur.

11. Pour dissiper tout doute, le risque pour un navire effectuant des manœuvres dans un port, avec ou sans assistance d'un remorqueur, est à la seule charge du navire et la conduite de ce dernier ainsi que le contrôle des remorqueurs utilisés restent sous la responsabilité du capitaine.

Réglementation 15. Capitaine et équipage à bord

1. Le capitaine d'un navire
 - 1.1. alors que celui-ci est amarré, accosté ou ancré dans un port, doit garantir sa présence, ou celle d'un représentant qualifié à bord, ainsi que la présence d'un équipage suffisant comme requis lors du cours normal des opérations du navire, et
 - 1.2. doit garantir que le navire est, à tout moment, prêt à être déplacé rapidement.
2. Le capitaine d'un navire doit être responsable de la conduite des membres de son équipage lorsque son navire est dans un port. Les membres de l'équipage doivent observer les règles de bonne conduite et doivent respecter ces réglementations.
3. Au cas d'un désaccord à bord d'un navire entre le capitaine et l'équipage ou à la survenance de n'importe quelle action ou violation contre ces réglementations commise par un membre de l'équipage doit être rapporté par le capitaine ou l'agent du navire à l'autorité portuaire pour qu'elle règle le problème ou le réfère à l'autorité compétente.

Commented [EL57]: Elle fixe les obligations du capitaine du navire pour le maintien d'un équipage minimum à bord du bateau pour le bon déroulement des opérations et fixe la responsabilité du capitaine pour la conduite des membres de son équipage.

Partie 4. Opération portuaire

Réglementation 16. Navires et cargaisons

Sous-réglementation 16.1. Exigences de facilitation

1. L'autorité portuaire doit chercher de manière efficace à faciliter les exigences stipulées au point 2 du "Préambule" de ces réglementations et doit favoriser :
 - 1.1. l'utilisation de l'échange de données électroniques entre les ports et l'autorité et
 - 1.1.1. les organismes du secteur privé (ex. opérateurs portuaires, agents, transitaires, propriétaires des marchandises et camionneurs);
 - 1.1.2. les organismes gouvernementaux;
2. le déploiement automatisé de
 - 2.1. systèmes de bureaux;
 - 2.2. systèmes d'informations de gestion;
 - 2.3. systèmes d'information de terminaux;
 - 2.4. systèmes de gestion du trafic maritime;
 - 2.5. systèmes de communication et de compte-rendus maritimes.

Commented [EL58]: Elle fait référence aux exigences de facilitation de l'autorité portuaire pour favoriser l'usage d'échange de données entre le port, l'autorité, le secteur privé et les organismes gouvernementaux par voie électronique (systèmes d'informations de gestion, systèmes d'information des terminaux, systèmes de gestion du trafic maritime, systèmes de communication et de compte-rendus maritimes). Pour faciliter le transport : transport, manutention, entreposage ainsi que les informations et la documentation en lien avec les marchandises dangereuses et les polluants marins. La fourniture de documents pour les procédures d'urgence concernant les navires transportant des marchandises dangereuses (EMS), le guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses (MFAG). Elle fait également référence aux pouvoirs de l'autorité portuaire par rapport aux marchandises dangereuses.

Sous-réglementation I 6.2. Transport, manutention et entreposage des marchandises dangereuses dans l'enceinte d'un port

1. Chaque autorité portuaire doit avoir établi “des réglementations pour le transport, la manutention et l'entreposage sûrs des marchandises dangereuses dans un port”, qui doivent être approuvées par l'Autorité.
2. Chaque propriétaire ou opérateur d'un véhicule routier, chaque opérateur d'une installation portuaire, opérateur de terminaux portuaires, manutentionnaire portuaire, opérateur maritime, de bunker ou de chantier maritime doit respecter de manière stricte les “*réglementations pour le transport, la manutention et l'entreposage sûrs des marchandises dangereuses dans un port*” comme prévu par l'autorité portuaire et approuvé par l'Autorité.
3. Les réglementations en vertu du point I doivent prendre en compte, sans se limiter à ces dernières,
 - 3.1 la nécessité d'avoir des superviseurs qualifiés et expérimentés et du personnel opérationnel et de veiller à l'actualisation régulière de leurs connaissances;
 - 3.2 la nécessité de disposer d'équipement de sécurité et d'urgence et d'autres mesures d'urgence.

Sous-réglementation I 6.3. La disponibilité d'informations au sujet des marchandises dangereuses ou de polluants marins

1. Pour les transports dans un port de marchandises dangereuses ou de polluants marins se trouvant à bord d'un navire, d'un véhicule routier ou sur la propriété du port, le propriétaire ou capitaine du navire ou du véhicule routier, l'opérateur des installations portuaires ainsi que les forces armées du port doivent s'assurer que les informations nécessaires soient immédiatement et toujours disponibles afin d'être utilisées dans le cadre de mesures d'urgence en cas d'accident ou d'incident impliquant ces marchandises dangereuses ou polluants marins.
2. Les informations requises doivent être disponibles loin des emballages contenant les marchandises dangereuses ou polluants marins et immédiatement accessibles en cas d'incident.
3. La méthode requise pour assurer la conformité doit comprendre :
 - 3.1. des inscriptions appropriées sur le registre spécial, le manifeste ou la déclaration au sujet des marchandises dangereuses; ou
 - 3.2. la fourniture d'un document indépendant comme une fiche de données de sécurité; ou
 - 3.3. la fourniture d'un document indépendant comme les “*Consignes d'urgence pour les navires transportant des marchandises dangereuses (EMS)*” et “*Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses (MFAG)*”, à utiliser avec le document de transport.

Sous-réglementation I 6.4. Pouvoirs de l'autorité portuaire par rapport aux marchandises dangereuses

- I. L'autorité portuaire peut exiger du transporteur qui tente de transporter ou qui transporte des marchandises dangereuses ou des substances polluantes dans un port soumis à ces réglementations, qu'il soit en transbordement ou en situation de transit, de fournir des informations additionnelles ou de clarifier les

informations déjà fournies au sujet des marchandises dangereuses ou des substances polluantes à bord du navire ou du véhicule avant le chargement.

2. Chaque autorité portuaire se réserve le droit de refuser la manutention, l'entreposage ou le transbordement de n'importe quelle marchandise dangereuse ou substance polluante dans le port si elle considère que cela peut représenter un danger ou une menace à la vie et aux biens sur le port ou pour son environnement.
3. L'autorité portuaire peut, pour n'importe quelle catégorie de marchandises dangereuses ou de substances polluantes, exiger de l'agent du navire, du propriétaire de ces marchandises ou polluants ou du transporteur de prévoir la livraison directe des marchandises ou polluants.
4. L'autorité portuaire peut enlever ou donner l'ordre d'enlever tout navire, conteneur, citerne mobile ou véhicule chargé, ou antérieurement chargé, de marchandises dangereuses ou de substances polluantes à caractère dangereux pour la vie et les biens au sein du port et son environnement.
5. La quantité de marchandises dangereuses autorisées pour chaque port qui opère selon ces réglementations est fixée en annexe 3 (Limitation des marchandises dangereuses) de ces réglementations. À la demande du propriétaire, du capitaine ou de l'agent d'un navire, l'autorité portuaire peut octroyer des exemptions au sujet de la limitation.
6. Le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire ne peut apporter des substances dangereuses ou polluantes dans l'enceinte du port à moins qu'elles soient correctement rangées, séparées, étiquetées et marquées à bord du navire et que toutes les mesures soient prises pour garantir un transport, un entreposage et une manutention sûrs, en conformité avec les dispositions des conventions applicables. Cela doit être inscrit dans les documents concernant le transport de ce type de substances.
7. Les documents requis du propriétaire, capitaine ou agent d'un navire et les notifications qu'ils doivent fournir au sujet du chargement, déchargement, transbordement et transit de marchandises dangereuses ou de polluants marins doivent être conformes à cette réglementation.
8. L'opérateur des installations portuaires a à sa charge la circulation et l'entreposage (si l'entreposage est permis) sûrs des marchandises dangereuses ou polluants marins dans le port.

Réglementation 17. Opérations de manutention des cargaisons

1. Soumises aux réglementations de l'Autorité, les opérations de manutention de la cargaison sont des activités commerciales régies par des accords de service et/ou des tarifs portuaires, ou les deux. Un tel accord doit être directement établi, à l'écrit, entre le propriétaire, capitaine ou agent d'un navire ou le propriétaire ou agent des marchandises ou des véhicules et l'autorité portuaire ou ses opérateurs de terminaux agréés ou contractés. Les dispositions pour les opérations de manutention des cargaisons dans un port doivent être effectuées en conformité avec ces réglementations en termes de sûreté, sécurité, protection de l'environnement et de tarifs portuaires lorsqu'applicables.
2. Selon le volume de marchandises expédié ou tout autre entente commerciale communément acceptée, un opérateur portuaire peut octroyer des avantages commerciaux aux usagers du port y compris et sans se limiter aux remises tarifaires et à un accostage prioritaire.

Commented [EL59]: Les dispositions pour les opérations de manutention des cargaisons en conformité avec les réglementations pour la sûreté, la sécurité, la protection de l'environnement et les tarifs portuaires.

3. Sauf au cas où certains détails d'une entente commerciale entre un opérateur de terminal et le propriétaire ou l'agent d'un navire ou le propriétaire de la marchandise, en référence au point 2, requièrent de la confidentialité, ces ententes doivent être rendues publiques.
4. Pour dissiper tout doute, les dispositions des points 2 et 3 s'appliquent également lorsque l'autorité portuaire est également l'opérateur du terminal.

Réglementation 18. Aliénation des biens saisis, retenus ou abandonnés

1. Lorsque, selon l'autorité portuaire, des biens saisis ou retenus en vertu de ces réglementations, ou lorsque le propriétaire des marchandises n'est pas connu ou lorsque les cargaisons ont été abandonnées ou non collectées dans la période fixée par l'autorité et qu'ils :

- 1.1. sont susceptibles de pourrir, d'altérer ou de périmer ;
- 1.2. représentent une menace à la santé des personnes;
- 1.3. présentent un risque ou un danger aux conditions d'hygiène, de sûreté et de sécurité du port ou pour son environnement;
- 1.4. occupent un espace du port requis pour l'accostage d'un navire ou la manutention, l'entreposage ou le transport de cargaison.

L'autorité portuaire doit, en accord avec les organismes gouvernementaux compétents, lorsque elle juge approprié, vendre ou disposer de ces marchandises à un prix raisonnable, selon les circonstances, sous la responsabilité du navire ayant transporté ces marchandises.

2. L'aliénation de ces marchandises en vertu du point 1 peut comprendre leur destruction ou leur retour au port d'origine.
3. Les recettes de cette aliénation, s'il y en a, doivent être créditées pour le paiement, selon l'ordre de priorité établi par les autorités douanières et conformément aux tarifs des douanes, des montants dus ou à payer pour le navire ou les marchandises et les dépenses encourues pour la détention, l'aliénation ou la vente.
4. Lorsqu'en vertu de la loi nationale, l'autorité portuaire n'est pas l'organe compétent pour disposer des biens spécifiés dans le point 1, l'organisme gouvernemental désigné doit prendre en compte les exigences de l'autorité portuaire stipulées dans les points 1.1 à 1.4 et, en appliquant la loi nationale, disposer des biens.

Réglementation 19. Taxes et redevances portuaires

1. Les taxes et charges portuaires sont imposées par l'autorité portuaire en vertu de ses pouvoirs selon XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX.
2. Les charges, frais ou redevances fixés pour un navire ou des marchandises doivent être payés par le propriétaire ou la personne en charge du navire ou par son agent, ou par le propriétaire de la marchandise.
3. Les charges, frais ou redevances fixés pour une personne ou un véhicule doivent être payés par cette personne ou par le propriétaire du véhicule.
4. Avant une prestation de services, l'autorité portuaire peut demander un dépôt de garantie au propriétaire ou à l'agent d'un navire, au propriétaire des marchandises ou des véhicules. De même, un opérateur portuaire

Commented [EL60]: Elle fixe les procédures en cas de biens saisis, retenus ou abandonnés et les rapports avec d'autres agences gouvernementales pour leur aliénation, destruction ou retour.

Commented [EL61]: Elle fait référence aux pouvoirs de l'autorité portuaire en matière de redevances et charges portuaires ainsi que les procédures pour les établir, les modifier et les mettre à jour.

Commented [EL62]: Loi ou décret autorisant l'autorité portuaire

peut, avec l'accord de l'autorité portuaire, demander qu'un dépôt de garantie soit fait par le propriétaire d'un navire ou le propriétaire de marchandises ou de véhicules ou leurs agents avant une prestation de service.

Partie 5. Sécurité portuaire

Réglementation 20. Standards des navires

1. Tout capitaine, propriétaire ou agent faisant une demande d'autorisation d'entrée dans un port doit s'assurer de répondre aux standards minimaux fixés à l'article 4 "Application des standards minimaux" de ces réglementations et à toute autre instruction additionnelle donnée par l'autorité portuaire.
2. Il est de l'obligation de tous les usagers du port de s'informer au sujet des exigences de l'autorité portuaire en termes de sûreté, sécurité et protection de l'environnement. Tout navire s'apprêtant à traverser des eaux nationales ou à entrer dans un port doit avoir à bord les conventions, résolutions, protocoles et codes, avec leurs modifications, comme présentés à l'article 4 "Application des standards minimaux" de ces réglementations.
3. L'autorité portuaire peut temporairement ou de manière permanente, étendre n'importe quelle exigence des dispositions prévues en vertu du point 1.
4. Toute modification relative au point 3 doit faire l'objet d'une notification au public et ne peut entrer en vigueur avant un délai de quatre-vingt-dix (90) jours, à moins que la situation requiert une entrée en vigueur anticipée, ce qui devra faire l'objet d'une publication.

Réglementation 21. Exploitation en toute sécurité des véhicules

1. Quiconque utilise un véhicule dans l'enceinte d'un port doit le faire de manière raisonnable et à une vitesse ne dépassant pas les limites de vitesse affichées ou à vitesse inférieure raisonnable, selon les circonstances.
2. Toute personne entrant dans un port, en sortant ou y circulant en utilisant un véhicule fait pour les voies publiques doit s'assurer que ce véhicule soit conforme aux dispositions légales et nationales pour l'utilisation et l'opération sûres des véhicules routiers, y compris la sécurisation des cargaisons et des conteneurs et le transport des marchandises dangereuses et substances polluantes. Il est de la responsabilité du propriétaire du véhicule et de son opérateur de s'assurer qu'aucun véhicule dangereux n'entre au port, en sorte ou y circule.
3. Toute personne qui utilise un véhicule dans un port doit respecter les instructions figurant sur tout panneau affiché et les directives données par les organes compétents ou la personne autorisée à le faire par l'autorité portuaire.
4. L'autorité portuaire ou un organe national compétent peut, en plus d'imposer une amende, faire bloquer, ranger ou enlever un véhicule si ce dernier, ou la cargaison qu'il transporte, est dangereux, si les limites de vitesse sont dépassées ou si les limites de poids pour ce type de véhicule sont excédées ou si le véhicule est stationné ou arrêté en contradiction à la réglementation, jusqu'à ce que l'amende soit payée et la déficience corrigée à la satisfaction de l'autorité portuaire ou de l'organe national compétent.
5. Le capitaine d'un navire qui charge des véhicules ou des véhicules contenant des marchandises dans un port, qu'ils soient chargés ou pas sur des équipements roulants, doit s'assurer des conditions de sécurité, de

Commented [EL63]: Elle se rapporte aux standards minimaux des navires, des opérations et des véhicules dans les terminaux, aux protocoles pour l'enlèvement des objets ou substances interférant avec les opérations, les situations ayant un impact sur la sûreté, les mesures de précaution, la sécurité au travail et les politiques de santé.

Commented [EL64]: Elle fixe les standards minimaux d'un navire en termes de sûreté, sécurité et protection de l'environnement pour n'importe quel navire soumettant une demande d'autorisation d'entrée dans un port. Elle stipule également la responsabilité de l'autorité portuaire de fournir aux usagers du port les standards minimaux et toute information additionnelle en termes de sûreté. Toute modification au niveau de ces standards doit être communiquée aux usagers en avance.

Commented [EL65]: Elle garantit l'opération sûre des véhicules dans l'enceinte du port. Fixe des instructions de limites de vitesse, conformément aux règles nationales, pour chaque type de véhicules.

l'arrimage sûr des marchandises, du rangement et de l'arrimage sûr du véhicule et doit respecter les autres exigences de sécurité selon les dispositions pertinentes de l'OMI.

Réglementation 22. Suppression des objets et des substances

Toute personne qui jette, dépose, décharge ou déverse une substance polluante, un objet qui entrave la navigation, le trafic, une cargaison ou un matériel de navire doit notifier l'autorité portuaire au sujet de l'incident, sans délai, et enlever l'objet ou la substance selon les directives de l'autorité portuaire. Tout manquement à cette consigne entraîne l'organisation de son enlèvement par l'autorité portuaire aux risques et aux dépens de cette personne.

Commented [EL66]: Elle établit les protocoles de notification pour toute personne, objet ou substance pouvant entraver la navigation ou le trafic.

Réglementation 23. Protection contre les incendies, situations dangereuses et urgences

1. Toute personne dans un port doit suivre les mesures de prévention et de protection contre les incendies ainsi que les instructions données par l'autorité portuaire ou par les forces de lutte contre les incendies et les forces de sécurité pertinentes.
2. Toute personne qui, dans un port, peut ou pourrait provoquer une situation dangereuse doit :
 - 2.1. être détenteur d'une police d'assurance valide qui couvre le risque de provoquer une situation dangereuse et les dommages qui peuvent en résulter et qui protège l'autorité portuaire ou toute autre tierce partie de ces dommages;
 - 2.2. établir des mesures de prévention des accidents ou de mise en situation dangereuse d'une personne pour avertir d'un danger et éviter tout dommage pour les personnes, les navires et les biens; et
 - 2.3. notifier l'autorité portuaire, sans délai, de la nature et de l'emplacement d'une situation dangereuse et des précautions qui ont été prises.
3. Une personne peut mener dans un port une activité mentionnée dans la colonne 1 de la liste d'activité de l'annexe 2 (Liste d'activités) sans avoir de contrat, de bail, de concession ou de permis si :
 - 3.1. l'activité est causée par une situation d'urgence;
 - 3.2. la personne conduisant l'activité soumet un rapport, sans délai, à l'autorité portuaire décrivant l'activité et expliquant pourquoi la situation a été considérée comme une urgence.
4. Si la situation provoque ou risque de provoquer dans un port décès, préjudices corporels ou toute autre situation d'urgence, endommagement ou risque d'endommager les navires, les biens ou l'environnement, chaque personne doit :
 - 4.1. notifier sans délais, via n'importe quel moyen de communication, l'autorité portuaire au sujet de la situation d'urgence;
 - 4.2. soumettre, dès que possible, un rapport détaillé de la situation d'urgence à l'autorité portuaire;
 - 4.3. soumettre à l'autorité portuaire une copie de chacun des rapports en lien avec la situation que la personne a émis à l'attention de la cour ou des autorités nationales.

Commented [EL67]: Elle fixe les mesures qui doivent être appliquées par toute personne dans le port pour prévenir les incendies.

5. Une personne commettant tout acte qui entraîne un accident provoquant perte, dommage explosion, incendie, accident, échouage ou pollution doit soumettre au port, dès que possible, un rapport écrit détaillant l'incident.

Réglementation 24. Mesures de précaution

1. Si une personne exerce une activité qui risque d'avoir un des résultats mentionnés dans la réglementation 6 (Interdictions), l'autorité portuaire peut ordonner à cette personne de cesser immédiatement l'activité et de prendre les précautions pour prévenir ce résultat.
2. La personne doit immédiatement se plier à ces instructions.

Réglementation 25. Sécurité et santé au travail

Sous-réglementation 25.1. Portée des obligations

1. Toute autorité portuaire s'engage à :
 - 1.1. protéger les passagers et les visiteurs et à garantir un environnement de travail sûr et sain pour tous les fonctionnaires du gouvernement ainsi que les employés, le personnel et les travailleurs du secteur privé qui ont une tâche ou un travail à accomplir dans le port; et
 - 1.2. garantir la réalisation de progrès continus dans le cadre de la mise en œuvre des systèmes de sécurité et de santé au travail, évaluer et gérer de manière efficace les dangers et les risques et fixer des objectifs mesurables pour les systèmes de sécurité au travail et de santé.
2. Le propriétaire ou capitaine d'un navire doit :
 - 2.1. s'assurer du respect par ses équipes des réglementations relatives à la sécurité au travail et aux systèmes de santé pour les navires marchands fixées par l'administration compétente du gouvernement dont le navire a le droit de battre pavillon;
 - 2.2. mettre à disposition, dans des lieux visibles et accessibles et dans une langue comprise par chacun des membres de l'équipage, une copie des réglementations relatives à la sécurité et la santé au travail.
3. Chaque propriétaire ou agent d'un navire doit fournir les informations et les instructions relatives à la sécurité et à la santé au travail comme stipulé au point 2 et exiger le respect de ces obligations en tant qu'employeur selon la sous-réglementation 25.2.

Sous-réglementation 25.2. Obligations des employeurs

1. Tout employeur dans un port doit veiller à ce que ses employés, lorsque sur leur lieu de travail, soient à l'abri d'accidents et de risques en matière de santé et doit garantir et maintenir :
 - 1.1. un environnement de travail sûr;
 - 1.2. les installations et substances dans des conditions sûres;
 - 1.3. des systèmes de travail sûrs;
 - 1.4. un logement, une cantine, des lieux de loisirs et autres installations pour le bien-être des employés, dans des conditions décentes, sur leur lieu de travail; et

Commented [EL68]: Elle indique les mesures de précaution pour la prévention d'incident et d'accident au port.

Commented [EL69]: Elle établit la portée des obligations dans le cadre de l'application des réglementations au sujet de la sûreté et de la santé dans le port. Elle détermine principalement les standards minimaux à respecter. Selon elle, l'autorité portuaire doit faire la promotion des politiques et d'une culture de sécurité pour tous les usagers pour qu'ils travaillent dans la sécurité, évitent les accidents et minimisent les risques selon des mesures pratiques et raisonnables pour garantir la sûreté du public et des employés. L'autorité portuaire devrait avoir pour objectif de réduire les risques en matière de sûreté en détectant, évaluant et contrôlant les dangers et prévenant les accidents.

-
- 1.5. des informations, instructions, formations ainsi que la supervision nécessaire pour garantir que chaque employé est à l'abri de blessures et de risques en matière de santé.
 2. Un employeur doit :
 - 2.1. établir un plan de sécurité et de santé, approuvé par l'autorité portuaire, pour ses systèmes de travail;
 - 2.2. suivre l'état de santé et de bien-être de ses employés pour prévenir des accidents de travail;
 - 2.3. tenir un registre des accidents de travail et conserver ces archives pour la durée déterminée par l'autorité portuaire;
 - 2.4. fournir aux employés les informations relatives à la sécurité et à la santé au travail, dans leurs langues, y compris le(s) nom(s) de leur (s) chargé(s) de sécurité qu'ils peuvent interroger au sujet de la sécurité et à la santé au travail;
 - 2.5. garantir que tout employé exerçant une activité dangereuse reçoive les informations, instructions, formations ainsi que la supervision nécessaires avant et pendant son travail;
 - 2.6. garantir que tout employé en situation de risque en raison d'un changement soit sur son lieu de travail, soit dans le cadre de la pratique de son travail, dans n'importe quelle activité ou procédure, ou travaillant avec n'importe quelle installation :
 - 2.6.1. les informations, instructions et formations nécessaires avant ce changement;
 - 2.6.2. et la supervision nécessaire pour garantir sa sûreté et sa santé;
 - 2.7. garantir que tout manager ou superviseur reçoive les informations, instructions et formations nécessaires pour garantir que chaque employé sous sa supervision, au travail, soit à l'abri d'accidents et de risques en matière de santé;
 - 2.8. suivre les conditions de travail dans n'importe quel lieu de travail sous son contrôle;
 - 2.9. avoir sous la main, et prêts à être utilisés, des vêtements protecteurs, des équipements et appareils de sécurité et d'urgence, du matériel de premier soin pour la protection, le traitement et le transport des personnes.
 3. Pour dissiper tout doute, une autorité portuaire est un employeur; tout comme toute installation portuaire, les opérations de manutention, le terminal, le chantier naval ou les opérations maritimes et toute personne contractée ou licenciée par une autorité portuaire y compris un agent maritime, réparateur de navires ou d'équipements, plongeur, fumigateur, enquêteur ou toute autre personne disposant d'une équipe travaillant au port, que ce soit les propriétaires de cargaison, les transitaires, les propriétaires de véhicules, ainsi que tout capitaine de navire qui fait preuve de manquement face aux réglementations émises par le gouvernement dont ce navire est autorisé à battre pavillon.

Sous-réglementation 25.3. Obligations des employés

1. Tout employé doit prendre toutes les précautions raisonnables pour veiller à sa propre sécurité et santé et éviter d'affecter la sécurité ou la santé de toute autre personne suite à un acte ou une omission dans le cadre de son travail.
2. Un employé doit :

- 2.1. utiliser les équipements fournis pour motifs de santé et sécurité;
- 2.2. suivre les instructions de son employeur en matière de santé et sécurité au travail;
- 2.3. respecter les politiques sur le lieu de travail approuvées par l'autorité portuaire;
- 2.4. s'assurer de ne pas être sous médicaments ou stupéfiants ou dans un état susceptible de mettre en danger sa sécurité ainsi que celle d'autres personnes sur le lieu de travail.
3. Pour un membre du personnel ou un travailleur dont la langue natale n'est pas celle XXXXXX, et qui ne parle pas couramment XXXXXX, il faut :
 - 3.1. rendre disponibles les informations au sujet de la santé et la sécurité au travail des employés dans une langue et sous un format que l'employé peut comprendre; et
 - 3.2. fournir des instructions et prévoir des formations dans une langue que l'employé peut comprendre.
4. Tout employeur ayant une obligation, un travail ou un service à exécuter dans un port doit veiller à ce que les employés qui travaillent sous son contrôle soient au courant des exigences précisées dans les points 1 et 2.

Commented [EL70]: La langue du pays

Commented [EL71]: La langue du pays

Sous-réglementation 25.4. Réglementations de sécurité et de santé dans les ports

1. En cas d'absence de règles adéquates en termes de santé et de sécurité au travail fixées par une autorité portuaire, un opérateur portuaire, un contractuel, un titulaire de licence ou un employeur ou en cas d'absence de règles en termes de niveau de santé et de sécurité à bord des navires entrant un port, chaque personne fournissant un service ou ayant une obligation ou un travail à effectuer dans un port ou à bord d'un navire dans un port doit appliquer les mesures de protection en matière de sécurité et de santé ainsi que les exigences liées au travail dans un port publiées par l'Organisation Internationale du Travail (OIT), selon le/la :
 - 1.1. Code des pratiques sur la sûreté et la santé dans les ports de 2005 de l'OIT et les modifications applicables;
 - 1.2. 2ème édition du Code des pratiques sur la prévention des accidents à bord des navires, en mer et dans les ports de 1996, de l'OIT et les modifications applicables,
2. Tout employeur dans un port doit, selon les conditions prévues en vertu du point 1, garantir le respect par ses employés des exigences en matière de sécurité et de santé et la disponibilité d'un nombre suffisant de copies de ces exigences dans une langue dont il est raisonnable de penser qu'elle sera comprise de tous les employés et de leur affichage dans un lieu facilement accessible pour ces derniers.

Commented [EL72]: Ce chapitre traite des questions de sécurité et de protection des personnes, des installations portuaires, des biens et des navires dans la zone du port. Elles sont généralement de la responsabilité du délégué à la protection du port. En plus des meilleures pratiques et des mesures que peut prendre un port en matière de sécurité, à compter du 1er juillet 2014, les procédures et les standards de sécurité internationaux prennent en compte le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). Ce code exige la mise en œuvre d'un plan de sécurité pour les navires et le port.

Partie 6. Sécurité portuaire

Réglementation 26. Accès aux installations

1. Aucune personne ne peut avoir accès aux zones du port, définies par ses limites aquatiques, aériennes et terrestres, à moins que la personne ait obtenu un permis d'accès au port de l'autorité portuaire.
2. Une autorité portuaire peut avoir des panneaux, clôtures et barrières pour garantir la sécurité et la sûreté des personnes, des navires et des biens ainsi que la protection de l'environnement, la gestion des infrastructures et des services portuaires.

Commented [EL73]: Le contrôle de l'accès terrestre (piétons et véhicules), l'interdiction de stationner des véhicules dans certaines zones du port et l'obstruction du flux de la circulation. Les règles de fonctionnement du port, ainsi que les limites de la douane ou l'accès à la zone du port aux travailleurs, au personnel des agences gouvernementales et aux entreprises, dont le personnel et les véhicules ont été autorisés au préalable. Tous les accès au port (entrée et sortie) doivent être enregistrés et contrôlés et des règles en matière de circulation doivent être établies. Le périmètre du port doit être clôturé et l'accès terrestre doit être rendu possible uniquement via des sites autorisés. Il est d'usage d'avoir une entrée indépendante pour les piétons et les véhicules personnels et une autre pour les camions et les véhicules de transport de marchandises.

3. Toute personne dans un port doit obéir aux instructions affichées et respecter le rôle des clôtures et barrières établies par l'autorité portuaire.
4. Aucune personne ne doit enlever, marquer ou altérer les pancartes, clôtures, barrières ou appareils mis en place par une autorité portuaire dans un port.

Réglementation 27. Conformité aux exigences de sécurité internationale

1. Tout navire soumettant une demande de permission pour entrer dans un port et chaque opérateur d'installations portuaires doit s'assurer de respecter les exigences de sécurité pour les navires et les installations portuaires de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de 1974, émise par l'OMI, toujours selon les modifications.
2. L'autorité portuaire contrôlant un port soumis à ces réglementations est encouragée à poursuivre les objectifs du Code de pratiques en matière de sécurité des ports, de 2004, de l'OMI et de l'OIT, toujours selon les modifications, qui offrent des éléments d'orientation aux gouvernements, employeurs, travailleurs et autres parties prenantes en vue de réduire les risques de menaces pour les ports engendrées par des actes illicites.

Commented [EL74]: Chaque navire qui entre dans le port doit garantir sa conformité aux exigences de sécurité prévues par le Code des pratiques en matière de sécurité émis par l'OMI et l'OIT.

Réglementation 28. Notification en rapport à la sécurité

1. Tout propriétaire, capitaine ou agent d'un navire soumettant une demande d'autorisation pour entrer dans un port doit fournir les informations à l'autorité portuaire ou aux officiers de sécurité autorisés par le gouvernement, au moins quarante-huit (48) heures avant leur entrée comme prévu dans le chapitre XI-2, (mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime) de la Convention SOLAS de 1974 de l'OMI, en association avec la réglementation XI-2/3 de ce nouveau chapitre qui met en œuvre le Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires (Code ISPS), toujours selon les modifications.
2. En vue de faciliter le respect des exigences en matière de notification mentionnées au point 1, le propriétaire, capitaine ou agent d'un navire avec l'intention d'entrer dans un port doit utiliser le rapport uniforme préalable à l'arrivée d'un navire "*Uniform Ship Pre-Arrival report*", selon le Code ISPS et les modifications de 2002 de la Convention SOLAS 74 en accord avec l'annexe 5B.
3. Le manquement du capitaine à la demande d'une autorisation pour entrer dans un port soumis à ces réglementations de transmission des informations requises dans les points 1 et 2 est une raison valable pour que l'entrée au port soit refusée au navire, et aucun dommage ne pourra par conséquent être réclamé par le propriétaire du navire ou son capitaine.
4. Si le niveau de sécurité d'un navire excède celui du port ou des installations portuaires où le navire doit accoster ou amarrer, le propriétaire du navire sera tenu responsable des dépenses encourues par l'autorité portuaire pour l'établissement de mesures de sécurité additionnelles.

Commented [EL75]: Protocoles pour informer l'autorité portuaire ou les officiers de sécurité pour entrer dans un port, la permission pour entrer dans le port selon les réglementations et les standards internationaux ainsi que les lois locales.

Réglementation 29. Contrôle de sécurité des navires en port

5. Tout navire est sujet à un contrôle de sécurité par des officiers autorisés par l'organe gouvernemental national, en accord avec le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, lorsqu'il se trouve au sein du périmètre d'un port, toujours selon les modifications.

Commented [EL76]: Elle établit les exigences de sécurité du navire selon les règles et réglementations.

1. L'organisme gouvernemental national compétent peut étendre les exigences de sécurité du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS à tout navire commercial, récréatif, de pêche, ou toute embarcation ou engin traditionnel en train d'être remorqué peu importe son utilisation, son constructeur, son mât, son secteur d'activité, son système de propulsion ou sa taille qui doivent être également publiés.

Partie 7. Protection de l'environnement

Réglementation 30. Conformité aux conventions sur la protection de l'environnement

1. Pour protéger l'environnement marin au niveau des ports et des mers qui entourent XXXXXXXXXX (to 200 NM), zones devant être établies comme "zones spéciales" à partir de l'année 2006, tous les propriétaires ou capitaines de navire doivent éviter la pollution des ports et de l'environnement marin, causée par les navires, et respecter les standards pertinents des conventions mentionnées à l'article 4 "Application et standards minimaux" de ces réglementations.
2. L'autorité portuaire peut étendre les exigences de standards minimaux prévus pour la prévention de la pollution des ports et des eaux selon le point 1 à tout navire commercial, récréatif, de pêche, ou toute embarcation ou engin traditionnel en train d'être remorqué peu importe son utilisation, son constructeur, son mât, son secteur d'activité, son système de propulsion ou sa taille qui doivent être également publiés.

Commented [EL77]: Pour garantir la conformité aux standards minimaux de protection de l'environnement et de prévention de la pollution qui doivent être appliqués dans le port.

Commented [EL78]: Nom du pays

Réglementation 31. Gestion des déchets dans les ports

Sous-réglementation 31.1. Installations pour la réception

1. L'autorité portuaire ou l'opérateur des installations portuaires doit mettre à disposition, selon les délais prévus par XXXXXXXXXXXXXXX et en conformité avec les conventions, programmes et plans internationaux et régionaux, des installations appropriées pour la réception et l'évacuation des divers déchets générés à bord des navires, y compris les déchets associés à la manutention des cargaisons.
2. L'autorité portuaire peut décider d'avoir des installations, gérées par le secteur privé via des licences et des contrats, pour la réception et l'évacuation des divers déchets générés à bord des navires.
3. L'autorité portuaire, prenant une décision en vertu du point 2, doit garantir que l'évacuation des déchets soit effectuée en conformité avec les conventions régionales et internationales et les lois nationales.
4. Les installations de réception doivent, selon leur capacité et diversité, être en mesure de recevoir les types et quantités de déchets générés à bord des navires et associés à la manutention des cargaisons, y compris les résidus contenant du pétrole ou autre produits pétroliers dérivés ou produits chimiques provenant des navires utilisant généralement le port.
5. L'autorité peut, avec l'accord des administrations compétentes, assigner des responsabilités supplémentaires aux autorités portuaires pour la protection de l'environnement.

Commented [EL79]: Les plans de gestion déchets, les plans séparés de gestion des déchets générés par les navires et les ports, le recyclage, la collecte des déchets marins, les installations de réception des déchets appropriées, la gestion du dragage et des sédiments. Le but de cette mesure est d'éliminer la pollution par les rejets en mer et les résidus de cargaison des navires en vue de protéger l'environnement. Une des mesures pour réduire les rejets en mer serait le transfert des déchets avant de laisser un port.

Commented [EL80]: L'autorité compétente

Sous-réglementation 31.2. Plan de traitement des déchets du port

1. L'autorité portuaire et l'opérateur des installations portuaires doivent mettre en place un plan de réception et de traitement des déchets pour chaque port ou installation sous leur responsabilité suite à des consultations avec les autres parties concernées, en particulier avec les usagers du port ou leurs représentants, ainsi qu'avec les agences nationales ou régionales de protection ou de sauvegarde de l'environnement.
2. Le plan de réception et de traitement des déchets mentionné dans le point 1 doit être développé dans un contexte régional prenant en compte les exigences des conventions régionales applicables en matière de protection de l'environnement.
3. L'autorité portuaire doit contrôler la mise en œuvre du plan de réception et de traitement des déchets et garantir sa révision et sa réévaluation au moins tous les trois ans.
4. Le plan de traitement des déchets doit prendre en compte la collecte des déchets des navires qui sont au port et inclure la collecte et l'évacuation des matières résiduelles de toute personne et pour le compte des personnes exerçant une activité dans le port telles que tout opérateur de terminal, manutentionnaire, opérateur maritime, opérateur de bunker, opérateur de chantier naval et de garage, opérateur de port de pêche, opérateur portuaire pour petites embarcations, opérateur récréatif, sans s'y limiter.
5. Le plan de traitement des déchets doit, dans les limites du raisonnable, prévoir le tri des déchets à la source, en différentes catégories, comme prévu par l'autorité portuaire pour éviter qu'ils ne se mélangent.
6. Le plan de traitement des déchets établi doit, pour des motifs de conformité, être publié et faire l'objet d'une notification à toutes les personnes concernées par ce plan.
7. L'autorité portuaire peut confier la collecte des déchets d'un navire au terminal portuaire en charge de ce navire. L'opérateur du terminal peut confier cette tâche, via un accord commercial, à un opérateur spécialisé en traitement des déchets autorisé par l'autorité portuaire.
8. L'autorité portuaire peut exempter une personne ou un opérateur portuaire du point 4 en ce qui a trait à la collecte de ses déchets par un opérateur, spécialisé en traitement des déchets, autorisé selon les sous-réglementations 31.1 et 31.2, si la personne ou l'opérateur mentionné au point 4 fournit des preuves de collecte et d'évacuation de ses déchets conformément aux conventions régionales, aux lois nationales, à ces réglementations et au plan de traitement des déchets de l'autorité portuaire.

Sous-réglementation 31.3. Notification de collecte de déchets des navires

1. Tout propriétaire, capitaine ou agent d'un navire doit notifier l'autorité portuaire au sujet de la collecte des déchets obligatoire dans le port. (Pour faciliter le compte-rendu, le capitaine ou l'agent doit utiliser le rapport uniforme de collecte des déchets de navire "*Uniform Vessel Waste Collection report*", de l'annexe 5B).
2. L'autorité portuaire peut établir des obligations de notifications alternatives pour les navires pratiquant le commerce côtier ou régional, et pour les embarcations traditionnelles, ce qui doit faire l'objet d'une publication.
3. Le propriétaire, capitaine ou agent d'un navire doit prendre toutes les mesures nécessaires à la collecte des déchets avec l'opérateur des installations de réception des déchets du port.

4. La notification mentionnée dans les points 1 et 2 et le certificat de l'opérateur des installations de réception des déchets pour la réception conforme des déchets doivent être conservés à bord du navire en guise de preuve de la collecte des déchets du navire, pour le prochain port soumis à ces réglementations.

Sous-réglementation 31.4. Dépôt des déchets d'exploitation des navires et des résidus des cargaisons

1. Le capitaine d'un navire doit, avant de quitter un port, avoir déposé tous les déchets d'exploitation de son navire à une installation de réception des déchets du port.
2. À la suite d'un manquement au dépôt des déchets dans un port, le navire peut se diriger vers un autre port avec l'accord de l'autorité portuaire. Un tel accord ne peut être refusé sans motif raisonnable et doit être obtenu en temps voulu par l'agent du navire, à condition que le navire dispose d'une capacité suffisante de stockage pour les déchets accumulés et ceux qui seront générés lors du voyage vers un autre port.
3. Lorsque l'autorité portuaire considère que les déchets accumulés risquent de poser une menace ou un préjudice à la santé de l'équipage ou peuvent être rejetés en mer et la polluer, ou que les installations adéquates ne sont pas disponibles au port où le navire prévoit de déposer les déchets ou que ce port n'est pas connu au moment du départ du navire, l'autorité portuaire doit prendre toutes les mesures raisonnables en vue d'exiger au navire de déposer ses déchets avant de quitter le port.
4. Le propriétaire, capitaine ou agent d'un navire doit payer toutes les charges applicables à la collecte des déchets d'exploitation de son navire et des résidus des cargaisons.

Sous-réglementation 31.5. Frais de service de la collecte des déchets

1. L'autorité portuaire doit garantir que les coûts encourus pour la mise en place, l'exploitation et le maintien des installations pour la réception des déchets d'exploitation des navires et des résidus des cargaisons y compris les coûts d'analyse, de traitement et d'évacuation soient couverts par un prélèvement de frais et/ou de charges sur les navires.
2. Le coût des systèmes de récupération pour l'utilisation des installations de réception doit être raisonnable afin de ne pas être un motif justifiant que les navires déversent leurs déchets d'exploitation et les résidus de leur cargaison en mer.
3. Les frais ou charges fixés en vertu du point 1 doivent être justes, transparents et non-discriminatoires. Ils doivent aussi refléter les coûts des installations et des services rendus disponibles, selon leur utilisation.

Sous-réglementation 31.6. Exemptions

1. L'autorité portuaire doit exempter des dispositions de cette réglementation les navires militaires nationaux ou étrangers et les navires opérés sous les ordres d'un gouvernement. L'Autorité peut, pour ce qui est de la collecte des déchets et du prélèvement de frais ou de charges, émettre des réglementations spéciales pour ce type de navire.
2. Pour ce qui est de la collecte des déchets et du prélèvement de frais ou de charges, l'autorité portuaire :

-
- 2.1. peut réduire les redevances applicables si le capitaine du navire peut prouver que la gestion, la conception, l'équipement et l'exploitation du navire permettent de produire des quantités réduites de déchets;
 - 2.2. peut exempter les navires effectuant des transports maritimes réguliers ou des escales fréquentes si des preuves suffisantes attestent de l'existence d'un arrangement en vue d'assurer le dépôt des déchets d'exploitation dans un autre port qui se trouve sur la route du navire.
 3. Pour dissiper tout doute, il est de la responsabilité du propriétaire ou du capitaine du navire de fournir les preuves suffisantes à l'autorité portuaire pour convenir d'une entente en vertu du point 2.

Sous-réglementation 31.7. Déversements d'hydrocarbures émanant de navires autres que les navire-citernes

Tout propriétaire d'un navire tel qu'un navire de passagers, navire vraquier, navire de charge classique ou porte-conteneur qui entre dans un port soumis à ces réglementations doit disposer et maintenir en vigueur une assurance adéquate pour sa responsabilité afin de couvrir les coûts d'incident tels que le nettoyage suite au déversement de combustibles de soute ou autres hydrocarbures et, doit avoir à bord du navire un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie est en vigueur ainsi que des éléments de preuve d'adhésion au club de protection et d'indemnité (P & I).

Sous-réglementation 31.8. Déversements de navires non-identifiés

1. L'autorité portuaire est, en accord avec l'administration gouvernementale compétente, responsable du nettoyage de n'importe quelle pollution dans un port pour laquelle la source de déversement ne peut être identifiée.
2. Pour rembourser les coûts encourus par l'autorité portuaire en raison d'un incident de la sorte, les ministères compétents, ou les autorités désignées peuvent prévoir un régime de compensation qui peut inclure la mise sur pied d'un fond financé par une redevance appliquée à tous les navires visitant les ports nationaux.
3. Une telle redevance en vertu du point 2 peut faire partie des tarifs de l'autorité portuaire ou du barème de frais ou de charges, ou être incorporée aux redevances portuaires ou autres frais similaires.

Sous-réglementation 31.9. Mise en œuvre

1. L'autorité portuaire doit garantir que tout navire, à l'exception de ceux mentionnés dans la sous-réglementation 31.6.1, peut être sujet à une inspection en vue de vérifier sa conformité aux dispositions de cette réglementation et vérifier qu'un nombre suffisant d'inspections a été effectué.
2. Lors de la réalisation des inspections, l'autorité portuaire peut porter une attention particulière aux navires qui n'ont pas répondu à l'exigence de notification prévue dans la sous-réglementation 31.3.
3. Lorsque l'autorité portuaire dispose de motifs raisonnables pour croire que le navire n'est pas en conformité avec cette réglementation, elle doit s'assurer que le navire ne quitte pas le port jusqu'à ce qu'il ait déposé ses déchets d'exploitation et résidus de cargaisons dans une installation portuaire de réception et payé pour les services.

4. Les ministères compétents, ou les autorités désignées peuvent, en établissant des critères communs, collaborer dans le cadre de l'établissement d'un système de suivi et d'informations pour une protection adaptée de l'environnement des ports nationaux comprenant :
 - 4.1. l'amélioration de l'identification des navires qui n'ont pas déposé leurs déchets d'exploitation et résidus de cargaisons selon les réglementations;
 - 4.2. la détermination des progrès atteints dans le cadre de la réduction des cas de pollution.
5. L'autorité portuaire peut utiliser des inspecteurs marins à bord des navires pour obtenir des preuves telles que des échantillons d'hydrocarbures et immobiliser les navires durant l'inspection.
6. L'autorité portuaire doit planifier l'analyse, par des laboratoires compétents, des échantillons des matières ayant causé la pollution dans un port afin d'identifier leur source et de garantir que ces échantillons répondent aux critères relatifs à leur utilisation comme preuve notamment devant un tribunal.

Réglementation 32. Plan régional pour prévenir la pollution en mer

1. Pour lutter de manière efficace contre la pollution causée par les navires, l'autorité portuaire doit coopérer avec les agences régionales de protection environnementale dans le cadre de la mise en œuvre de plans, en vertu des conventions régionales en matière de lutte contre la pollution de l'environnement par les hydrocarbures, les résidus et autres substances nocives et dangereuses.
2. Les plans en vertu du point 1 doivent aider et contribuer à la mise en commun des ressources des agences pertinentes et des gouvernements des États, des exploitations pétrolières, de l'industrie du transport maritime et des industries d'exploration pour fournir des catégories de préparation aux dangers auxquels le milieu marin fait face en termes de pollution par les hydrocarbures, les résidus de cargaison, les déversements chimiques et autre substance polluante.

Commented [EL81]: Cette disposition fixe les actions pour répondre en cas d'accidents ou d'incidents de pollution par un navire.

Partie 8. Réglementations spéciales

Réglementation 33. Navires et transbordeurs de passagers (Ro-Ro)

1. En raison des risques spécifiques de perte rapide de stabilité des transbordeurs rouliers (Ro-Ro), transbordeurs ou navires de passagers suite à un accident maritime, l'autorité portuaire doit, avec une attention particulière, suivre la sûreté de la gestion et des opérations des transbordeurs rouliers (Ro-Ro) et transbordeurs ou navires de passagers naviguant à destination ou au départ de ports nationaux soumis aux exigences du Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM), selon les procédures de contrôle de l'État du port.
2. L'exigence prévue en vertu du point 1 doit s'appliquer à toutes les personnes, opérant un ou plusieurs transbordeurs rouliers de passagers à destination ou au départ d'un port soumis à ces réglementations, qu'il s'agisse d'un service régulier ou pas.
3. Les personnes mentionnées dans le point 2 doivent, sur une base obligatoire, respecter toutes les dispositions des paragraphes 1.2 à 13.1 et du paragraphe 13.3 du Code ISM à titre d'exigences pour que ces personnes

Commented [EL82]: Elle fait référence au suivi de la gestion sûre des transbordeurs rouliers (Ro-Ro), transbordeurs ou navires de passagers navigants dans des eaux nationales et de leur conformité au code ISM pour la protection de la vie humaine et la prévention de la pollution. Elle comprend également des dispositions pour gérer le contrôle des passagers et des bagages au port.

opérant des transbordeurs rouliers (Ro-Ro) ou des transbordeurs ou navires de passagers puissent fournir une prestation de service à destination ou au départ d'un port du territoire national.

Réglementation 34. Navires de passagers

Pour protéger la vie et les biens des passagers et de l'équipage ainsi que l'environnement, le propriétaire, capitaine ou agent de tout navire de passagers effectuant des voyages internationaux, peu importe son âge, sa dimension, le nombre de passage à bord et son pavillon doit avoir à bord, en version originale, les certificats du navire (à l'exception de l'attestation de conformité selon le Code ISM qui peut être une copie) et doit avoir en sa possession, en cas d'inspection par l'autorité portuaire ou toute personne autorisée et donc désignée par l'autorité portuaire, tous les documents et certificats valides ou toute exemption en vertu de l'annexe 4 (Documents à posséder à bord).

Réglementation 35. Vérification des passagers et dédouanement des marchandises

- I. Sauf disposition contraire dans ces réglementations, chaque autorité portuaire doit :
 - I.1. en collaboration avec le propriétaire, capitaine ou agent d'un navire transportant des passagers, des pèlerins et leurs bagages, organiser de manière efficace la vérification et le dédouanement entrant et sortant du navire ainsi que la circulation rapide, de préférence via un système à double voie, un pour les passagers et les pèlerins et un pour leurs bagages;
 - I.2. garantir la mise à disposition adéquate d'installations pour le chargement, le déchargement et le convoyage des bagages;
 - I.3. permettre aux passagers et aux pèlerins de se reposer, de circuler et d'être inspectés par les organes gouvernementaux sous abri; et
 - I.4. permettre aux passagers et aux pèlerins d'identifier et réclamer facilement leurs bagages après qu'ils aient été inspectés par les organes gouvernementaux.
2. Une autorité portuaire peut émettre des réglementations spéciales pour le dédouanement des navires transportant exclusivement des pèlerins et leurs bagages, ce qui doit faire l'objet d'une publication en conformité avec le Code OMI/ISPS sauf exigence contraire par une autorité portuaire, le propriétaire, capitaine ou agent d'un navire transportant des passagers ou des pèlerins vers un port soumis à ces réglementations doit prendre toutes les mesures nécessaires qui contribueront à accélérer l'arrivée du bateau, son départ et les procédures de vérification et de dédouanement via :
 - 2.1. la mise à disposition pour l'autorité portuaire et les organes gouvernementaux concernés d'un message en avance selon les formulaires uniformes de ces règles en fournissant l'heure prévue d'arrivée la plus précise, suivie des informations telles que tout changement d'heure et précisant l'itinéraire du voyage lorsque cela peut avoir une incidence sur les obligations d'inspection;
 - 2.2. le fait d'avoir les documents du navire, des passagers et des bagages prêts pour une vérification rapide;
 - 2.3. le fait de rassembler et de présenter de manière rapide et ordonnée les personnes à bord, avec tous les documents nécessaires, pour la vérification.

3. Tout agent d'un navire transportant des passagers avec des déficiences en matière de mobilité, d'audition ou de vision, doit par conséquent informer l'autorité portuaire à temps et fournir les mesures et les équipements nécessaires au débarquement, embarquement et transport sûrs des passagers ainsi que pour leur circulation et la collecte et l'inspection de leurs bagages, à la charge du navire.
4. Toute autorité portuaire acceptant des navires de passagers doit réserver au sein du port des routes libres de tout obstacle, des espaces bien positionnés et identifiés avec des panneaux appropriés ainsi qu'une assistance raisonnable pour les passagers ayant des déficiences en matière de mobilité, d'audition ou de vision.

Partie 9. Contrôle du port par l'État

Réglementation 36. Contrôle du port par l'Etat

Tout propriétaire ou capitaine d'un navire entrant un port national contrôlé par l'Etat est sujet aux dispositions du protocole d'entente XXXXX conclu entre les Etats membres et toute annexe qui l'accompagne, toujours selon les modifications.

Partie 10. Divers

Réglementation 37. Notifications et diffusion

1. L'autorité portuaire doit signifier chaque pratique ou procédure supplémentaire à ces règles aux parties concernées et susceptibles d'être affectées par ces dernières au moins quatre-vingt-dix (90) jours avant leur date effective d'entrée en vigueur et, des conditions raisonnables durant ces quatre-vingt-dix (90) jours doivent être offertes aux propriétaires, capitaines ou personnes en charge de navires et autre personne intéressée pour présenter leurs observations respectives à l'autorité portuaire.
2. La notification doit comporter l'information relative au lieu où la copie de la mesure proposée et tous documents nécessaires à sa compréhension sont disponibles.
3. Après que l'autorité portuaire ait pris en compte les observations faites par les personnes intéressées au sujet de la mesure proposée, elle peut l'adopter.
4. Les dispositions relatives au point 1 ne s'appliquent pas dans le cas où l'autorité portuaire aurait noté l'existence d'une situation d'urgence, cependant l'autorité portuaire doit prendre les mesures raisonnables pour signifier cette décision à l'attention de toute personne susceptible d'être affectée par cette dernière aussitôt qu'elle entre en vigueur.

Réglementation 38. Violations et pénalités

- I. Une personne commet une infraction si cette personne :
 - I.1. omet de se conformer à une des dispositions de ces réglementations;
 - I.2. fait sciemment une déclaration fausse ou trompeuse, que ce soit à l'oral ou à l'écrit, à l'autorité portuaire, au sujet d'une condition fixée par l'autorité portuaire sur la base de laquelle une activité peut être conduite;

Commented [EL83]:

La responsabilité principale d'un contrôle par l'État du port (PSC, sigle du terme anglais) est de garantir le respect des conventions internationales maritimes, respect qui demeure sous la responsabilité du contrôle par l'État du pavillon. C'est comme un second front pour garantir le respect des réglementations et standards internationaux. Pour ce faire, les états-membres acceptent qu'un pourcentage des navires commerciaux étrangers faisant escale dans leurs ports soit vérifié. Les inspections sont généralement effectuées à l'improviste, toutes les mesures pour éviter la détention et les délais sont prises, et les navires ne sont pas inspectés dans les six mois suivant une inspection à moins qu'il y ait des motifs justifiant une inspection.

Commented [EL84]: Zone respective du Protocole d'entente (MOU sigle du terme en anglais) PSC

Commented [EL85]: Cette partie fixe les procédures de notification et de communication au sujet des mesures affectant les usagers du port. Elle définit également les violations des règles et réglementations, les amendes selon les infractions et les procédures légales. Elle détermine les procédures de détention des navires et des marchandises, la limitation de la responsabilité de l'autorité portuaire, les procédures d'obtention d'autorisation pour entrer un port et effectuer des services ou travaux ainsi que les conditions d'expiration. Elle ordonne aussi le recours à un agent maritime pour tout navire faisant escale au port et la mise à jour des règles et réglementations, des procédures de modification des réglementations, de la langue dans laquelle les règles et réglementations doivent être publiées et la langue dominante en cas de conflit. Elle indique également la date d'entrée en vigueur des réglementations..

- I.3. à dessein ou par négligence enfreint une des dispositions de ces réglementations ou fait obstacle ou nuit à une autorité portuaire dans le cadre de la réalisation de ses obligations et de ses fonctions selon ces réglementations;
- I.4. omet de se conformer aux exigences de l'autorité portuaire destinées à prévenir ou atténuer une situation selon la réglementation 6.
2. Une personne qui enfreint une des dispositions de ces règles est coupable d'une infraction et passible d'une amende selon l'annexe en matière d'amendes, annexe 6, barème des amendes et des pénalités, qui est une partie intégrante de ces réglementations.
3. Lors de l'appréciation d'une amende relative à une infraction contre ces règles, l'autorité portuaire doit prendre en compte, en fixant le montant de l'amende, si la personne, qui a enfreint une des dispositions, a fait preuve de diligence raisonnable pour empêcher cette infraction.
4. Lorsqu'une infraction est commise, ou qu'elle s'étale, sur plus d'un jour, il est compté une infraction distincte pour chacun des jours.
5. Les poursuites légales pour une infraction à de ces règles peuvent débuter en tout temps dans les deux années suivant la date à laquelle l'affaire a surgi dans le respect des lois nationales.
6. Une cour, dans le cadre des poursuites relatives à l'infraction commise, peut, en plus de toute peine infligée, imposer ou ordonner que la personne se conforme aux dispositions pour la violation desquelles elle a été condamnée.

Réglementation 39. Détention et dédouanement des navires

- I. L'autorité portuaire peut, en consultation avec XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, lancer, à tout moment, des procédures, en conformité avec les lois nationales et fédérales applicables pour la détention d'un navire ou de biens transportés par un navire si, selon l'autorité portuaire :
- I.1. le propriétaire ou la personne en charge du navire ou des biens a, dans la commande ou la manutention du navire ou des biens, violé une disposition de ces réglementations; ou
- I.2. si le navire, au travers des mesures de contrôle par l'Etat du port ou toute autre mesure internationale visant à évaluer la sécurité du navire, de l'équipage, des passagers et des cargaisons ne respecte pas les dispositions de ces réglementations.
2. Une autorité portuaire peut, lancer, à tout moment, des procédures en conformité avec les lois nationales et fédérales applicables pour la détention d'un navire ou de biens transportés par un navire si, selon l'autorité portuaire :
- 2.1. un frais, une charge, une redevance ou un versement pour dommage causé est imposé en vertu de ces réglementations;
- 2.2. une personne est blessée ou tuée, ou si des installations, infrastructures, équipements, ou autre propriété appartenant à l'autorité portuaire ou étant sous sa gestion, ou appartenant à un opérateur ou étant sous sa gestion moyennant un contrat de gérance, d'affermage ou de concession, ou ayant obtenu un permis de l'autorité portuaire ont été endommagés, ou si des dommages environnementaux ont été engendrés, par le navire, la cargaison ou par erreur ou négligence de la part d'un membre de l'équipage

Commented [EL86]: L'autorité d'exécution compétente

du navire agissant dans le cadre de son travail, ou sous les ordres spécifiques du capitaine ou d'un officier du navire.

2.3. Lorsque, pendant la durée de la détention, le capitaine ou le propriétaire du navire ordonne le départ du navire du port dans lequel il est en situation de détention, le capitaine ou le propriétaire est coupable d'une infraction.

3. Aucune personne à qui un ordre de détention a été adressé dans un port soumis à ces règles ne doit, ayant reçu cet ordre, donner une autorisation de mouvement au navire sujet à cet ordre.
4. Aucun navire ne peut quitter un port sans avoir reçu un document de circulation dûment visé par l'autorité portuaire.

Réglementation 40. Limitation des responsabilités de l'autorité portuaire

1. L'autorité établit la responsabilité maximale de l'autorité portuaire ou d'un opérateur portuaire opérant au moyen d'un contrat, d'un bail, d'un permis ou d'une concession pour une réclamation qui est faite pour une blessure ou le décès d'une personne ou pour tout dommage à un navire, une cargaison ou un bien à bord d'un navire, qui doit être publiée.
2. Pour dissiper tout doute, l'autorité peut établir que l'autorité portuaire ou l'opérateur portuaire, ou les deux, n'accepte aucune responsabilité et qu'il est de la responsabilité des propriétaires ou agents des navires, des cargaisons ou des véhicules de s'en charger comme il se doit.

Réglementation 41. Licences

1. Toute personne effectuant un service ou un travail dans un port, aux termes ou pas d'un contrat, d'un bail ou d'une concession conclu avec l'autorité portuaire, doit, avant d'effectuer le service ou le travail, obtenir une licence de l'autorité portuaire, qui ne doit pas être refusée de manière déraisonnable, en fonction de l'exécution légitime du service ou du travail dans un port soumis au contrôle de l'autorité portuaire.
2. Lors de l'entrée en vigueur de ces règles, l'Autorité doit informer l'autorité portuaire sous sa juridiction, par décision, en respectant les conditions, les détails et la période de validité des licences émises par l'autorité portuaire.
3. Les licences émises par l'autorité portuaire, avant l'entrée en vigueur de ces règles, doivent rester valides pour la période initialement octroyée. Sauf disposition contraire, les licences émises par l'autorité portuaire en association à un contrat, un bail ou une concession doivent rester valides pour la période prévue dans le contrat, le bail ou la concession. Lorsqu'aucune durée n'est fixée ou lorsqu'une licence n'est pas associée à un contrat, un bail ou une concession, la licence doit expirer deux (2) ans après la date d'entrée en vigueur de ces règles. Suite à la réception par l'autorité portuaire d'une demande pour une nouvelle licence, qui ne doit pas être refusée de manière déraisonnable, la licence doit être émise en prenant compte des conditions et détails prévus selon le point 2.
4. L'autorité portuaire peut, avant d'émettre une licence, en vue de garantir le degré le plus élevé de compétences au sein du port sous son contrôle, demander au demandeur de prouver à la satisfaction de l'autorité portuaire ou des comités professionnels établis à cet effet par l'autorité portuaire, ses capacités

financières et professionnelles dans le cadre de l'exercice du service ou du service prévu et peut également lui demander le dépôt d'une garantie financière.

5. En fournissant les informations en vertu du point 2, l'autorité doit garantir que l'émission des licences par l'autorité portuaire pour les personnes exerçant ou souhaitant exercer un service ou un travail dans un port maintient une concurrence au sein de cette catégorie ou entre les personnes de cette catégorie.

Réglementation 42. Désignation des agents maritimes

1. Tout navire peu importe son usage, son objectif, son système de propulsion, sa taille, son type ou son pavillon, ayant l'intention d'entrer dans un port doit, avant d'y entrer, avoir désigné un agent responsable pour le représenter.
2. Un agent désigné en vertu du point 1 doit détenir une licence valide pour au moins trois (3) mois après le séjour espéré du navire dans le port.
3. L'expiration de la licence détenue par un agent ne décharge pas l'agent de ses obligations envers le propriétaire, l'affrètement, les membres d'équipage ou la cargaison du navire tout comme elle ne décharge pas l'agent des obligations de l'affrètement du navire, de son propriétaire ou de son capitaine envers l'autorité portuaire ou le propriétaire de la cargaison, y compris les obligations de paiement des redevances, frais, charges, amendes et versement des dommages une fois que le navire a quitté le port.
4. Un agent désigné en vertu du point 1 doit avoir un bureau enregistré en/au XXXXXXXXX.
5. Suite à tout manquement d'un navire représenté par un agent, comme requis par cette réglementation, l'autorité portuaire peut refuser l'entrée du navire dans le port prévu ou peut soit selon les procédures établies, soit en accord avec les directives de l'Autorité, exiger au représentant diplomatique de l'État du pavillon du navire de nommer un autre agent pour le navire.
6. Suite à tout manquement du propriétaire du navire à payer un agent pour les services fournis (qu'il soit désigné ou non par le représentant diplomatique de l'État du pavillon du navire), l'autorité portuaire peut invoquer les provisions de la réglementation 41 (Détenation de navire).
7. En conformité avec la réglementation 43.4, l'autorité portuaire peut demander à l'agent détenant une licence émise par l'autorité portuaire, de faire un dépôt de garantie pour le règlement de ses principales obligations financières.

Commented [EL87]: Nom du pays

Réglementation 43. Abrogation des règles antérieures et entrée en vigueur de ces règles

1. Avec l'entrée en vigueur de ces règles s, toute règle antérieure applicable aux ports commerciaux et ceux pour les embarcations de petites tailles sont abrogées.
2. Ces réglementations entrent en vigueur le (date)

Réglementation 44. Comité technique

1. Dans le but de maintenir ces règles et l'application uniforme dans tous les ports nationaux, l'autorité peut lors de l'entrée en vigueur des règles, mettre sur pied un comité technique pour poursuivre son travail sur une base permanente dans le cadre de la mise à jour des régulations et des modifications éventuelles.

2. Tout changement au niveau des représentants nommés du comité technique doit être enregistré par le secrétariat de l'autorité.

Réglementation 45. Procédures pour la modification de ces réglementations

1. Lorsque l'autorité portuaire de XXXXXXXXXXXX reconnaît le besoin de modifier ces règles , elle doit transmettre à l'autorité des propositions à cet égard, y compris la proposition soulignant les motifs, en utilisant le format prévu en annexe 3 de ces réglementations.
2. Lorsqu'aucune entente unanime n'est reçue du secrétariat de l'autorité au sujet d'une proposition comme prévu dans le point 1 dans un délai raisonnable, qui ne peut excéder six (6) mois, le secrétariat de l'autorité doit transmettre une proposition au comité technique pour son évaluation du consentement et son approbation par les ministères et les autorités désignées. Lorsqu'une proposition en vertu du point 1 est reçue par l'autorité, elle doit être transférée au comité technique pour qu'il émette des recommandations relatives à l'acceptation ou au refus de la proposition.
3. Toute proposition modifiant ces règles approuvées par l'autorité doit être transmise à l'autorité portuaire comme une modification acceptée des réglementations et doit être publiée selon la réglementation 2.2 comme suit :
 - 3.1. immédiatement sur le site internet de l'autorité portuaire; et
 - 3.2. dans un intervalle raisonnable sous format papier.

Commented [EL88]: Nom du pays

Réglementation 46. Langue principale

Ces réglementations sont promulguées en XXXXXXXXXXXX et en anglais, la XXXXXXXXXXXX devant toujours prévaloir.

Commented [EL89]: Langue nationale du pays

Commented [EL90]: Langue nationale

Article IV. Annexes

Annexe I: Liste des ports

• Port	• Coordonnées

Commented [EL91]: Nom du pays

Annexe 2: Liste des activités des ports pour XXXXXXXXXX

Commented [EL92]: Nom du pays

N	Activité	Autorisation par des panneaux affichés ou des formulaires selon la réglementation n 7	Autorisation à une personne selon la réglementation n 8	Interdit selon la réglementation n 6
1	Effectuer une opération de plongée		X	
2	Réaliser des travaux à chaud		X	
3	Mener des opérations de récupération		X	
4	Le placement, la manutention, l'entreposage, le transport de marchandises dangereuses, de déchets industriels ou polluants		X	
5	Ravitaillement		X	
6	La libération ou le transbordement de matière ou substance recyclée ou similaire			X
7	Effectuer :			
8	des opérations de transbordement de pétrole, de transfert chimique ou de gaz liquéfié entre navires			X
9	des transferts de gaz naturel liquéfié (LNG de l'abréviation anglaise du terme), de gaz de pétrole liquéfié (LPG de l'abréviation anglaise du terme) ou de vapeur de gaz			X
10	Excavation ou creusage de n'importe quelle matière ou substance		X	
11	Effectuer des opérations de dragage		X	
12	Installer un signal lumineux ou autre dispositif de signalisation			X
13	Placer ou faire fonctionner une lumière ou un marqueur de jour		X	
14	Placer, altérer, enlever ou déplacer un dispositif d'aide à la navigation, une bouée, une amarre, un flotteur, un piquet ou une pancarte		X	

15	Laisser à la dérive un navire, un journal de bord ou autre objet			X
16	Construire, placer, reconstruire, réparer, altérer, déplacer ou enlever une structure ou un matériel sur, dans, en-dessous, au-dessus, au travers des terres ou des eaux			X

Cette liste d'activités est sujette à des modifications sans préavis. Une version à jour de la liste des activités respectives pour le port peut être obtenue sur le site internet de l'autorité portuaire.

Annexe 3: Restriction pour les produits dangereux

Catégorie IMDG	Description	Quantité maximale par navire, par voyage
1	Explosifs	Les catégories 1 et 2 ne sont pas autorisées peu importe leur quantité
2-1 / 2-3	Gaz inflammables et toxiques	
2-2	Gaz inflammables	
3-1	Liquides inflammables	En vertu des dispositions du Code IMDG
3-2	Liquides inflammables	En vertu des dispositions du Code IMDG
3-3	Liquides inflammables	En vertu des dispositions du Code IMDG
4-1	Matières solides très inflammables	En vertu des dispositions du Code IMDG
4-1	Matières combustibles spontanées	En vertu des dispositions du Code IMDG
4-3	Matières dangereuses lorsqu'exposées à l'eau	En vertu des dispositions du Code IMDG
5-1	Substances contenant de l'oxyde	En vertu des dispositions du Code IMDG
5-2	Substances contenant du peroxyde	En vertu des dispositions du Code IMDG
6	Substances toxiques	En vertu des dispositions du Code IMDG
7	Substances rayonnées	En vertu des dispositions du Code IMDG
8	Substances corrosives	En vertu des dispositions du Code IMDG
9	Autres substances diverses	En vertu des dispositions du Code IMDG

Annexe 4: Documents à posséder à bord

1. En conformité aux règlements de l'OMI, FAL.2/Circ.87, MEPC/Circ.426, MSC/Circ.1151, selon les modifications, tout navire entrant dans un port géré ou opéré par une autorité portuaire soumise à ces règles doit posséder les documents suivants à bord.
2. Ces dispositions ne doivent pas être considérées comme empêchant l'exigence de présenter, dans le cadre d'une inspection par l'autorité compétente, les certificats ou autres documents disponibles à bord du navire appartenant à ses registres en matière de dimensions, sécurité, équipage, classification et autres aspects connexes. (Note: Tous les certificats disponibles à bord doivent être des originaux).

Tous les navires	Référence
I	
Certificat international de jauge (1969)	Convention sur le jaugeage, article 7
Certificat international de franc-bord	Convention LL, article 16; 1988 Protocole LL, article 18
Certificat international d'exonération de franc-bord	Convention LL, art 6; 1988 Protocole LL, article 8
Livret de stabilité à l'état intact	SOLAS 1974, réglementations II-1/22 and II-1/25-8; 1988 LL Protocol, réglementations 10
Livrets de mesures à prendre en cas d'avarie	SOLAS 1974, réglementations II-1/23, 23-1, 25-8; MSC/Circ. 919
Document d'effectif minimal de sécurité	SOLAS 1974 (2000 amendements), réglementation V/14.2
Manuel de formation sur la protection contre les incendies	SOLAS 1974 (2000 amendements), réglementation II- 2/15.2.3
Plan/livret de contrôle des incendies	SOLAS 1974 (2000 amendements), réglementations II- 2/15.2.4
Registre de formation et d'exercices à bord	SOLAS 1974 (2000 amendements), réglementations II- 2/15.2.2.5
Manuel d'exploitation pour la sécurité-incendie	SOLAS 1974 (2000 amendements), réglementations II-2/16.2
Certificat du capitaine, des officiers ou évaluations	STCW 1978, article VI, réglementations I/2; Code STCW, section A-I/2
Certificat international de prévention de la pollution	MARPOL 73/78, Annexe I, réglementation 5
Registre des hydrocarbures	MARPOL 73/78, Annexe I, réglementation 20
Plan d'urgence contre la pollution à bord	MARPOL 73/78, Annexe I, réglementation 26
Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées	MARPOL 73/78, Annexe IV, réglementation 5
Plan de gestion des ordures	MARPOL 73/78, Annexe V, réglementation 9
Registre des ordures	MARPOL 73/78, Annexe I, réglementation 9
Systèmes d'enregistreurs des données du voyage. Certificat de conformité	SOLAS 1974, réglementation V/18.8

Tous les navires	Référence
Manuel d'arrimage de la cargaison	SOLAS 1974, (2002 amendements), réglementation VI/5.6 and VII/5; MSC/Circ.745
Attestation de conformité	SOLAS 1974, réglementation IX/4; Code ISM, paragraphe 13
Certificat de gestion de la sécurité	SOLAS 1974, réglementation IX/4; ISM Code, paragraphe 13
Certificat international de sûreté du navire (ISSC, abréviation du terme anglais) ou certificat international provisoire de sûreté du navire	SOLAS 1974, (2002 amendements), réglementation XI-2/9.1.1; Code ISPS partie A, sections 19 et annexes
Plan de sûreté des navires et rapports associés	SOLAS 1974, (2002 amendements), réglementation XI-2/9; Code ISPS partie A, sections 9 et 10
Registre synoptique continu (CSR, abréviation du terme anglais)	SOLAS 1974 (2002 amendements), réglementation XI-1/5
Certificat de travail maritime	Convention consolidée du travail maritime, 2006
2 En plus des certificats mentionnés ci-dessus dans la section I, les navires de passagers doivent avoir:	
Certificat de sécurité pour navire à passagers 1	SOLAS 1974, réglementation I/12, selon les amendements du GMDSS ; Protocole SOLAS de 1988, réglementation I/12, (2000 amendements) annexe 1 Ce format du certificat peut être trouvé dans l'amendement GMDSS de la Convention SOLAS de 1974
Certificat d'exemption 2	SOLAS 1974, réglementation I/12; 1988Protocole SOLAS de 1988, réglementation I/12 2 SLS.14/Circ.115 et en référence à l'émission de certificats d'exemption
Certificat de sécurité pour navire spécial à passagers, Certificat spécial pour compartiment passagers	STP 71, règle 5, SSTP règle 5
Opérations de recherche et de sauvetage.	SOLAS 1974 (2000 amendements), réglementation V/7.3
Listes des limites opérationnelles	SOLAS 1974 (2000 amendements), réglementation V/30
Système d'aide à la décision pour les capitaines	SOLAS 1974, réglementation III/29
3 En plus des certificats mentionnés ci-dessus dans la section I, les navires de charge doivent avoir:	
Certificat de sécurité de construction pour navire de charge 3	SOLAS 1974, réglementation I/12, selon les amendements du GMDSS; Protocole SOLAS de 1988, réglementation I/12 (2000 amendements), annexe 3 Ce format du certificat peut être trouvé dans l'amendement GMDSS de la Convention SOLAS de 1974
Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge 4	SOLAS 1974, réglementation I/12, selon les amendements du GMDSS; Protocole SOLAS de 1988, réglementation I/12 4 Ce format du certificat peut être trouvé

Tous les navires	Référence
	dans l'amendement GMDSS de la Convention SOLAS de 1974
Certificat de sécurité des radio-communications pour navires de charge 5	SOLAS 1974, réglementation I/12, selon les amendements du GMDSS; Protocole SOLAS de 1988, réglementation I/12/5 5 Ce format du certificat peut être trouvé dans l'amendement GMDSS de la Convention SOLAS de 1974
Certificat de sécurité pour navires de	Protocole SOLAS de 1988, réglementation I/12 (2000 amendements), annexe
Certificats d'exemption 6	SOLAS 1974, réglementation I/12, Protocole SOLAS de 1988, réglementation I/12 6 SLS.14/Circ.115 et Add. I fait référence à l'émission de certificats d'exemption
Attestation autorisant le transport de céréales	SOLAS 1974, réglementation VI/9; Code international pour le transport sûr des grains en vrac, section 13
Certificat d'assurance ou autre sécurité financière concernant la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	CLC 1969, article VII
Certificat d'assurance ou autre sécurité financière concernant la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	CLC 1992, article VI
Rapport d'enquête amélioré	SOLAS 1974 (2002 amendements), réglementation XI-1/2; résolution A.744(18)
Relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest.	MARPOL 73/78, Annexe I, réglementation 15(3)(a)
Information au sujet de la cargaison	SOLAS 1974, réglementations VI/2 and XII/10; MSC/Circ.663
Livret pour les navires vraquiers	SOLAS 1974, réglementations VI/7 and XII/8; Code des règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers (Code BLU)
Manuel d'opération des citernes à ballast propre spécialisées	MARPOL 73/78, Annexe I, réglementation 13A
Manuel d'opération de lavage au pétrole brut et des équipements pour ce lavage (Manuel COW)	MARPOL 73/78, Annexe I, réglementation 13B
Système d'évaluation de l'état des navires (CAS, sigle du terme anglais) Rapports CAS de conformité, final et de révision	MARPOL 73/78, Annexe I (2001 amendements Résolution MEPC.95(46)), réglementation 13G; résolution MEPC.94(46)
Manuel d'opération du chargement en équilibre hydrostatique (HBL, sigle du terme anglais)	MARPOL 73/78, Annexe I (amendements 2001, Résolution MEPC.95(46)), réglementation 13G;
Manuel de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures (ODMC, sigle du terme anglais)	MARPOL 73/78, Annexe I (amendements 2001, résolution MEPC.95(46)), réglementation 13G;

	Tous les navires	Référence
	Information de stabilité et de compartimentage	MARPOL 73/78, Annexe I, réglementation 25
4	En plus des certificats mentionnés ci-dessus dans les sections 1 et 3, lorsqu'approprié, tout navire en vrac des substances liquides nuisibles et toxiques doit avoir :	
	Certificat international de prévention de la pollution par les substances nuisibles liquides transportées en vrac (Certificat NLS)	MARPOL 73/78, Annexe II, réglementations 11 and 12A
	Registre de cargaison	MARPOL 73/78, Annexe II, réglementation 9
	Manuel de procédures et de modalités (Manuel P & A, sigle du terme anglais)	Résolution
	Plan d'urgence contre la pollution marine par les substances nuisibles liquides	MARPOL 73/78, Annexe II, réglementation 16
5	En plus des certificats mentionnés ci-dessus dans les sections 1 et 3, lorsqu'applicable, tout navire-citerne pour produits chimiques doit avoir :	
	Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac	Code BCH, section 1.6; Code BCH comme modifié selon la résolution MSC.18(58), section 1.6
	Certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac	Code IBC, section 1.5; Code IBC comme modifié selon les résolutions MSC.16(58) et MEPC.40(29), section 1.5
6	En plus des certificats mentionnés ci-dessus dans les sections 1 et 3, lorsqu'applicable, tout transporteur de gaz doit avoir :	
	Certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac	Code GC, section 1.6
	Certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac	Code IGC, section 1.5; Code IGC BCH comme modifié selon la résolution MSC.17(58), section 1.5
7	En plus des certificats mentionnés ci-dessus dans les sections 1, 2 et 3, lorsqu'applicable, tout navire/engin à grande vitesse doit avoir :	
	Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse	SOLAS 1974, réglementation X/3; Code HSC de 1994, section 1.8; Code HSC 2000, section 1.8
	Permis d'exploiter un engin à grande vitesse	Code HSC1004, section 1.9; Code HSC 2000, section 1.9
8	En plus des certificats mentionnés ci-dessus dans les sections 1, 2 et 3, lorsqu'applicable, tout navire transportant des marchandises dangereuses doit avoir :	
	Attestation de conformité aux dispositions spéciales concernant les navires qui transportent des marchandises dangereuses	SOLAS 1974, (amendements 2000), réglementation II-2/19.4
9	En plus des certificats mentionnés ci-dessus dans les sections 1, 2 et 3, lorsqu'applicable, tout navire transportant des marchandises dangereuses emballées doit avoir :	
	Manifeste ou le plan d'emplacement de marchandises dangereuses	SOLAS 1974, (amendements 2002), réglementation VII/4.5 and VII/7.2; MARPOL 73/78, Annexe III, réglementation 4
10	En plus des certificats mentionnés ci-dessus dans les sections 1, 2 et 3, lorsqu'applicable, tout navire transportant des marchandises de type INF doit avoir :	
	Certificat international d'aptitude au transport de marchandises de type INF	SOLAS 1974, réglementation VII/16; Code INF (résolution MSC.88(71)), paragraphe 1.3

	Tous les navires	Référence
II	En plus des certificats mentionnés ci-dessus dans les sections I, 2 et 3, lorsqu'applicable, tout navire nucléaire doit avoir :	
	Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge ou certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers, à la place du certificat de sécurité pour navire de charge ou certificat de sécurité pour navire de passagers, selon le cas	SOLAS 1974, réglementation VIII/10
	Autres certificats et documents qui ne sont pas obligatoires	
	Navires spécialisés	
	Certificat de sécurité pour navire spécialisé	Résolution A.534(13) comme amendé par MSC/Circ.739; SOLAS 1974, réglementation I/12; Protocole SOLAS de 1988, réglementation I/12
	Navires de soutien offshore	
	Certificat d'aptitude pour les navires de soutien offshore	Résolution A.673(16); MARPOL 73/78, Annexe II, réglementation I3(4)
	Systèmes de plongée	
	Certificat de sécurité pour les systèmes de plongée	Résolution A.536(13), section 1.6
	Engins à portance dynamique	
	Certificat de construction et d'armement pour les engins à portance dynamique	Résolution A.373(X), section 1.6
	Unités mobiles de forage au large (offshore)	
	Certificat de sécurité pour plate-forme mobile de forage en mer	Résolution A.414(XI), section 1.6; Résolution A.649(16), section 1.6; résolution A.649(16) comme modifié selon la résolution MSC.38(63), section 1.6
	Navires à effet de sol (WIG, abréviation du terme anglais)	
	Certificat de sécurité pour navires à effet de sol	MSC/Circ.1054, section 9
	Permis pour l'exploitation d'un navire à effet de sol	MSC/Circ.1054, section 10
	Niveau sonore	
	Relevé du bruit	Résolution du rapport A.468(XII), section 4.3

Annexe 5a: Liste d'informations

Partie I	Information à signaler en conformité avec la sous-section 9.2.1 et la sous-section 9.2.2
1	Informations générales sur le navire, y compris : 1.1 Renseignements au sujet de l'agent du navire; 1.2 Identification du navire (nom, indicatif radio, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI); 1.3 Port de destination; 1.4 Heure prévue d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, selon les exigences de l'autorité compétente, heure prévue de départ de ce port; 1.5 Coordonnées et informations au sujet des membres de l'équipage et des passagers du navire.
2	Renseignements au sujet du pilotage et du remorquage
3	Renseignements au sujet des opérations de manutention de la cargaison et des marchandises dangereuses, y compris : 3.1 Désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros attribués (ONU) si applicable, catégorie de risque (OMI) selon les codes IMDG, IBC et IGC et, lorsqu'applicable, la catégorie du navire au sens du recueil INF tel que défini dans la réglementation VII/14.2, la quantité de ces marchandises et si elles sont transportées dans des engins de transport autres que des citernes et les numéros d'identification de ceux-ci; 3.2 Adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus; 3.3 Caractéristiques et quantité estimée de combustible de soute, pour les navires transportant plus de 5 000 tonnes de combustible de soute.
4	Renseignements au sujet de la protection de l'environnement
5	Renseignements au sujet de la sécurité
6	Le capitaine du navire doit informer immédiatement l'autorité portuaire concernée de tout changement concernant les informations notifiées
Partie 2	Équipements et systèmes devant être disponibles à bord des navires :
1	Systèmes d'identification automatique (AIS, selon le sigle anglais) Conformément au chapitre V de la convention SOLAS : Prescriptions relatives à l'emport des systèmes et du matériel de navigation de bord. Recommandation sur les standards de performance d'AIS universel à bord des navires (AIS) (résolution MSC.74(69), annexe 3); toujours selon les modifications.
2	Système d'alerte de sûreté du navire Conformément au chapitre XI-2 de la convention SOLAS sur les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime, réglementation 6 et Code OMI-ISPS Code, toujours selon les modifications.
3	Systèmes d'enregistreur des données du voyage (VDR, selon le sigle anglais) Conformément au chapitre V de la convention SOLAS sur la sécurité de la navigation, la réglementation 18, standards d'approbation, de sondage et de performance du système et du matériel de navigation et des enregistreurs des données de voyage et la réglementation 20, d'enregistreur des données du voyage et la recommandation sur les standards de performance d'enregistreurs des données du voyage (VDR) (résolution A.861(20)); toujours selon les modifications.
Partie 3	Messages électroniques
1	XXXXXXX doit développer et maintenir les infrastructures nécessaires pour permettre la transmission, la réception et la conversion des données entre les systèmes utilisant les syntaxes XML ou EDIFACT, selon les dispositifs de communication d'Internet ou X.400.

Commented [EL93]: Nom du pays

2	XXXXXXXXXX doit participer au développement d'un document de contrôle d'interface par l'Autorité, qui décrit les moyens offerts par les infrastructures en termes de scénario de messages, de fonction du message ainsi que la relation entre les messages. La synchronisation et les performances du message ainsi que les protocoles et les paramètres d'échange de données doivent être détaillées. Le document de contrôle de l'interface doit également préciser le contenu des données des fonctions du message requises et décrire ces messages.
3	Ces procédures et infrastructures devraient englober, dans la mesure du possible, les obligations en matière de compte-rendu et d'échange d'informations découlant des directives reçues de l'Autorité, relatives aux installations portuaires de réception des déchets pour les déchets générés par les navires et les résidus de cargaison.
Partie 4	Mesures en vue de répondre à une menace Des mesures sont disponibles en vue de répondre à un risque, ou lorsqu'un risque est prévisible pour la sécurité maritime et la protection de l'environnement. Lorsqu'à la suite d'un incident ou de circonstances du type décrit selon la sous-réglementation 9.3 affectant un navire, l'autorité portuaire, conformément au droit international, juge qu'il est nécessaire d'écarter, d'atténuer ou d'éliminer un danger grave et imminent menaçant son littoral ou des intérêts connexes, la sécurité des autres navires, ainsi que celle des équipages, des passagers ou des personnes se trouvant à terre ou de protéger le milieu marin, l'autorité peut, notamment : – restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé. Cette exigence n'affecte pas la responsabilité du capitaine en matière de sécurité dans la conduite de son navire; – mettre le capitaine en demeure de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime; – envoyer une équipe d'évaluation pour évaluer le degré de risque et aider le capitaine à remédier à la situation; et – tenir informé le centre côtier compétent au sujet du risque; – exiger au capitaine de rejoindre un lieu de refuge en cas de péril imminent, ou imposer le pilotage ou le remorquage du navire.

Commented [EL94]: Nom du pays

Annexe 5b: Formulaires de notification et de suivi

Rapport de notification uniforme préalable à l'arrivée (Sous-réglementation 9.2) pour les ports de (Nom du pays)
(à envoyer par courriel, par télécopie, ou par la poste ou à remettre en main propre au port au moins 48 heures avant l'arrivée)

Pays		Port	
Nom de l'agent		Téléphone/portable 24h/24	
Renseignement sur le navire			
Nom du navire		HPA (date - heure)	
Terminal ou ancrage		Accostage	
No. OMI	Pavillon	Port d'enregistrement	Indicatif
Catégorie		Année de construction	
Propulseurs (oui/non)			
LTE /m) (Longueur totale)	Largeur (m)	Tirant d'eau avant	Tirant d'eau arrière
Poids mort	Déclaration supplémentaire	Tonnage brut	Tonnage net
Propriétaire/ Affréteur		Téléphone du propriétaire	
Nationalité du propriétaire		Courriel du propriétaire	
Dernier Port/Pays		Date de départ	Prochain Port/Pays
Date prévue			
Opérations relatives à la manutention de la cargaison			
Cargaison à décharger		Cargaison à charger	
Tonnage	Origine	Tonnage	Destination
Marchandises dangereuses à décharger		Marchandises dangereuses à charger	
Tonnage	Catégorie	Tonnage	Catégorie
Renseignements sur l'assurance			
Nom de l'assureur	Adresse de l'assureur	No. de téléphone	No. de police d'assurance
Validité			
Environnement			
Lieu, date et quantité du dernier déchargement des ballasts à boue		Equipeement de traitement des déchets à bord ?	
		Oui	Non
Autres services requis			
Médical		Fumigation	
Services de ballast		Eau	
Magasins		Réparation	
Nettoyage du navire		Déchets (Spécifier)	

Travail à chaud		Plongée	
Soute		Autres	

Rapport uniforme du capitaine (Réglementations II, 4, 2.3.)							
Pour les ports de (Nom du pays)							
(Ce rapport sera remis en main propre par le pilote au capitaine à l'arrivée du navire)							
Pays				Port			
Nom de l'agent				Téléphone - portable 24h/24			
Renseignements sur le navire							
Nom du navire			Arrivée (date-heure)				
Terminal ou ancrage				Accostage			
No. d'OMI	Pavillon	Port d'enregistrement	Catégorie		Année de construction	Indicatif	Propulseurs (oui/non)
LTE /m) (Longueur totale)	Largeur (m)	Tirant d'eau avant	Tirant d'eau arrière	Poids mort	Déclaration supplémentaire	Tonnage brut	Tonnage net
Propriétaire/ Affréteur				Tel. du propriétaire			
Nationalité du propriétaire				Courriel du propriétaire			
Dernier port/pays		Date de départ		Prochain port/pays		Date prévue	
Opérations relatives à la manutention de la cargaison							
Cargaison à décharger				Cargaison à charger			
Tonnage		Origine		Tonnage		Destination	
Renseignements sur l'assureur							
Nom de l'assureur		Adresse de l'assureur		No. de téléphone	No. de police d'assurance	Validité	
Services environnementaux							
Incinérateur à bord		Séparateur 15 PPM		SOPEP*		HRF** requis	
Certificat IOPP***		Emis par Lieu d'émission		Date d'émission			
Lieu, date dernier déchargement des ballasts à boue						Quantité	
Services de pilotage et de remorquage							
Réglementations du port à bord ?		Intérieur		Extérieur		Mouvement	
Nom du pilote			Heure de début			Heure de fin	
1 ^{er} appel par radio VHF (jour et heure)			1 ^{er} câble à terre			Intégralité à terre (jour et heure)	
En cas de mouvement			Départ du poste			Tous les	

ERROR! NO TEXT OF SPECIFIED STYLE IN DOCUMENT.

		d'accostage (jour et heure)		câbles fixés	
Nom du bateau-pilote		Mouillage		Amarrage	
Heure du début du remorquage		Heure de fin du remorquage		Nombre de remorqueurs	
Nom des remorqueurs					
Commentaire : L'annexe I doit être imprimée au verso de ce formulaire					
*Sigle anglais pour le plan d'urgence en cas de pollution aux hydrocarbures					
** Sigle anglais pour les installations hyperbares					
*** Sigle anglais pour le certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures					

Rapport de notification uniforme préalable à l'arrivée du navire, selon le Code ISPS							
Et les amendements 2002 de SOLAS 74 (Réglementation 28)							
Pour les ports de (Nom du pays)							
(à envoyer par courriel, par télécopie, ou par la poste ou à remettre en main propre au port au moins 48 heures avant l'arrivée)							
Pays				Port			
Agent		Téléphone 24h/24		Téléphone du bureau			
Fax		Courriel					
Niveau de sécurité à bord du navire							
Nom du navire		Nationalité		Port d'enregistrement			
No. d'OMI		Indicatif		HPA (date - heure)			
Nom du capitaine		Nom de l'entreprise					
Registre synoptique continu à bord (CSR, sigle anglais du terme) ?		Oui		Non			
Certificat international de sûreté du navire (ISSC, sigle anglais du terme)		Numéro		Définitif (provisoire)			
Date d'émission		Date d'expiration					
Organisme de sûreté reconnu par le gouvernement		Autorité émettrice					
Agent de sûreté du navire		Nom		Nationalité		Désignation	
Agent de sûreté de la compagnie		Nom		Nationalité			
No. de téléphone (24h/24)		Téléphone du bureau					
Télécopie		Courriel					
Renseignement au sujet des 10 dernières escales (ou sur une feuille séparée)							
État du port (1 À 5)	Départ	Niveau de sécurité	Déclaration de sécurité additionnelle émise ? Activités de navire à navire	État du port (6 to 10)	Départ	Niveau de sécurité	Déclaration de sécurité additionnelle émise ? Activités de navire à navire
Cargaisons / Entrepôt / Avitaillement / Réparation (sur une feuille séparée)							
Cargaison à bord (t)		Cargaison en transit (t)		Cargaison à décharger			
Renseignements au sujet de la cargaison devant être déchargée (type de cargaison, général, voiture, vrac, autres), port de chargement, emplacement d'arrimage							
Renseignements au sujet des marchandises dangereuses en transit (No. attribué par l'ONU, poids, arrimage)							

Renseignements au sujet des marchandises dangereuses à décharger (No. attribué par l'ONU, poids, arrimage)							
Renseignements au sujet des provisions de bord (entrepôt)							
Renseignements au sujet de l'avitaillement							
Renseignements au sujet de la réparation du navire et sur son garage							
Liste des passagers et des membres de l'équipage du navire (sur une feuille séparée)							
Passagers	Noms de famille	Prénoms	Nationalités				
Equipage	Rang ou grade	Noms de famille	Nationalités	Dates de naissance	Lieux de naissance		
Date				Signature			

Rapport uniforme de collecte des déchets de navire (Sous-réglementation 31.3.1)							
Pour les ports de (Nom du pays)							
(à envoyer par courriel, par télécopie, ou par la poste ou à remettre en main propre au port au moins 48 heures avant l'arrivée)							
Pays				Port			
Nom de l'agent				Téléphone/portable 24h/24			
Renseignements sur le navire							
Nom du navire				HPA (date - heure)			
Terminal ou ancrage				Accostage			
No. d'OMI	Pavillon	Port d'enregistrement	Indicatif	Catégorie		Année de construction	Propulseurs (oui/non)
LTE /m) (Longueur totale)	Largeur (m)	Tirant d'eau avant	Tirant d'eau arrière	Poids mort	Déclaration supplémentaire	Tonnage brut	Tonnage net
Propriétaire/ affrèteur				Téléphone du propriétaire			
Nationalité du propriétaire				Courriel du propriétaire			
Dernier Port/Pays		Date de départ		Prochain Port/Pays		Date prévue	
Données requises pour la collecte des déchets							
Dernier dépôt de déchets		Port de		À date:			
Quantité de déchets déposés		Tout		Une partie		Rien	
Ballast chargés (t)				Chargé à			
Type et quantité de déchets et résidus à déposer et/ou restant à bord							
Si tous les déchets seront déposés, compléter la deuxième colonne, selon le cas. En cas de livraison partielle ou d'absence de livraison, compléter toutes les colonnes							
Type	Déchets à déposer (m3)	Capacité de stockage maximale (m3)	Quantité de déchets restant à bord (m3)	Port de dépôt du reste des déchets	Quantité estimée de déchets qui seront générés entre la notification et l'escale au prochain port (m3)		
Huile usée							
Boue							
Eau des cales							
Autres (spécifier)							
Détritus							
Déchets alimentaires							
Plastique							
Autre							
Déchets de cargai							

ERROR! NO TEXT OF SPECIFIED STYLE IN DOCUMENT.

son							
Résidus de cargaison							
Je certifie par la présente que les renseignements indiqués dans ce formulaire sont, à ma connaissance, véridiques et exacts et que la capacité à bord est suffisante pour stocker tous les déchets générés entre la notification et l'arrivée au prochain port où les déchets seront déposés.							
Date		Nom		Signature			

Rapport uniforme d'accident de navire (Sous-réglementation 9.4)									
À utiliser pour tout rapport d'incident ou d'accident survenu dans un port de (Nom du pays)									
Pays				Port					
Courriel		Téléphone				Télécopie			
De				Date					
Par télécopie à				Par télécopie à					
Pour tout cas d'incident ou d'accident:									
Echouage				Collision				Pollution	
Blessure corporelle ou décès				Autre incident					
Noms et types des navires impliqués									
Nom du navire rapportant l'incident ou l'accident				Nationalité				Nombre de membres d'équipage	
Type du navire rapportant l'incident ou l'accident		Cargaison		Type				Volume	
Nom de l'autre navire				Nationalité				Nombre de membres d'équipage	
Type de l'autre navire		Cargaison		Type				Volume	
Spécifier les marchandises dangereuses et les substances polluantes à bord									
Heure d'arrivée				Heure de départ					
Tonnage brut				Longueur totale					
Tirant d'eau		Avant				Arrière			
Localisation de l'incident ou de l'accident				Heure de l'incident ou de l'accident					
Date d'expédition		Cap		Vitesse		Perspective		Oui non	
Conditions météo-océaniques				Visibilité (nm)		Poste de commande			
Vent		Direction		Force		Vagues		Direction Hauteur	
Nom du pilote (si à bord)									
En cas de pollution									
Mentionner la substance concernée									
Hydrocarbure		Produit chimique		Déchets		Ballast			
Décrire comment l'incident s'est produit									
Localisation				Date et heure					
Direction et vitesse du vent		Vitesse		Direction					
Mentionner les mesures prises pour réduire les répercussions sur l'environnement									
Informations figurant sur le passeport									
Date				Signature					

Annexe 6: Barème des amendes et des pénalités

Violation au sein des ports du pays	Amende en USD\$
Une personne commet une infraction et est redevable d'une amende si cette personne n'a pas respecté	
Une disposition de la partie 1	Cas par cas
Une disposition de la partie 2	Cas par cas
Une disposition de la partie 3	Cas par cas
Une disposition de la partie 4	Cas par cas
Une disposition de la partie 5	Cas par cas
Une disposition de la partie 6	Cas par cas
Une disposition de la partie 7	Cas par cas
Une disposition de la partie 8	Cas par cas
Une disposition de la partie 9	Cas par cas
Une disposition de la partie 10	Cas par cas
Une disposition de la partie 11	Cas par cas

Annexe I. Obligations de tous les usagers des ports maritimes **XX**

Installations portuaires: L'autorité portuaire et toutes les personnes employées par celle-ci déclinent toute responsabilité pour les éventuels dommages ou pertes au niveau des installations portuaires et/ou des biens y compris au niveau des poste d'amarrage, des quais ou de tous travaux, équipements et matériels éventuels ou pertes de vie ou préjudices pour quelque motif que ce soit, y compris les omissions et les négligences et/ou manquements ou erreurs des employés et/ou agents ou toute autre personne autorisée par l'autorité portuaire. L'utilisateur est pleinement responsable de toute perte ou dommage et est passible d'emprisonnement jusqu'à ce qu'il ait fourni la sécurité suffisante (par usager il est entendu, et pas exclusivement, les personnes, navires, bateaux, remorqueurs, chalands, barges, pontons, dragues, radeaux, véhicules motorisés, poids lourds, camions ou tout autre engin).

Pilotage: Tous les navires à l'exception des engins maritimes mentionnés (.....) sont tenus de suivre les directives du pilote pour circuler à l'intérieur d'un port, qu'ils y entrent, y sortent ou y effectuent des manœuvres. Toute assistance du pilote est par la présente reconnue comme consultative et ne supprime en aucun cas les responsabilités de commande du navire et, ni l'autorité portuaire ni le pilote ne peuvent, dans aucune circonstance quelle qu'elle soit, être tenus pour responsables de tout dommage éventuel au navire, aux installations et/ou autres biens mentionnés ci-dessus qui peut avoir lieu lors du mouvement du navire. Le navire est responsable de la sûreté absolue du pilote à partir du moment où il monte à bord jusqu'à qu'il en débarque pour monter à bord du bateau-pilote, **cotre**, remorqueur et/ou autre engin maritime ou terrestre fourni par l'autorité portuaire, selon le cas. Une échelle de pilote propre et sûre, ou un treuil pour pilote, doit être correctement déployée en conformité avec les spécifications et dispositions de l'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES PILOTES MARITIMES.

Remorqueurs, embarcations et amarrage: Lors de la commande ou de l'utilisation des services d'un ou de plusieurs remorqueurs, d'un cotre, d'un lamanneur ou d'une équipe pour amarrer un navire, le capitaine et l'équipage, employés et/ou payés par l'autorité portuaire, sont réputés comme étant les employés du client ou de ses employés ou son agent. Le port ne peut être tenu responsable de tout dommage, quel qu'il soit, causé par ou à une embarcation et/ou un membre du personnel mentionné ci-dessus ou causé par ou à l'employeur ou le client, ou de tout autre dommage corporel ou mortel pour quelque motif que ce soit. Le client ou employeur doit payer et/ou compenser toutes les pertes, dommage corporel ou décès et indemniser le port pour toute éventuelle réclamation d'une tierce partie.

Pour les besoins des présentes conditions, le mot "utilisation" couvre la période allant du moment où le remorqueur est en condition de recevoir des directives directement du bateau, navire ou embarcation qui doit être remorqué ou transporté ou dès que le câble de remorquage est passé au ou par le remorqueur, en fonction de l'action intervenant en premier, et s'achève lorsque les derniers ordres venant du bateau, navire

ou embarcation remorqué ou transporté pour larguer les amarres sont donnés ou que le câble de remorquage a finalement glissé et que le remorqueur est dégagé du bateau, navire ou embarcation, en fonction de l'action intervenant en dernier. Le remorquage ou le transport comprend toute opération en rapport avec le maintien, la poussée, l'escorte et l'orientation du bateau, navire ou embarcation.

Pollution maritime: Le pompage, déversement et largage de ballasts sales, boues, eaux de cale, eaux usées, détritux, déchets, ou autre polluant marin à proximité des eaux territoriales, côtières ou non-côtières est strictement interdit. Afin de garantir la non-violation de cette interdiction, la police de XXXXXXXXXXXX effectue des patrouilles maritimes ou par hélicoptère avec des équipements de surveillance de nuit et de photographie infrarouge. Les contrevenants sont passibles du paiement de l'intégralité des opérations de nettoyage en plus du paiement de lourdes amendes. Les ports sont équipés d'installations de réception des déchets pouvant être utilisées. Des réceptacles à ordures pour les déchets domestiques sont obligatoires et doivent être fournis.

Commented [EL95]: Nom du pays

Marchandises dangereuses: Un système de signaux adéquat doit être clairement visible jour et nuit. Une surveillance constante et stricte des espaces de rangement à bord, des lances à incendie ainsi que la présence de gardiens vigilants, jour et nuit, disposant de toutes les mesures nécessaires pour faire face rapidement à une explosion ou toute autre situation dangereuse.

Santé: Tout malaise ou maladie survenant à bord doit être déclaré et un "certificat de bonne santé" conservé pour obtenir la libre pratique. Des garde-rats doivent être correctement mis en place autour de tous les câbles menant sur la terre ferme et un certificat valide de "dératisation" doit toujours être disponible.

Immobilisation des engins et réparation: Toute immobilisation d'engin et/ou réparation telles que la peinture, le décapage, le sablage, le nettoyage de fond, le soudage, le découpage etc. qui pourrait restreindre les mouvements du navire par ses propres moyens n'est permise sans l'autorisation écrite préalable de la capitainerie du port.

Permission à terre: Le capitaine et le chef mécanicien ou tout autre officier compétent autorisé à prendre les commandes et démarrer des engins ainsi qu'un équipage suffisant doivent toujours être à bord et être prêts, à tout moment, lorsque le navire est au port, à sortir en mer d'urgence, tirer, bouger, ajuster les cordages et faire face à des urgences et/ou des tâches imprévues.

Surveillance haute fréquence (VHF, sigle du terme en anglais) : Circuits "()" et "()" doivent être présents à tout moment dans les ports, et les mouillages, ou à proximité des ports maritimes de XXXXXXXXXXXX.

Commented [EL96]: Nom du pays

Droit applicable: Ce document est régi et interprété conformément aux lois de XXXXXXXXXXXX, et les juridictions de XXXXXXXXXXXX doivent avoir la compétence exclusive sur toutes les questions qui y sont liées.

Commented [EL97]: Nom du pays

Commented [EL98]: Nom du pays

Je reconnais avoir lu, compris et accepté ce qui précède.

Signature du capitaine

Signature du pilote

ANNEXE 2. FORMULAIRE POUR LA PROPOSITION DE MODIFICATION DES RÉGLEMENTATIONS

Format à utiliser pour proposer des modifications aux réglementations du port					
De:	Autorité portuaire				No. de téléphone
	Adresse				No. de télécopie
	Noms des membres du comité technique				Courriel
	Date de soumission		Nombre de pages		Nombre de propositions
	Mode de soumission		Nombre de pages des documents d'appui		
A:	APN				Courriel
Proposition no. I (Faire des copies supplémentaires de cette feuille pour soumettre d'autres propositions)					
Disposition actuelle				Disposition proposée	
Réglementation				Réglementation	
Titre				Titre	
Sous-réglementation				Sous-réglementation	
Titre				Titre	
Article				Article	
Sous-article				Sous-article	
Texte de la disposition actuelle		Texte de la disposition proposée		Motif de la modification	

--	--	--	--	--	--