MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg

MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 5 1er février 1997

Sommaire

CONVENTIONS EN MATIERE MARITIME

Arrêté grand-ducal du 29 janvier 1997 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime . . . . . page 186

Arrêté grand-ducal du 29 janvier 1997 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime.

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines Conventions internationales en matière maritime;

Vu l'arrêté grand-ducal du 27 septembre 1994 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime;

Vu l'article XII de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, faite à Londres, le 7 juillet 1978;

Vu l'article 2 (1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération et de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1er.

- **La résolution 1 portant adoption d'amendements à l'Annexe de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille,**
- **Les amendements à l'Annexe de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille,**
- **La résolution 2, portant adoption du Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille,**
- **La partie A du Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW),**

seront publiés au Mémorial pour sortir leurs effets.

Art. 2. Notre Ministre des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération et Notre Ministre des Transports sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Le Ministre des Affaires Etrangères,
du Commerce Extérieur
et de la Coopération,
Jacques F. Poos

La Ministre des Transports,
Mady Delvaux-Stehres

Château de Berg, le 29 janvier 1997.
Jean

RESOLUTION 1

ADOPTION D'AMENDEMENTS A L'ANNEXE DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1978 SUR LES NORMES DE FORMATION DES GENS DE MER, DE DELIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE

LA CONFERENCE,

RAPPELANT l'article XII 1) b) de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de delivrance des brevets et de veille (ci-après dénommée "la Convention"), concernant la procédure d'amendement de la Convention par une conférence des Parties,

AYANT EXAMINE les amendements à l'Annexe de la Convention qui ont été proposés et diffusés aux Membres de l'Organisation et à toutes les Parties à la Convention et sont destinés à remplacer le texte actuel de l'Annexe de la Convention,

1. **ADOPTE,** conformément à l'article XII 1) b) ii) de la Convention, les amendements à l'Annexe de la Convention dont le texte figure en annexe à la présente résolution;

2. **DECIDE,** conformément à l'article XII 1) a) vii) 2 de la Convention, que les amendements joints en annexe seront réputés avoir été acceptés le 1er août 1996 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties à la Convention, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce d'une jauge brute égaie ou supérieure à 100 tonneaux, n'aient notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;

3. **INVITE** les Parues à noter que, conformément à l'article XII 1) a) ix) de la Convention, les amendements joints en annexe entreront en vigueur le 1er février 1997 lorsqu'ils seront réputes avoir été acceptés conformément au paragraphe 2 ci-dessus.

ANNEXE

Amendements à l'Annexe de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Règle I/l
Définitions et clarifications

1 **Aux** fins de la présente Convention, sauf disposition expresse contraire :

.1 le terme *"règles"* désigne les règles figurant dans l'Annexe de la Convention;

.2 le terme *"approuvé"* signifie approuvé par la Partie conformément aux présentes règles;

.3 le terme *"capitaine"* désigne la personne ayant le commandement d'un navire;

.4 le terme *"officier"* désigne un membre de l'équipage, autre que le capitaine, désigné comme tel d'après les lois ou règlements nationaux ou, à défaut, d'après les conventions collectives ou la coutume;

.5 l'expression *"officier de pont"* désigne un officier qualifié conformément aux dispositions du chapitre II de la présente Convention;

.6 le terme *"second"* désigne l'officier dont le rang vient immédiatement après celui de capitaine et à qui incombe le commandement du navire en cas d'incapacité du capitaine;

.7 l'expression *"officier mécanicien"* désigne un officier qualifié conformément aux dispositions du chapitre III de la présente Convention;

.8 l'expression *"chefmécanicien"* désigne l'officier mécanicien principal, responsable de la propulsion mécanique ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations mécaniques et électriques du navire;

.9 l'expression *"second mécanicien"* désigne l'officier mécanicien dont le rang vient immédiatement après celui de chef mécanicien et à qui incombe la responsabilité de la propulsion mécanique ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations mécaniques et électriques du navire, en cas d'incapacité du chef mécanicien;

.10 l'expression *"officier mécanicien adjoint"* désigne une personne qui suit une formation pour devenir officier mécanicien et qui est désignée comme tel d'après les lois ou règlements nationaux;

.11 l'expression *"opérateur des radiocommunications"* désigne une personne titulaire d'un certificat approprié délivré ou reconnu par une Administration conformément aux dipositions du Règlement des radiocommunications;

.12 le terme *"matelot"* désigne un membre de l'équipage du navire autre que le capitaine ou un officier,

.13 l'expression *"voyges à proximité du littoral"* désigne les voyages effectués au voisinage d'une Partie, tels qu'ils sont définis par cette Partie;

.14 l'expression *"puissance propulsive"* désigne la puissance de sortie nominale, continue et totale de tout l'appareil propulsif principal du navire, exprimée en kilowatts, qui figure sur le certificat d'immatriculation du navire ou tout autre document officiel;

.15 l'expression *"tâches relatives aux radiocommunications"* désigne notamment, selon le cas, la veille, l'entretien ou les réparations techniques, conformément au Règlement des radiocommunications, à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et, à la discrétion de chaque Administration, au recommandations pertinentes de l'Organisation;

.16 le terme *"pétrolier"* désigne un navire construit et utilisé pour le transport de pétrole et de produits pétroliers en vrac;

.17 l'expression *"navire-citerne pour produits chimiques"* désigne un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour transporter en vrac des produits liquides énumérés au chapitre 17 du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques;

.18 l'expression *"navire-citerne pour gaz liquéfiés"* désigne un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour transporter en vrac des gaz liquéfiés ou d'autres produits énumérés au chapitre 19 du Recueil international de règles sur les transporteurs de gaz;

.19 l'expression *"navire roulier à passagers"* désigne un navire à passagers qui est doté d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale tels que définis dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée;

.20 le terme *"mois"* désigne un mois civil ou 30 jours constitués de périodes de moins de un mois;

.21 l'expression *"Code STCW"* désigne le Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW), tel qu'il a été adopté par la résolution 2 de la Conférence de 1995 et tel qu'il pourrait être modifié;

.22 le terme *"fonction"* désigne un groupe de tâches et de responsabilités, telles que spécifiées dans le Code STCW, nécessaires à l'exploitation du navire, à la sauvegarde de la vie humaine en mer ou à la protection du milieu marin;

.23 le terme *"compagnie"* désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsablité, a convenu de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées à la compagnie par les présentes règles;

.24 l'expression *"brevet approprié"* désigne un brevet délivré et visé conformément aux dispositions de la présente Annexe, qui habilite son titulaire légitime à servir dans la capacité et exécuter les fonctions prévues au niveau de responsabilité spécifié sur ce brevet, à bord d'un navire ayant le type, la jauge, la puissance et le moyen de propulsion considérés pendant le voyage particulier en cause;

.25 l'expression *"service en mer"* désigne un service effectué à bord d'un navire en rapport avec la délivrance d'un brevet, d'un certificat ou d'une autre qualification

2 Les présentes règles sont complétées par les dispositions obligatoires figurant dans la partie A du Code STCW et :

.1 toute mention d'une prescription d'une règle renvoie aussi à la section correspondante de la partie A du Code STCW;

.2 lors de la mise en oeuvre des présentes règles, les recommandations et les notes explicatives connexes figurant dans la partie B du Code STCW devraient être prises en considération dans toute la mesure possible de manière à uniformiser l'application des dispositions de la Convention à l'échelle mondiale;

.3 les amendements à la partie A du Code STCW doivent être adoptés, être mis en vigueur et prendre effet conformément aux dispositions de l'article XII de la Convention concernant la procédure d'amendement applicable à l'annexe; et

.4 la parue B du Code STCW doit être modifiée par le Comité de la sécurité maritime conformément à son règlement intérieur.

3 L'article VI de la Convention qui mentionne "l'Administration" et "l'Administration qui les délivre" ne doit pas être interprété comme empêchant toute Partie de délivrer et de viser des brevets en vertu des dispositions des présentes règles.

Règle I/2

Brevets et visas

1 Les brevets doivent être rédigés dans la langue ou les langues officielles du pays qui les délivre. Si la langue utilisée n'est pas l'anglais, le texte doit comprendre une traduction dans cette langue.

2 Les Parties peuvent, en ce qui concerne les opérateurs des radiocommunications :

.1 inclure, dans l'examen pour la délivrance d'un certificat conforme au Règlement des radiocommunications, les conaissances supplémentaires prescrites dans les règles pertinentes; ou

.2 délivrer un certificat distinct, indiquant que le titulaire possède les connaissances supplémentaires prescrites dans les règles pertinentes.

3 Le visa prescrit à l'article VI de la Convention en vue d'attester la délivrance d'un brevet ne doit être délivré que s'il a été satisfait à toutes les prescriptions de la Convention.

4 A la discrétion d'une Partie, les visas peuvent être incorporés dans le modèle des brevets délivrés, ainsi qu'il est prévu dans fa section A-I/2 du Code STCW. Si tel est le cas, le modèle utilisé doit être conforme à celui figurant au paragraphe 1 de la section A-I/2. Sinon, le modèle des visas utilisé doit être conforme à celui figurant au paragraphe 2 de cette section.

5 Une Administration qui reconnaît un brevet en vertu de la règle I/10 doit le viser pour en attester la reconnaissance. Elle ne délivre de visa que s'il a été satisfait à toutes les prescriptions de la Convention Le modèle de visa utilise doit être conforme au paragraphe 3 de la section A-I/2 du Code STCW.

6 Les visas mentionnes aux paragraphes 3,4 et 5 :

.1 peuvent être délivres en tant que documents distincts;

.2 doivent chacun avoir un numéro unique, sauf que les visas attestant la délivrance d'un brevet peuvent avoir le même numéro que le brevet en question, sous réserve que ce numéro soit unique; et

.3 doivent expirer dès que le brevet visé expire ou est retiré, suspendu ou annulé par la Parue qui l'a délivré et, en tout état de cause, cinq ans au plus après la date de leur délivrance.

7 La capacité dans laquelle le titulaire d'un brevet est autorisé à servir à bord doit être spécifiée sur le modèle de visa en des termes identiques à ceux qui sont utilisés dans les prescriptions applicables de l'Administration concernant les effectifs de sécurité.

8 Les Administrations peuvent utiliser un modèle qui diffère de celui figurant dans la section A-I/2 du Code STCW; toutefois, le modèle utilisé doit fournir, au minimum, les renseignements prescrits qui doivent être inscrits en caractères romains et en chiffres arabes, compte tenu des variations permises en vertu de la section A-I/2.

9 Sous réserve des dispositions du paragraphe 5 de la règle I/10, l'original de tout brevet prescrit par la Convention doit se trouver à bord du navire sur lequel sert le titulaire.

Règle I/3

Principes régissant les voyages à proximité du littoral

1 Toute Parue définissant les voyages à proximité du littoral aux fins de la Convention ne doit pas imposer, aux gens de mer servant à bord des navires autorises à battre le pavillon d'une autre Parue et effectuant de tek voyages, des prescriptions en matière de formation, d'expérience ou de brevets plus rigoureuses que celles qu'elle impose aux gens de mer servant à bord des navires autorisés à battre son propre pavillon En aucun cas, une telle Partie ne doit imposer aux gens de mer servant à bord de navires autorisés à battre le pavillon d'une autre Partie des prescriptions plus rigoureuses que les prescriptions de la Convention qui s'appliquent aux navires n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral.

2 S'agissant des navires autorisés à battre le pavillon d'une Parue qui effectuent régulièrement des voyages à proximité du littoral d'une autre Parue, la Partie dont le navire est autorise à battre le pavillon doit imposer, aux gens de mer servant à bord de ces navires, des prescriptions en matière de formation,

d'expérience et de brevets au moins équivalentes à celles qui sont imposées par la Partie au large des côtes de laquelle le navire effectue les voyages, à condition qu'elles ne soient pas plus rigoureuses que les prescriptions de la Convention qui sont applicables aux navires n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral. Les gens de mer servant à bord d'un navire dont le voyage va au-delà de ce qui est défini comme un voyage à proximité du littoral par une Parue, et qui entre dans des eaux qui ne sont pas visées par cette définition, doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes de la présente Convention en matière de compétence.

3 Une Partie peut faire bénéficier un navire qui est autorisé à battre son pavillon des dispositions de la Convention relatives aux voyages à proximité du littoral lorsqu'il effectue régulièrement, au large des côtes d'un Etat non Partie, des voyages à proximité du littoral tels qu'ils sont définis par la Partie.

4 Les Parties qui définissent les voyages à proximité du littoral conformément aux prescriptions de la présente règle doivent, conformément aux prescriptions de la règle I/7 communiquer au Secrétaire général des détails sur les dispositions adoptées.

5 Aucune des dispositions de la présente règle ne saurait limiter en quoi que ce soit la juridiction d'un Etat, qu'il soit ou non Partie à la Convention.

Règle I/4

Procédures de contrôle

1 Le contrôle exercé en vertu de l'article X par un fonctionnaire dûment autorisé chargé du contrôle doit se limiter à :

.1 vérifier, conformément au paragraphe 1) de l'article X, que tous les gens de mer servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet conformément à la Convention possèdent un brevet approprié ou une dispense valide, ou fournissent un document prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'Administration conformément au paragraphe 5 de la règle I/10

.2 vérifier que les effectifs et les brevets des gens de mer servant à bord sont conformes aux prescriptions applicables de l'Administration concernant les effectifs de sécurité; et

.3 évaluer, conformément à la section A-I/4 du Code STCW, l'aptitude des gens de mer du navire à respecter les normes de veille prescrites par la Convention, s'il existe de bonnes raisons de penser que ces normes ne sont pas respectées parce que l'un quelconque des faits suivants s'est produit :

.3.1 le navire a subi un abordage ou s'est échoué; ou

.3.2 le navire a effectué, alors qu'il faisait route, était au mouillage ou était à quai, un rejet de produits qui est illégal aux termes d'une quelconque convention internationale; ou

.3.3 le navire, en manoeuvrant de façon désordonnée ou peu sure, n'a pas respecte les mesures d'organisation du trafic adoptées par l'Organisation ou des pratiques et procédures de navigation sûres; ou

.3.4 le navire est, à d'autres égards, exploité de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou 1' environnement.

2 Les carences qui peuvent être considérées comme présentant un danger pour les personnes, les biens ou I' environnement sont, notamment, les suivantes :

.1 les gens de mer tenus d'être titulaires d'un brevet ne possèdent pas un brevet approprie ou une dispense valide ou ne fournissent pas un document prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'Administration conformément au paragraphe 5 de la règle I/10

.2 les prescriptions applicables de 1'Administration concernant les effectifs de sécurité ne sont pas respectées;

.3 les dispositions en matière de quart à la passerelle ou à la machine ne rtpondent pas aux prescriptions prévues pour le navire par l'Administration;

.4 l'équipe de quart ne comprend pas de personne qualifiée pour exploiter l'équipement indispensable à la sécurité de la navigation, aux radiocommunications de sécurité ou à la prévention de la pollution; et

.5 il n'est pas possible de trouver, pour assurer le premier quart au début d'un voyage et les quarts ultérieurs, des personnes suffisamment reposées et aptes au service à tous autres égards.

3 Une Partie qui effectue un contrôle n'est en droit de retenir un navire conformément à l'article X que lorsque aucune mesure n'a été prise pour remédier à l'une quelconque des carences visées au paragraphe 2 et pour autant que la Partie ait établi que cela présente un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

Règle I/5

Dispositions nationales

1 Chaque Parue doit établir des processus et procédures pour effectuer une enquête impartiale lorsqu'à été signalé tout cas d'incompétence, d'acte ou d'omission susceptible de menacer directement la sauvegarde de la vie humaine ou la sécurité des biens en mer ou le milieu marin, lequel aurait été commis par les titulaires de brevets ou de visas délivrés par cette Partie dans l'exécution des tâches liées à ces brevets, et pour retirer, suspendre et annuler ces brevets pour une telle raison et pour prévenir les fraudes.

2 Chaque Partie doit prescrire les sanctions pénales ou disciplinaires à appliquer dans les cas où les dispositions de sa législation nationale donnant effet à la présente Convention ne sont pas observées s'agissant de navires autorisés à battre son pavillon ou de gens de mer dûment brevetés par cette Parue.

3 De telles sanctions pénales ou disciplinaires doivent en particulier être prévues et appliquées lorsque :

.1 une compagnie ou un capitaine a engagé une personne non titulaire d'un brevet prescrit par la présente Convention;

.2 un capitaine a autorisé qu'une personne non titulaire du brevet prescrit ou d'une dispense valide ou n'ayant pas le document exigé au paragraphe 5 de la règle I/10 exerce une fonction ou serve dans une capacité que les présentes règles exigent de confier à une personne titulaire d'un brevet approprié; ou

.3 une personne a obtenu par fraude ou fausses pièces un engagement pour exercer une fonction ou servir dans une capacité que les présentes règles exigent de confier à une personne titulaire d'un brevet ou d'une dispense.

4 Une Partie dans la juridiction de laquelle se trouve toute compagnie ou toute personne dont on a de bonnes raisons de penser qu'elle a été responsable ou a eu connaissance d'un non-respect apparent de la Convention spécifié au paragraphe 3 doit offrir toute la coopération possible à toute Partie qui l'avise de son intention d'intenter une procédure sous sa juridiction.

Règle I/6

Formation et évaluation

Chaque Parue doit s'assurer que :

.1 la formation et l'évaluation des compétences des gens de mer, qui sont prescrites en vertu de la Convention, sont dirigées, supervisées et contrôlées conformément aux dispositions de la section A-I/6 du Code STCW; et

.2 les responsables de la formation et de l'évaluation des compétences des gens de mer, qui sont prescrites en vertu de la Convention, ont les qualifications voulues, conformément aux dispositions de la section A46 du Code STCW, pour le type et le niveau de formation ou d'évaluation en cause.

Règle I/7

Communication de renseignements

1 Outre les renseignements qu'elle doit communiquer en application de l'article IV, chaque Partie doit fournir au Secrétaire général, dans les délais prescrits et selon le modèle spécifié dans la section A-I/7 du Code STCW, les renseignement qui peuvent être exiges en vertu du Code au sujet des autres mesures qu'elle a prises pour donner pleinement et entièrement effet à la Convention

2 Lorsque des renseignements complets, tek que prescrits à l'article IV et dans la section A-I/7 du Code STCW ont été reçus et confirment qu'il est donné pleinement et entièrement effet aux dispositions de la Convention, le Secrétaire général doit soumettre un rapport à cet effet au Comité de la sécurité maritime.

3 Une fois que le Comité de la sécurité maritime a confirmé, conformément aux procédures qu'il a adoptées, que les renseignements communiqués montrent qu'il est donné pleinement et entièrement effet aux dispositions de la Convention :

.1 il recense les Parties en question; et

.2 d'autres Parties sont habilitées, sous réserve des dispositions des règles I/4 et I/10, à accepter en principe que les brevets délivrés par les Parties visées au paragraphe 3.1 ou en leur nom sont conformes aux dispositions de la Convention.

Règle I/8

Normes de qualité

1 Chaque Partie doit s'assurer que :

.1 conformément aux dispositions de la section A-I/8 du Code STCW, toutes les activités de formation, d'évaluation des compétences, de délivrance des brevets et des visas et de revalidation exercées par des entités ou organismes non gouvernementaux sous son autorité font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité afin de garantir la réalisation d'objectifs définis y compris ceux concernant les qualifications et l'expérience des instructeurs et des évaluateurs; et

.2 lorsque des entités ou organismes gouvernementaux s'acquittent de ces activités, il doit y avoir un système de normes de qualité.

2 Chaque Partie doit aussi s'assurer qu'une évaluation est périodiquement effectuée conformément aux dispositions de la section A-I/8 du Code STCW par des personnes qualifiés qui ne se livrent pas elles-mêmes aux activités en question.

3 Les renseignements relatifs à l'évaluation prescrite au paragraphe 2 doivent être communiqués au Secrétaire général

Règle I/9

Normes d'aptitude physique - Délivrance et enregistrement du brevets

1 Chaque Partie doit fixer les normes auxquelles doivent satisfaire les gens de mer en matière d'aptitude physique, notamment en ce qui concerne l'acuité visuelle et auditive.

2 Chaque Partie doit veiller à ce que des brevets ne soient délivres qu'aux candidats qui satisfont aux prescriptions de la présente règle.

3 Les candidats aux brevets doivent prouver de manière satisfaisante :

.1 leur identité;

.2 qu'ils ont au moins l'âge prescrit dans la règle applicable pour l'obtention du brevet demande;

.3 qu'ils satisfont aux normes prévues par la Partie en matière d'aptitude physique, notamment en ce qui concerne l'acuité visuelle et auditive, et qu'ils possèdent un document valide attestant leur aptitude physique, délivré par un médecin dûment qualifié agréé par la Partie;

.4 qu'ils ont accompli le service en mer et toute formation obligatoire connexe prescrits par les présentes règles pour l'obtention du brevet demandé; et

.5 qu'ils satisfont aux normes de compétence prescrites par les présentes règles pour les capacités, les fonctions et les niveaux qui doivent être indiqués sur le visa du brevet.

4 Chaque Partie s'engage à :

.1 tenir un ou des registres de tous les brevets et visas de capitaine et d'officier et, selon le cas, de matelot qui sont délivrés, sont arrivés à expiration ou ont été revalidés, suspendus, annulés ou déclarés perdus ou détruits, ainsi que des dispenses qui ont été accordées; et

.2 fournir des renseignements sur l'état desdits brevets, visas et dispenses aux autres Parties et les compagnies qui demandent à vérifier l'authenticité et la validité des brevets produits par des gens de mer afin de les faire reconnaître en vertu de la règle I/10 ou d'obtenir un emploi à bord d'un navire.

Règle I/10

Reconnaissance des brevets

1 Chaque Administration doit s'assurer que les dispositions de la présente règle sont observées avant de reconnaître, en le visant conformément au paragraphe 5 de la règle I/2, un brevet délivré par une autre Partie ou sous son autorité à un capitaine, un officier ou un opérateur des radiocommunications et que:

.1 l'Administration a confirmé, par le biais de toutes les mesures nécessaires qui peuvent comprendre une inspection des installations et procédures, que les prescriptions relatives aux normes de compétence, à la délivrance de brevets et de visas et à la tenue de registres sont pleinement observées; et

.2 la Partie intéressée s'est engagée à notifier promptement toutes modifications importantes apportées aux dispositions prévues pour la formation et la délivrance des brevets en application de la Convention

2 Des mesures doivent être prévues pour s'assurer que les gens de mer qui présentent des brevets délivrés en vertu des dispositions de la règle II/2, III/2 ou III/3, ou en vertu de la règle VII/1 au niveau de direction, tel que défini dans le Code STCW, pour les faire reconnaître ont des connaissances appropriées de la législation maritime de l'Administration se rapportant aux fonctions qu'ils sont autorisés à exercer.

3 Les renseignements fournis et les mesures arrêtées en vertu de la présente règle doivent être communiqués au Secrétaire général conformément aux prescriptions de la règle I/7.

4 Les brevets délivrés par un Etat non Partie ou sous son autorité ne doivent pas être reconnus.

5 Nonobstant les dispositions du paragraphe 5 de la régie I/2, une Administration peut, si les circonstances l'exigent, autoriser des gens de mer à servir à bord d'un navire autorisé à battre son pavillon dans une capacité, autre que celle d'officier radioélectricien ou d'opérateur des radiocommunications, sous réserve des dispositions du Règlement des radiocommunications, pour une période ne dépassant pas trois mois, s'ils son: titulaires d'un brevet approprié et valide qu'une autre Partie a délivré et visé de la manière prescrite pour le service à bord de ses navires mais qui n'a pas encore été visé en vue de le rendre approprie pour le service à bord des navires autorisés à battre le pavillon de l'Administration Un document prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'Administration doit pouvoir être fourni.

6 Les brevets et les visas délivrés par une Administration en vertu des dispositions de la présente règle pour reconnaître un brevet ou pour attester la reconnaissance d'un brevet délivré par une autre Partie ne doivent pas être utilisés pour solliciter à nouveau la reconnaissance de brevets auprès d'une autre Administration

Règle I/11

Revalidation des brevets et certificats

1 Tout capitaine, tout officier et tout opérateur des radiocommunications qui est titulaire d'un brevet ou d'un certificat délivré ou reconnu en vertu de tout chapitre de la Convention autre que le chapitre VI, et qui sert en mer ou a Mention de reprendre du service en mer après une période à terre doit, pour pouvoir continuer à être reconnu apte au service en mer, être tenu, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans de:

.1 satisfaire aux normes d'aptitude physique prescrites par la règle I/9; et

.2 prouver le maintien de sa compétence professionnelle conformément à la section A-I/11 du Code STCW.

2 Tout capitaine, tout officier ou tout opérateur des radiocommunications doit, pour continuer de servir en mer à bord de navires pour lesquels une formation spéciale a été prescrite à l'échelle internationale, suivre avec succès la formation pertinente approuvée.

3 Chaque Partie doit comparer les normes de compétence qu'elle exigeait des candidats aux brevets délivrés avant le ler février 2002 à celles qui sont spécifiées dans la partie A du Code STCW pour l'obtention du brevet approprié et déterminer s'il est nécessaire d'exiger que les titulaires de ces brevets reçoivent une formation appropriée pour la remise à niveau et l'actualisation de leurs connaissances ou que leurs compétences soient évaluées.

4 La Partie doit, en consultation avec les intéressés, assurer ou encourager la mise au point d'un ensemble de cours de remise à niveau et d'actualisation des connaissances, tek que prévus dans la section A-I/11 du Code STCW.

5 Aux fins de mettre à jour les connaissances des capitaines, des officiers et des opérateurs des radiocommunications, chaque Administration doit faire en sorte que le texte des modifications récemment apportées aux règles nationales et internationales relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin soit mis à la disposition des navires autorisés à battre son pavillon.

Règle I/12

Utilisation de simulateurs

1 Les normes- de fonctionnement et autres dispositions de la section A-I/12, ainsi que les autres prescriptions de la partie A du Code STCW concernant tout brevet pertinent, doivent être observées pour ce qui est:

.1 de toute la formation obligatoire sur simulateur;

.2 de toute évaluation de la compétence prescrite par la partie A du Code STCW qui se fait sur simulateur; et

.3 de toute démonstration faite sur simulateur pour prouver le maintien des compétences prescrite par la partie A du Code STCW.

2 Les simulateurs installés ou mis en service avant le 1er février 2002 peuvent être dispensés de satisfaire pleinement aux normes de fonctionnement mentionnées au paragraphe 1, à la discrétion de la Partie intéressée.

Règle I/13

Déroulement des essais

1 Les présentes règles n'empêchent pas une Administration de permettre aux navires autorisés à battre son pavillon de participer à des essais.

2 Aux fins de la présente régie, le terme "essai" désigne une expérience ou une série d'expériences, exécutée sur une période limitée et pouvant impliquer l'utilisation de systèmes automatisés ou intégrés, qui vise à évaluer d'autres méthodes possibles pour exécuter des tâches particulières ou pour satisfaire à des arrangements particuliers prescrits par la présente Convention, lesquelles offriraient au moins le même degré de sécurité et de prévention de la pollution que ce qui est prévu par les présentes règles.

3 L'Administration autorisant des navires à participer à des essais doit veiller à ce qu'ils soient effectués d'une manière assurant au moins le même degré de sécurité et de prévention de la pollution que ce qui est prévu par les présentes règles. Ces essais doivent être effectués conformément aux directives adoptées par l'Organisation.

4 Les caractéristiques de ces essais doivent être communiquées à l'Organisation dès que possible mais pas moins de six mois avant la date à laquelle ces essais doivent commencer. L'Organisation diffuse ces caractéristiques à toutes les Parties.

5 Les résultats des essais autorisés en vertu du paragraphe 1 et les recommandations que peut formuler l'Administration au vu de ces résultats doivent être communiqués à l'0rganisation qui diffuse ces résultats et recommandations à toutes les Parties.

6 Toute Partie qui a une objection contre des essais particuliers autorisés conformément à la présente règle devrait communiquer cette objection à l'Organisation dès que possible. L'Organisation communique les détails de cette objection à toutes les Parties.

7 Une Administration qui a autorisé un essai doit respecter les objections reçues d'autres Parties concernant cet essai, en demandant aux navires autorisés à battre son pavillon de ne pas procéder à l'essai alors qu'ils naviguent dans les eaux d'un Etat côtier qui a communiqué son objection à l'Organisation.

8 Une Administration qui conclut, à la suite d'un essai, qu'un système particulier offrira au moins le même degré de sécurité et de prévention de la pollution que ce qui est prévu dans les présentes règles peut autoriser les navires battant son pavillon à continuer d'utiliser un tel système indéfiniment, sous réserve que les conditions ci-après soient remplies :

.1 après avoir soumis les résultats de l'essai conformément au paragraphe 5, l'Administration doit communiquer les détails de cette autorisation, en identifiant spécifiquement les navires pouvant bénéficier de l'autorisation, à l'Organisation qui diffuse ces renseignements à toutes les Parties;

.2 tout système dont l'utilisation a été autorisée en vertu du présent paragraphe doit être exploité conformément aux directives élaborées par l'Organisation, de la même façon qu'au cours d'un essai;

.3 l'exploitation d'un tel système doit respecter toutes les objections reçues d'autres Parties conformément au paragraphe 7, dans la mesure où ces objections n'ont pas été retirées; et

.4 un système dont l'exploitation a été autorisée en vertu du présent paragraphe ne peut être utilisé que jusqu'à ce que le Comité de la sécurité maritime ait déterminé s'il y a lieu ou non de modifier la Convention et, dans l'affirmative, si l'exploitation du système devrait être suspendue ou continuer à être autorisée avant l'entrée en vigueur de l'amendement.

9 A la demande d'une Partie, le Comité de la sécurité maritime fixe la date à laquelle il examine les résultats de l'essai et prend les décisions appropriées.

Règle I/14

Responsabilités des compagnies

1 Chaque Administration doit, conformément aux dispositions de la section A-I/14, tenir les compagnies responsables de l'affectation de gens de mer à un service à bord de leurs navires conformément aux dispositions de la présente Convention et elle doit exiger que chaque compagnie s'assure que :

.1 tous les gens de mer affectés à l'un quelconque de ses navires sont titulaires d'un brevet approprié conformément aux dispositions de la Convention et tel que prévu par l'Administration;

.2 ses navires sont dotés d'effectifs satisfaisant aux prescriptions applicables de l'Administration concernant les effectifs de sécurité;

.3 les documents et renseignements concernant tous les gens de mer employés à bord de ses navires sont tenus à jour et aisément disponibles, et qu'ils comprennent, sans toutefois s'y limiter, des documents et renseignements sur l'expérience de ces gens de mer, leur

formation, leur aptitude physique et leur compétence pour l'exercice des taches qui leur ont été assignées;

.4 les gens de mer qu'elle affecte à l'un quelconque de ses navires sont familiarisés avec leurs tâches spécifiques et avec les dispositif& les installations, le matériel, les procédures et les caractéristiques du navire se rapportant aux tâches qui leur incombent à titre régulier ou en cas d'urgence; et

.5 les effectifs du navire peuvent efficacement coordonner leurs activités en cas d'urgence et dans l'exercice des fonctions essentielles pour la sécurité ou pour la prévention ou l'atténuation de la pollution

Règle I/15

Dispositions transitoires

1 Jusqu'au 1er février 2002, une Partie peut continuer à délivrer, reconnaître et viser des brevets conformément aux dispositions de la présente Convention qui s'appliquaient immédiatement avant le Ier février 1997 dans le cas de gens de mer qui ont commencé un service en mer approuvé, un programme d'enseignement et de formation approuvé ou un cours de formation approuvé avant le 1er août 1998.

2 Jusqu'au 1er février 2002, une Partie peut continuer à renouveler et à revalider des brevets et des visas conformément aux dispositions de la présente Convention qui s'appliquaient immédiatement avant le 1er février 1997.

3 Lorsque, en application de la règle I/11, une Partie procède à la redélivrance ou proroge la validité de brevets qu'elle avait délivrés à l'origine en vertu des dispositions de la Convention qui s'appliquaient immédiatement avant le 1er février 1997, elle peut, à sa discrétion, remplacer les limites de jauge indiquées sur les certificats d'origine comme suit :

.1 les mots "d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux" peuvent être remplacés par "d'une jauge brute égale ou supérieure à 500;" et

.2 les mots "d'une jauge brute égale ou supérieure à 1600 tonneaux" peuvent être remplacés par "d'une jauge brute égale ou supérieure à 3000".

CHAPITRE II

CAPITAINE ET SERVICE "PONT"

Règle II/1

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500

1 Tout officier chargé du quart à la passerelle servant à bord d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit être titulaire d'un brevet approprié.

2 Tout candidat à un brevet doit :

.1 avoir 18 ans au moins;

.2 avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée d'un an au moins dans le cadre d'un programme de formation approuvé comportant une formation à bord qui satisfasse aux prescriptions de la section A-II/1 du Code STCW et soit consignée dans un registre de formation approuvé, ou sinon, avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de trois ans au moins;

.3 avoir exécuté pendant une période de six mois au moins au cours du service en mer requis, des tâches liées au quart à la passerelle sous la supervision du capitaine ou d'un officier qualifié;

.4 satisfaire aux prescriptions applicables des règles du chapitre IV pour l'exécution des tâches assignées en matière de radiocommunications conformément au Règlement des radiocommunications; et

.5 avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/1 du Code STCW.

Règle II/2

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de capitaine et de second de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500

Capitaine et second de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3000

1 Tout capitaine et tout second d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 3000 doit être titulaire d'un brevet approprié.

2 Tout candidat à un brevet doit :

.1 satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et avoir accompli en cette qualité, un service en mer approuvé d'une durée :

.1.1 de 12 mois au moins pour le brevet de second; et

.1.2 de 36 mois au moins pour le brevet de capitaine; toutefois cette durée peut être réduite à 24 mois au moins lorsque le candidat a effectué en tant que second un service en mer d'une durée de 12 mois au moins; et

.2 avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/2 du Code STCW pour les capitaines et les seconds de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3000.

Capitaine et second de navires d'une jauge brute comprise entre 500 et 3000

3 Tout capitaine et tout second d'un navire de mer d'une jauge brute comprise entre 500 et 3000 doit être titulaire d'un brevet approprié.

4 Tout candidat à un brevet doit :

.1 pour le brevet de second, satisfaire aux prescriptions applicables aux officiers chargés du quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500;

.2 pour le brevet de capitaine, satisfaire aux prescriptions applicables aux officiers chargés du quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et avoir accompli, en cette qualité, un service en mer approuvé d'une durée de 36 mois au moins; toutefois, cette durée peut être réduite à 24 mois au moins lorsque le candidat a effectué en tant que second un service en mer d'une durée de 12 mois au moins; et

.3 avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/2 du Code STCW pour les capitaines et les seconds de navires d'une jauge brute comprise entre 500 et 3000.

Règle II/3

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier chargé **du** quart à la passerelle et de capitaine de navires d'une jauge brute inférieure à 500

Navires n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral

1 Tout officier chargé du quart à la passerelle qui sert à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet approprié pour les navires d'une jauge brute égaie ou supérieure à 500.

2 Tout capitaine qui sert à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet approprié pour servir en tant que capitaine à bord des navires d'une jauge brute comprise entre 500 et 3000.

Navires effectuant des voyages à proximité du littoral

Officier chargé du quart à la passerelle

3 Tout officier chargé du quart à la passerelle à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet approprié.

4 Tout candidat au brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral doit :

.1 avoir 18 ans au moins;

.2 avoir accompli :

.2.1 une formation spéciale comportant un service en mer approprié d'une durée adéquate, tel que prescrit par l'Administration; ou

.2.2 un service en mer approuvé d'une durée de trois ans au moins, en tant que membre du service "pont"; et

.3 satisfaire aux prescriptions applicables des règles du chapitre IV pour l'exécution des tâches assignées en matière de radiocommunications conformément au Règlement des radiocommunications; et

.4 avoir suivi un enseignement et une formation approuves et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/3 du Code STCW pour les officiers chargés du quart à la passerelle à bord de navires d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral.

Capitaine

5 Tout capitaine qui sert à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet approprié.

6 Tout candidat au brevet de capitaine d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral doit :

.1 avoir 20 ans au moins;

.2 avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins entant qu'officier chargé du quart à la passerelle; et

.3 avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/3 du Code STCW pour les capitaines de navires d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral.

7 Exemptions

L'Administration, si elle juge que les dimensions d'un navire et les conditions du voyage sont telles que l'application de la totalité des prescriptions de la présente règle et de la section A-II/3 du Code STCW ne serait ni raisonnable ni possible dans la pratique, peut, dans la mesure appropriée, exempter le capitaine et l'officier chargé du quart à la passerelle à bord d'un tel navire ou d'une telle catégorie de navires, de certaines de ces prescriptions en tenant compte de la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

Règle II/4

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle

1 Tout matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle à bord d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, autre que les matelots en cours de formation et ceux qui s'acquittent lors du quart de fonctions non spécialisées, doit être dûment breveté pour accomplir ces fonctions.

2 Tout candidat à un brevet doit :

.1 avoir 16 ans au moins;

.2 avoir accompli :

.1 un service en mer approuvé comportant une formation et une expérience pendant six, mois au moins: ou

.2 une formation spéciale. soit avant l'embarquement+ soit à bord d'un navire, comportant un service en mer d'une durée approuvée de deux mois au moins; et

.3 satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/4 du Code STCW.

3 Le service en mer, la formation et l'expérience requis en vertu des alinéas 2.2.1 et 2.2.2 doivent se rapporter aux fonctions liées au quart à la passerelle et comprendre l'exécution de tâches sous la supervision directe du capitaine, de l'officier chargé du quart à la passerelle ou d'un matelot qualifié.

4 La Partie peut considérer que les gens de mer satisfont aux prescriptions de la présente règle s'ils ont servi, dans la capacité appropriée, dans le service 'pont" pendant une période d'un an au moins au cours des cinq années qui ont précédé l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de cette Partie.

CHAPITRE III

SERVICE "MACHINE"

Règle III/1

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officiers chargé du quart machine dans une chambre des machines gardée ou d'officier mécanicien de service dans une chambre des machines exploit& sans présence permanente de personnel

1 Tout officier chargé du quart machine dans une chambre des machines gardée ou tout officier mécanicien de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égaie ou supérieure à 750 kW doit être titulaire d'un brevet approprié.

2 Tout candidat à un brevet doit :

.1 avoir 18 ans au moins;

.2 avoir servi en mer pendant au moins six mois dans le service "machine" conformément à la section A-III/1 du Code STCW; et

.3 avoir suivi pendant au moins 30 mois un enseignement et une formation approuvés comportant une formation à bord qui soit consignée dans un registre de formation approuvé et satisfaisant aux normes de compétence spécifiées dans la section A-III/1 du Code STCW.

Règle III/2

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de chef mécanicien et de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 3 000 kW

1 Tout chef mécanicien et tout second mécanicien d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 3 000 kW doit être titulaire d'un brevet approprié.

2 Tout candidat à un brevet doit :

.1 satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart machineet :

.1.1 pour le brevet de second mécanicien, avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins, en tant qu'officier mécanicien adjoint ou officier mécanicien;

.1.2 pour le brevet de chef mécanicien, avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 36 mois au moins, dont 12 mois au moins en tant qu'officier mécanicien exerçant des responsabilités avec les qualifications requises pour servir en tant que second mécanicien; et

.2 avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/2 du Code STCW.

Règle III/3

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de chef mécanicien et de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive comprise entre 750 kW et 3 000 kW

1 Tout chef mécanicien et tout second mécanicien d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive comprise entre 750 kW et 3 000 kW doit être titulaire d'un brevet approprié.

2 Tout candidat à un brevet doit :

.1 satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart machine et :

.1.1 pour le brevet de second mécanicien, avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins, en tant qu'officier mécanicien adjoint ou officier mécanicien;

.1.2 pour le brevet de chef mécanicien, avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 24 mois au moins, dont 12 mois au moins avec les qualifications requises pour servir en tant que second mécanicien; et

.2 avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la nonne de compétence spécifiée dans la section A-III/3 du Code STCW.

3 Tout officier mécanicien qualifié pour servir en tant que second mécanicien à bord de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égaie ou supérieure à 3 000 kW peut servir en tant que chef mécanicien à bord de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive inférieure à 3 000 kW, à condition qu'il puisse justifier d'au moins 12 mois de service en mer approuvé en qualité d'officier mécanicien exerçant des responsabilités et que son brevet soit visé en conséquence.

Règle III/4

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de matelot faisant partie d'une équipe de quart dans une chambre des machines gardée ou de matelot de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel

1 Tout matelot faisant partie d'une équipe de quart dans une chambre des machines ou tout matelot de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égaie ou supérieure à 750 kW, autre que les matelots en cours de formation et ceux qui s'acquittent de fonctions non spécialisées doit être dûment breveté pour accomplir ces fonctions-

2 Tout candidat à un brevet doit :

.1 avoir 16 ans au moins;

.2 avoir accompli :

.2.1 un service en mer approuvé comportant une formation et une expérience pendant six mois au moins; ou

.2.2 une formation spéciale, soit avant l'embarquement, soit à bord d'un navire, comportant un service en mer d'une durée approuvée de deux mois au moins; et

.3 satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/4 du Code STCW.

3 Le service en mer, la formation et l'expérience requis en vertu des alinéas 2.2.1 et 2.2.2 doivent se rapporter aux fonctions liées au quart dans la machine et comprendre l'exécution de tâches sous la supervision directe d'un officier mécanicien qualifié ou d'un matelot qualifié.

4 La Partie peut considérer que les gens de mer satisfont aux prescriptions de la présente règles'ils ont servi, dans la capacité appropriée, dans le service "machine" pendant une période d'un an au moins au cours des cinq années qui ont précédé l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de cette Partie.

CHAPITRE IV

RADIOCOMMUNICATIONS ET PERSONNEL CHARGE DES RADIOCOMMUNICATIONS

Note explicative

Les dispositions obligatoires relatives à la veille radioélectrique sont énoncées dans le Règlement des radiocommunications et dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée. Les dispositions relatives à l'entretien du matériel radioélectrique sont énoncées dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, et dans les directives adoptées par l'Organisation

Règle IV/1

Application

1 Sous réserve des dispositions du paragraphe 3, les dispositions du présent chapitre s'appliquent au personnel chargé des radiocommunications à bord des navires exploités dans le cadre du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) de la manière prescrite par la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.

2 Jusqu'au ter février 1999, le personnel chargé des radiocommunications à bord d'un navire satisfaisant aux dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur ïmmédiatement avant le 1er février 1992, doit satisfaire aux dispositions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille en vigueur avant le 1er décembre 1992.

3 Le personnel chargé des radiocommunications à bord des navires qui ne sont pas obligés de satisfaire aux dispositions du chapitre N de la Convention SOLAS relatives au SMDSM n'est pas tenu de satisfaire aux dispositions du présent chapitre. Le personnel chargé des radiocommunications à bord de ces navires est néanmoins tenu de satisfaire au Règlement des radiocommunications. L'Administration doit s'assurer que les certificats appropriés exigés par le Règlement des radiocommunications sont délivrés à ce personnel ou reconnus en ce qui les concerne.

Règle IV/2

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats du personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM

1 Toute personne chargée des radiocommunications ou effectuant des tâches relatives aux radiocommunications à bord d'un navire tenu de participer au SMDSM doit être titulaire d'un certificat approprie ayant trait au SMDSM, délivré ou reconnu par l'Administration conformément aux dispositions du Règlement des radiocommunications.

2 En outre, tout candidat à un certificat en vertu de la présente règle, appelé à servir à bord d'un navire qui est tenu d'être muni, en vertu de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, d'une installation radioélectrique doit :

.1 avoir 18 ans au moins; et

.2 avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-IV/2 du Code STCW.

CHAPITRE V

FORMATION SPECIALE REQUISE POUR LE PERSONNEL DE CERTAINS TYPES DE NAVIRES

Règle V/1

Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, du officiers et des matelots des navires-citernes

1 Les officiers et les matelots chargés de tâches et de responsabilités spécifiques en ce qui concerne la cargaison ou le matériel connexe à bord des navires-citernes doivent avoir suivi à terre un cours approuvé de lutte contre l'incendie en sus de la formation prescrite à la règle VI/1 et :

.1 avoir accompli un service en mer approuvé de trois mois au moins à bord d'un navire-citerne afin d'acquérir une connaissance adéquate des pratiques opérationnelles sûres; ou

.2 avoir suivi un cours approuvé de familiarisation avec les navires-citernes portant au moins sur les domaines énumérés pour ce cours dans la section A-V/1 du Code STCW;

toutefois, l'Administration peut accepter une période de service en mer supervisé, inférieure à ce qui est prescrit à l'alinéa .1, à condition que:

.3 la durée de la période ainsi acceptée ne soit pas inférieure à un mois;

.4 le navire-citerne ait une jauge brute inférieure à 3 000;

.5 la durée de chaque voyage qu'effectue le navire-citerne pendant la période ne dépasse pas 72 heures; et

.6 les caractéristiques d'exploitation du navire-citerne et le nombre de voyages et d'opérations de chargement et de déchargement effectués pendant la période, permettent d'acquérir le même niveau de connaissances et d'expérience.

2 Les capitaines, les chefs mécaniciens, les seconds et les seconds mécaniciens, ainsi que toutes les personnes qui sont directement responsables du chargement, du déchargement et des précautions à prendre pendant le transfert ou la manutention des cargaisons, doivent, en plus des prescriptions des alinéas 1.1 ou 1.2 :

.1 avoir acquis une expérience se rapportant aux tâches qu'ils doivent assumer sur le type de navire-citerne à bord duquel ils servent, et

.2 avoir suivi un programme approuvé de formation spécialisée portant au moins sur les domaines énumérés dans la section A-V/1 du Code STCW, qui se rapportent aux tâches qu'ils doivent assumer sur le pétrolier, navire-citerne pour produits chimiques ou navire-citerne pour gaz liquéfiés à bord duquel ils servent.

3 Pendant les deux années qui suivent l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie, on peut considérer que les gens de mer satisfont aux prescriptions de l'alinéa 2.2 s'ils ont servi, dans la capacité appropriée, à bord du type de navire-citerne en question pendant une période d'un an au moins au cours du cinq années précédentes.

4 Les Administrations doivent veiller à ce qu'un certificat approprié soit délivré aux capitaines et aux officiers qui possèdent les qualifications prescrites au paragraphe 1 ou 2, selon le cas, ou à ce qu'un brevet ou certificat existant soit dûment visé. Tout matelot qui a les qualifications prescrites doit être titulaire d'un certificat pertinent.

Règle V/2

Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et des autres membres du personnel des navires rouliers à passagers

1 La présente règle s'applique aux capitaines, officiers, matelots et autre personnel servant à bord des navires rouliers à passagers qui effectuent des voyages internationaux. Les Administrations décident si

ces prescriptions doivent s'appliquer au personnel servant à bord des navires rouliers à passagers qui effectuant des voyages nationaux

2 Avant d'être affectés à des tâches à bord d'un navire roulier à passagers, les gens de mer doivent avoir reçu la formation prescrite aux paragraphes 4 à 8 ci-dessous qui correspond à leur capacité, leurs tâches et leurs responsabilités.

3 Les gens de mer qui sont tenus d'avoir reçu la formation prescrite aux paragraphes 4, 7 et 8 ci-dessous doivent, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, suivre une formation appropriée pour la remise à niveau de leurs connaissances.

4 Les capitaines, officiers et autres membres du personnel désignés, sur le rôle d'appel, pour aider les passagers dans des situations d'urgence à bord de navires rouliers à passagers doivent avoir suivi, la formation à l'encadrement des passagers spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/2 du Code STCW.

5 Les capitaines, officiers et autres membres du personnel auxquels des tâches et des responsabilités spécifiques sont confiées à bord de navires rouliers à passagers doivent avoir suivi la formation de fàmiliarisation spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/2 du Code STCW.

6 Le personnel assurant directement un service dans des locaux réservés aux passagers à bord de navires rouliers à passagers doit avoir suivi la formation en matière de sécurité spécifiée au paragraphe 3 de la section A-V/2 du Code STCW.

7 Les capitaines, les seconds, les chefs mécaniciens, les seconds mécaniciens et toute personne désignée comme étant directement responsable de l'embarquement et du débarquement des passagers, du chargement, du déchargement ou du saisissage de la cargaison ou de la fermeture des ouvertures de coque à bord de navires rouliers à passagers doivent avoir suivi une formation approuvée en matière de sécurité des passagers et de la cargaison et d'intégrité de la coque, telle que spécifiée au paragraphe 4 de la section A-V/2 du Code STCW.

8 Les capitaines, les seconds, les chefs mécaniciens, les seconds mécaniciens et toute personne responsable de la sécurité des passagers dans des situations d'urgence à bord de navires rouliers à passagers doivent avoir suivi une formation approuvée en matière de gestion des situations de crise et de comportement humain, telle que spécifiée au paragraphe-5 de la section A-V/2 du Code STCW.

9 Les Administrations doivent veiller à ce qu'un document attestant la formation reçue soit délivré à toute personne qui possède les qualifications requises en vertu de la présente règle.

CHAPITRE VI

FONCTIONS RELATIVES AUX SITUATIONS D'URGENCE, A LA PREVENTION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL, AUX SOINS MEDICAUX ETALASURVIE

Règle VI/1

Prescriptions minimales obligatoires pour la familiarisation et la formation et l'enseignement de base en matière de sécurité pour tous les gens de mer

Les gens de mer doivent être familiarisés et recevoir une formation ou un enseignement de base en matière de sécurité conformément à la section A-VI/1 du Code STCW et doivent satisfaire à la norme de compétence appropriée qui y est spécifiée.

Règle VI/2

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage, des canots de secours et des canots de secours rapides

1 Tout candidat à un certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours autres que les canots de secours rapides doit :

.1 avoir 18 ans au moins;

.2 avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins ou avoir suivi un cours de formation approuvé et avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de six mois au moins; et

.3 satisfaire à la norme de compétence pour l'obtention d'un certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours spécifiée aux paragraphes 1 à 4 de la section A-WR du Code STCW.

2 Tout candidat à un certificat d'aptitude à l'exploitation des canots de secours rapides doit :

.1 être titulaire d'un certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours autres que les canots de secours rapides;

.2 avoir suivi un cours de formation approuvé; et

.3 satisfaire à la norme de compétence pour l'obtention d'un certificat d'aptitude à l'exploitation des canots de secours rapides spécifiée aux paragraphes 5 à 8 de la section A-VI/2 du Code STCW.

Règle VI/3

Prescriptions minimales obligatoires pour la formation aux techniques avancées de lutte contre l'incendie

1 Les gens de mer désignés pour diriger les opérations de lutte contre l'incendie doivent avoir suivi avec succès une formation avancée aux techniques de lutte contre l'incendie qui mette notamment l'accent sur l'organisation, la stratégie et le commandement, conformément aux dispositions de la section A-VI/3 du Code STCW et ils doivent satisfaire à la norme de compétence qui y est spécifiée.

2 Si la formation aux techniques avancées de lutte contre l'incendie n'est pas incluse dans les qualifications requises pour l'obtention du brevet pertinent, il doit être délivré, selon le cas, un certificat spécial ou une attestation spéciale indiquant que le titulaire a suivi un cours de formation aux techniques avancées de lutte contre l'incendie.

Règle VI/4

Prescriptions minimales obligatoires en matière de soins médicaux d'urgence et de soins médicaux

1 Les gens de mer désignés pour dispenser des soins médicaux d'urgence à bord d'un navire doivent satisfaire à la norme de compétence spécifiée pour les soins médicaux d'urgence aux paragraphes 1 à 3 de la section A-VI/4 du Code STCW.

2 Les gens de mer désignés pour assumer la responsabilité des soins médicaux à bord d'un navire doivent satisfaire à la norme de compétence spécifiée pour les soins médicaux aux paragraphes 4 à 6 de la section A-VI/4 du Code STCW.

3 Si la formation en matière de soins médicaux d'urgence ou de soins médicaux n'est pas incluse dans les qualifications requises pour l'obtention du brevet pertinent, il doit être délivré, selon le cas, un certificat spécial ou une attestation spéciale indiquant que le titulaire a suivi un cours de formation en matière de soins médicaux d'urgence ou de soins médicaux.

CHAPITRE VII

AUTRES BREVETS

Règle VII/1

Délivrance d'autres brevets

1 Nonobstant les prescriptions relatives à la délivrance des brevets qui sont énoncées aux chapitres II et III de la présente annexe, les Parties peuvent choisir de délivrer ou d'autoriser que soient délivrés des brevets autres que ceux mentionnés dans les règles de ces chapitres, pourvu que soient réunies les conditions suivantes :

.1 les fonctions et les niveaux de responsabilité correspondants qui sont mentionnés sur les brevets et les visas doivent être choisis parmi ceux qui sont indiqués dans les sections A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 et A-IV/2 du Code STCW et doivent leur être identiques;

.2 les candidats doivent avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire aux normes de compétence prescrites dans les sections pertinentes du Code STCW et énoncées dans la section A-VII/1 de ce code pour les fonctions et niveaux mentionnés sur les brevets et les visas;

.3 les candidats doivent avoir accompli un service en mer approuvé, approprié pour l'exécution des fonctions et pour les niveaux mentionnés sur le brevet. La durée minimale du service en mer doit être équivalente à la durée du service en mer prescrite aux chapitres II et III de la présente annexe. Toutefois, la durée minimale du service en mer ne doit pas être inférieure à celle prescrite dans la section A-VII/2 du Code STCW;

.4 les candidats à un brevet qui sont appelés à exercer la fonction de navigation au niveau opérationnel doivent satisfaire aux prescriptions applicables des règles du chapitre IV pour l'exécution des tâches assignées en matière de radiocommunications conformément au Règlement des radiocommunications; et

.5 les brevets doivent être délivrés conformément aux prescriptions de la règle I/9 et aux dispositions du chapitre VII du Code STCW.

2 Il ne doit pas être délivré de brevets en vertu du présent chapitre sans que la Partie ait communiqué à l'Organisation les renseignements visés à l'article IV et à la règle I/7.

Règle VII/2

Délivrance de brevets aux gens de mer

1 Tous les gens de mers qui exercent une fonction ou un groupe de fonctions spécifiés dans les tableaux A-II/1, A-II/2, A-II/3 ou A-II/4 du chapitre II ou dans les tableaux A-III/1, A-III/2 ou A-III/4 du chapitre III ou A-IV/2 du chapitre IV du Code STCW doivent être titulaires d'un brevet approprié.

Règle VII/3

Principes régissant la délivrance d'autres brevets

1 Toute Partie qui choisit de délivrer ou d'autoriser la délivrance d'autres brevets doit veiller à ce que les principes suivants soient observés :

.1 un système de délivrance d'autres brevets ne doit être mis en oeuvre que s'il assure un degré de sécurité en mer et a des effets, en ce qui concerne la prévention de la pollution, équivalant au moins à ceux qui sont assurés par les autres chapitres; et

.2 les dispositions prises pour la délivrance d'autres brevets en vertu du présent chapitre doivent prévoir l'interchangeabilité de ces brevets et de ceux délivrés en vertu des autres chapitres.

2 Le principe de l'interchangeabilité des brevets visé au paragraphe 1 doit garantir que :

.1 les gens de mer brevetés en vertu des chapitres II et/ou III et les gens de mer brevetés en vertu du chapitre VII peuvent servir à bord de navires dont l'organisation de bord est soit de type classique, soit d'un autre type; et

.2 les gens de mer ne sont pas formés pour une organisation de bord particulière d'une façon qui porte atteinte à l'exercice de leurs aptitudes ailleurs.

3 Pour la délivrance de tout brevet en vertu des dispositions du présent chapitre, les principes suivants doivent être pris en compte :

.1 la délivrance d'autres brevets ne doit pas être utilisée en soi pour :

.1 réduire le nombre de membres de l'équipage à bord;

.2 abaisser l'intégrité de la profession ou dévaloriser les compétences professionnelles des gens de mer, ou

.3 justifier l'attribution des tâches combinées des officiers chargés du quart à la machine et à la passerelle à un seul et même titulaire de brevet pendant un quart déterminé quel qu'il soit; et

.2 la personne qui a le commandement du navire doit être désignée comme étant le capitaine; la mise en oeuvre d'un système de délivrance d'autres brevets ne doit pas porter atteinte à la position et à l'autorité légales du capitaine et des autres personnes.

4 Les principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 de la présente règle ont pour objet de garantir le maintien de la compétence des officiers de pont et des officiers mécaniciens.

CHAPITRE VIII

VEILLE

Règle VIII/1

Aptitude au service

Chaque Administration doit, en vue d'empêcher la fatigue :

.1 établir et faire appliquer des périodes de repos en ce qui concerne le personnel chargé du quart; et

.2 exiger que les systèmes de quart soient organisés de telle sorte que l'efficacité de tous les membres du personnel de quart ne soit pas compromise par la fatigue et que les tâches soient conçues de telle manière que les membre du premier quart au début d'un voyage et ceux des quarts suivants qui assurent la relevé soient suffisamment reposés et aptes au service à tous autres égards.

Règle VIII/2

Organisation de la veille et principes à observer

1 Les Administrations doivent appeler l'attention des compagnies, des capitaines, des chefs mécaniciens et de tout le personnel de quart sur les prescriptions, les principes et les recommandations figurant dans le Code STCW qui doivent être observés pour assurer qu'un quart ou des quarts permanents, appropriés compte tenu des circonstances et conditions régnantes, sont continuellement tenus en toute sécurité à bord de tous les navires de mer.

2 Les Administrations doivent exiger que le capitaine de tout navire veille à ce que le quart ou les quarts soient organisés de manière à pouvoir être tenus en toute sécurité compte tenu des circonstances et conditions régnantes et que sous son autorité générale :

.1 les officiers chefs du quart à la passerelle soient responsables de la sécurité de la navigation du navire pendant leur période de service lors de laquelle ils doivent être physiquement présents en tout temps, sur la passerelle de navigation ou à un endroit qui y est directement relié, tel que la chambre des cartes ou le poste de commande de la passerelle;

.2 les opérateurs des radiocommunications soient responsables du maintien d'une veille radioélectrique permanente sur les fréquences appropriées pendant leur période de service;

.3 Les officiers chargés du quart machine, tel que défini dans le Code STCW, sous l'autorité du chefs mécanicien, soient immédiatement disponibles et prêts à se rendre dans les locaux de machines et, s'il le faut, soient physiquement présents dans ces locaux pendant les périodes où ils exercent cette responsabilité; et

.4 un service de garde ou des services de garde appropriés et efficaces soient assurés en tout temps à des fins de sécurité, pendant que le navire est au mouillage ou amarré et, si le navire transporte une cargaison dangereuse, il soit pleinement tenu compte, lors de l'organisation de ce service de garde ou de ces services de garde, de la nature, de la quantité de l'emballage et de l'arrimage de la cargaison dangereuse, ainsi que de toutes conditions particulières régnant à bord, à flot ou à terre.

RESOLUTION 2

ADOPTION DU CODE DE FORMATION DES GENS DE MER, DE DELIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE

LA CONFERENCE,

AYANT ADOPTE la résolution 1 portant adoption des amendements de 1995 à l'Annexe de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW de 1978),

RECONNAISSANT qu'il importe d'établir des normes de compétence obligatoires détaillées et autres dispositions obligatoires nécessaires pour veiller à ce que tous les gens de mer soient convenablement formés, aient suffisamment d'expérience et possèdent les qualifications et compétences voulues pour s'acquitter de leurs tâches de manière à assurer la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer et la protection du milieu marin,

RECONNAISSANT EGALEMENT qu'il est nécessaire de pouvoir modifier en temps voulu lesdites normes et dispositions obligatoires afin de tenir compte comme il se doit de l'évolution des techniques, des opérations, des pratiques et des procédures maritimes,

RAPPELANT qu'un pourcentage important des accidents de mer et des événements de pollution est **imputable à l'erreur humaine,**

SACHANT qu'un moyen efficace de réduire les risques associés à l'erreur humaine lors de l'exploitation des navires de mer est de veiller à ce que les normes les plus élevées possible en matière de formation, de délivrance des brevets et de compétence soient maintenues à l'égard des gens de mer qui sont employés à bord de ces navires,

DESIREUSE d'assurer et de maintenir les normes lu plus élevées possible dans l'intérêt de la sauvegarde de la vie humaine et des biens, en mer et dans les ports, ainsi que de la protection de l'environnement,

AYANT EXAMINE le Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW), comprenant une partie A - Normes obligatoires concernant les dispositions de l'Annexe de la Convention STCW de 1978, telle que modifiée, et une partie B - Recommandations concernant les dispositions de la Convention STCW de 1978, telle que modifiée, qui a été proposé et diffusé à tous les Membres de l'Organisation et à toutes les Parties à la Convention,

NOTANT que le paragraphe 2 de la règle I/1 de l'Annexe modifiée de la Convention STCW de 1978 indique que la partie A du Code STW complète les règles annexées à la Convention et que toute mention d'une prescription d'une règle renvoie aussi à la section correspondante de la partie A du Code STCW,

1. ADOPTE :

.1 la partie A - Normes obligatoires concernant les dispositions de l'Annexe de la Convention STCW de 1978, telle que modifiée, - du Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW), dont le texte figure à l'annexe 1 de la présente résolution;

.2 la partie B - Recommandations concernant les dispositions de la Convention STCW de 1978, telle que modifiée, et de son annexe - du Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW), dont le texte figure à l'annexe 2 de la présente résolution;

2. DECIDE :

.1 que les dispositions de la partie A du Code STCW entreront en vigueur à l'égard de toute Partie à la Convention internationale de 1978 sur lu normes de formation des gaz de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée, à la même date et de la même façon que les amendements à ladite convention adoptés par la Conférence;

.2 de recommander que les recommandations qui figurent dam la partie B du Code STCW soient prises en considération par toutes les Parties à la Convention internationale de

1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifié, à compter de la date d'entrée en vigueur des amendements à ladite convention adoptés par la Conférence;

3. INVITE l'Organisation maritime internationale :

.1 à maintenir les dispositions des parties A et B du Code STCW à l'étude en consultant, s'il y a lieu, l'Organisation internationale du Travail, l'Union internationale des télécommunications et l'Organisation mondiale de la santé, et à porter tous futurs amendements jugés nécessaires à l'attention du Comité de la sécurité maritime aux fins d'examen et d'adoption, le cas échéant;

.2 à porter la présente résolution et tous futurs amendements qui pourraient être adoptés à l'attention de toutes les Parties à la Convention STCW.

ANNEXE 1

CODE DE FORMATION DES GENS DE MER, DE DELIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE (CODE STCW)

PARTIE A

NORMES OBLIGATOIRES CONCERNANT LES DISPOSITIONS DE L'ANNEXE DE LA CONVENTION STCW

INTRODUCTION

1 La présente partie du Code STCW énonce les dispositions obligatoires auxquelles fait spécifiquement référence l'Annexe de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance: des brevets et de veille, telle que modifiée, dénommée ci-après la Convention STCW. Ces dispositions précisent les normes minimales que les Parties sont tenues de respecter afin de donner à la Convention son plein et entier effet.

2 On trouvera également dans la présente partie les normes de compétence auxquelles doivent satisfaire les candidats lorsqu'ils démontrent les aptitudes requises pour l'obtention et la revalidation des brevets et certificats d'aptitude prévus aux termes de la Convention STCW. Afin de préciser le lien qui existe entre les dispositions concernant la délivrance d'autres brevets qui figurent au chapitre VII et les dispositions des chapitres II, III et IV concernant la délivrance des brevets, les aptitudes qui sont spécifiées dans les normes de compétence sont regroupées, de manière appropriée, en sept fonctions, à savoir :

.1 Navigation

.2 Manutention et arrimage de la cargaison

.3 Contrôle de l'exploitation du navire et assistance aux personnes à bord

.4 Mécanique navale

.5 Electrotechnique, électronique et systèmes de commande

.6 Entretien et réparation

.7 Radiocomnunications

les niveaux de responsabilité étant les suivants :

.1 Niveau de direction

.2 Niveau opérationnel

.3 Niveau d'appui

Les fonctions et les niveaux de responsabilité sont indiqués dans les sous-titres qui précédent les tableaux sur les normes de compétence figurant dans les chapitres II, III et IV de la présente partie. La portée de la fonction au niveau de responsabilité indiqué dans le sous-titre est définie par les aptitudes qui y sont énumérées dans la donne 1 du tableau Les fonctions et les niveaux de responsabilité sont définis en termes généraux dans la section A-I/1 ci-dessous.

3 La numérotation des sections de la présente partie correspond à la numérotation des règles figurant dans l'Annexe de la Convention STCW. Le texte de chaque section peut être divisé en parties et paragraphes numérotés, mais cette numérotation est spécifique à ce texte.

CHAPITRE I

NORMES CONCERNANT LES DISPOSITIONS GENERALES

Section A-I/1

Définitions et clarifications

Les définitions et clarifications qui figurent à l'article II et à la règle I/1 de la Convention s'appliquent également aux termes et expressions qui sont utilisés dans les parties A et B du présent Code. En outre, les définitions supplémentaires ci-après sont applicables uniquement aux fins du présent Code :

.1 l'expression "norme de compétence" signifie le niveau d'aptitude devant être atteint pour la bonne exécution de fonctions à bord d'un navire en conformité des critères arrêtés à l'échelon international qui sont énoncés ci-après et qui comprennent des normes ou des niveaux prescrits en matière de connaissances, de compréhension et d'aptitudes démontrées;

.2 l'expression "niveau de direction" signifie le niveau de responsabilité associé :

.2.1 au service à bord d'un navire de mer en qualité de capitaine, de second, de chef mécanicien ou de second mécanicien; et

.2.2 à la responsabilité de la bonne exécution de toutes les fonctions dans le domaine de responsabilité désigné;

.3 l'expression "niveau opérationnel" signifie le niveau de responsabilité associé :

.3.1 au service à bord d'un navire de mer en qualité d'officier chargé du quart à la passerelle ou dans la machine, ou d'officier mécanicien de service dans des locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel, ou d'opérateur des radiocommunications; et

.3.2 au contrôle direct de l'exécution de toutes les fonctions dans le domaine de responsabilité désigné, conformément aux procédures pertinentes et sous l'autorité d'une personne travaillant, au niveau de direction, dans le domaine de responsabiltié en question;

.4 l'expression "niveau d'appui" signifie le niveau de responsabilité à bord d'un navire de mer associé à l'exécution des tâches ou responsabilités assignées, sous l'autorité d'une personne travaillant au niveau opérationnel ou au niveau de direction;

.5 les "critères d'évaluation" sont les éléments qui apparaissent dans la colonne 4 des tableaux de la partie A relatifs aux normes de compétence minimales et permettent à un évaluateur de juger si un candidat peut ou non s'acquitter des tâches, des fonctions et des responsabilités connexes; et

.6 l'expression "évaluation indépendante" désigne une évaluation par des personnes possédant les qualifications appropriées, qui sont indépendantes du service ou de l'activité faisant l'objet de l'évaluation ou qui leur sont extérieures, destinée à vérifier que les procédures administratives et opérationnelles à tous les niveaux sont gérées, organisées, exécutées et contrôlées au niveau interne de manière à veiller à ce qu'elles soient adaptées aux objectifs énoncés et qu'elles permettent de les réaliser.

Section A-I/2

Brevets et visas

1 Lorsque, conformément aux dispositions du paragaphe 4 de la règle I/2, le visa prescrit à l'article VI de la Convention est incorporé dans le libellé même du brevet, ce dernier doit être conforme au modèle qui figure ci-après; toutefois, le membre de phrase "ou jusqu'à la date d'expiration de toute prorogation de la validité du présent brevet qui pourrait être indiquée au verso" qui figure au recto du

modèle et la rubrique prévue au verso pour indiquer la prorogation de la validité ne doivent pas figurer lorsqu'il est exigé que le brevet soit remplacé à la date de son expiration. La section B-I/2 du présent Code contient des recommandations sur la façon de remplir le modèle.

(Cachet officiel) **(PAYS)**

BREVET DELIVRE EN VERTU DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1978 SUR LES NORMES DE FORMATION DES GENS DE MER, DE DELIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE, TELLE QUE MODIFIEE EN 1995

Le Gouvernement ..... certifie que .....a été jugé dûment qualifié conformément aux dispositions de la règle ..... de la Convention susvisée, telle que modifiée, et compétent pour s'acquitter des fonctions ci-après, aux niveaux spécifiés, sous réserve de toute restriction applicable, jusqu'au ..... ou jusqu'à la date d'expiration de toute prorogation de la validité du présent brevet qui pourrait être indiquée au verso :

FONCTION	NIVEAU	RESTRICTIONS (EVENTUELLES)

Le titulaire légitime du présent brevet peut servir dans la ou les capacités ci-après spécifiées dans les prescriptions applicables de l'Administration concernant les effectifs de sécurité.

CAPACITE	RESTRICTIONS (éventuelles)

Brevet No .....

délivré le . . . .

(cachet officiel)

.....
Signature du fonctionnaire dûment autorisé

.....
Nom du fonctionnaire dûment autorisé

L'original du présent brevet doit, conformément au paragraphe 9 de la règle I/2 de la Convention, se trouver à bord du navire sur lequel sert le titulaire.

Date de naissance du titulaire du brevet .....

Signature du titulaire du brevet .....

Photographie du titulaire du brevet

La validité du présent brevet est prorogée jusqu'au .....
(Cachet officiel) ..... Signature du fonctionnaire dûment autorisé
Date de revalidation .... Nom du fonctionnaire dûment autorisé
La validité du présent brevet est prorogée jusqu'au .....
(cachet officiel) ..... Signature du fonctionnaire dûment autorisé
Date de revalidation .... Nom du fonctionnaire dûment autorisé

2 Sauf dans les cas prévus au paragraphe 1, le modèle utilisé pour attester la délivrance d'un brevet doit être le suivant; toutefois le membre de phrase "ou jusqu'à la date d'expiration de toute prorogation de la validité du présent visa qui pourrait être indiquée au verso" qui figure au recto du modèle et la rubrique prévue au verso pour indiquer la prorogation de la validité ne doivent pas figurer lorsqu'il est exigé que le visa soit remplacé à la date de son expiration. La section B-I/2 du présent Code contient des recommandations sur la façon de remplir le modèle.

(Cachet officiel) (PAYS)

VISA ATTESTANT LA DELIVRANCE D'UN BREVET EN VERTU DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1978 SUR LES NORMES DE FORMATION DES GENS DE MER, DE DELIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE, TELLE QUE MODIFIEE EN 1995

Le Gouvernement ..... certifie que le brevet No ..... a été délivré à ..... ,qui a été jugé dûment qualifié conformément aux dispositions de la règle.....de la Convention susvisée, telle que modifiée, et compétent pour s'acquitter des fonctions ci-après, aux niveaux spécifiés, sous réserve de toute restriction applicable, jusqu'au ..... ou jusqu'à la date d'expiration de toute prorogation de la validité du présent visa qui pourrait être indiquée au verso :

FONCTION	NIVEAU	RESTRICTIONS (EVENTUELLES)

Le titulaire légitime du présent visa peut servir dans la ou les capacités ci-après spécifiées dans les prescriptions applicables de l'Administration concernant les effectifs de sécurité.

CAPACITE	RESTRICTIONS(EVENTUELLES)

Visa No ..... délivré le .....

(Cachet officiel)

.....

Signature du fonctionnaire dûment autorisé

.....

Nom du fonctionnaire dûment autorisé

L'original du présent visa doit, conformément au paragaphe 9 de la règle I/2 de la Convention, se trouver à bord du navire sur lequel sert le titulaire.

Date de naissance du titulaire du brevet .....

Signature du titulaire du brevet .....

Photographie du titulaire du brevet

La validité du présent visa est prorogée jusqu'au	
(cachet officiel)	..... Signature du fonctionnaire dûment autorisé
Date de revalidation	..... Nom du fonctionnaire dûment autorisé
La validité du présent visa est prorogée jusqu'au	
(Cachet officiel)	..... Signature du fonctionnaire dûment autorisé
Date de revalidation	..... Nom du fonctionnaire dûment autorisé

3 Le modèle utilisé pour attester la reconnaisance d'un brevet doit être le suivant; toutefois le membre de phrase "ou jusqu'à la date d'expiration de toute prorogation de la validité du présent visa qui pourrait être indiquée au verso" qui figure au recto du modèle et la rubrique prévue au verso pour indiquer la prorogation de la validité ne doivent pas figurer lorsqu'il est exigé que le visa soit remplacé à la date de son expiration La section B-I/2 du présent Code contient des recommandations sur la façon de remplir le modèle.

(Cachet officiel) (PAYS)

VISA ATTESTANT LA RECONNAISSANCE D'UN BREVET EN VERTU DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1978 SUR LES NORMES DE FORMATION DES GENS DE MER, DE DELIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE, TELLE QUE MODIFIEE EN 1995

Le Gouvernement ..... certifie que le brevet No ..... délivré à ..... par le Gouvernement ..... ou en son nom, est dûment reconnu conformément aux dispositions de la règle I/10 de la Convention susvisée, telle que modifiée, et que le titulaire légitime est autorisé à s'acquitter des fonctions ci-après, aux niveaux spécifiés, sous réserve de toute restriction applicable, jusqu'au ..... ou jusqu'à la date d'expiration de toute prorogation de la validité du présent visa qui pourrait être indiquée au verso :

FONCTION	NIVEAU	RESTRICTIONS (EVENTUELLES)

Le titulaire légitime du présent visa peut servir dans la ou les capacités ci-après spécifiées dans les prescriptions applicables de l'Administration concernant les effectifs de sécurité.

CAPACITE	RESTRICTIONS (EVENTUELLES)

Visa No .....

délivré le .....

(Cachet officiel)

.....
Signature du fonctionnaire dûment autorisé

.....
Nom du fonctionnaire dûment autorisé

L'original du présent visa doit, conformément au paragraphe 9 de la règle I/2 de la Convention, se trouver à bord du navire sur lequel sert le titulaire.

Date de naissance du titulaire du brevet .....

Signature du titulaire du brevet .....

Photographie du titulaire du brevet

La validité du présent visa est prorogée jusqu'au	
(Cachet officiel)	..... Signature du fonctionnaire dûment autorisé
Date de revalidation	. . . . . Nom du fonctionnaire dûment autorisé
La validité du présent visa est prorogée jusqu'au	
(cachet officiel)	..... Signature du fonctionnaire dûment autorisé
Date de revalidation	..... Nom du fonctionnaire dûment autorisé

4 Lorsqu'elles utilisent des modèles qui peuvent être différents de ceux qui figurent dans la présente section, en application du paragraphe 8 de la règle I/2, les Parties doivent veiller à ce que, dans tous les cas :

.1 tous les renseignements concernant l'identité et la description du titulaire, y compris son nom, sa date de naissance, sa photographie et sa signature, ainsi que la date à laquelle le document a été délivré, soient présentés sur le même côté du document; et

.2 tous les renseignements concernant la (les) capacité(s) dans laquelle (lesquelles) le titulaire est autorisé à servir, conformément aux prescriptions applicables de l'Administration en matière d'effectifs de sécurité, ainsi que toutes restrictions éventuelles, soient présentés bien en évidence et soient faciles à repérer.

Section A-I/3

Principes régissant les voyages à proximité du littoral

(Aucune disposition)

Section A-I/4

Procédures de contrôle

1 La procédure d'évaluation prévue au paragraphe 1.3 de la règle I/4, résultant de l'un quelconque des faits spécifiés dans ce paragraphe, doit prendre la forme d'une opération par laquelle on vérifie si les membres d'équipage qui sont tenus de posséder certaines compétences ont vraiment les aptitudes requises en rapport avec ce fait.

2 Il ne faut pas oublier, lors de cette évaluation, que les procédures à bord relèvent du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) et que les dispositions de la Convention se limitent à la compétence requise pour exécuter sans risque ces procédures.

3 Les procédures de contrôle prévues par la Convention doivent se limiter aux normes de compétence des divers gens de mer se trouvant à bord et à leurs aptitudes en matière de veille, telles que définies dans la partie A du présent Code. L'évaluation à bord des compétences doit commencer par une vérification des brevets des gens de mer.

4 Nonobstant la vérification du brevet dans le cadre de l'évaluation prévue au paragraphe 1.3 de la règle I/4, les gens de mer peuvent avoir à démontrer la compétence considérée sur le lieu de travail Cette démonstration peut notamment consister à vérifier qu'il est satisfait aux exigences opérationnelles en matière de veille et que les gens de mer font face correctement aux situations d'urgence compte tenu de leur niveau de compétence.

5 Lors de l'évaluation, on doit se fonder uniquement sur les méthodes de démonstration des compétences ainsi que les critères d'évaluation des compétences et la portée des normes qui sont spécifiées dans la partie A du présent Code.

Section A-I/5

Dispositions nationales

Les dispositions de la règle I/5 ne doivent pas être interprétées comme empêchant l'assignation de tâches aux fins de formation sous surveillance ou dans des cas de force majeure.

Section A-I/6

Formation et évaluation

1 Chaque Partie doit s'assurer que la formation et l'évaluation des gens de mer aux fins de la délivrance des brevets en vertu de la Convention sont :

.1 structurées conformément à des programmes écrits, y compris les méthodes et moyens d'exécution, les procédures et le matériel pédagogique nécessaires pour atteindre la norme de compétence prescrite; et

.2 effectuées, contrôlées, évaluées et encadrées par des personnes possédant les qualifications prescrites aux paragraphes 4,5 et 6.

2 Les personnes qui dispensent une formation ou effectuent une évaluation en cours d'emploi à bord d'un navire ne doivent le faire que dans les cas où cette formation ou évaluation n'a pas d'effet préjudiciable sur l'exploitation normale du navire, et où elles peuvent consacrer leur temps et leur attention à cette formation ou évaluation.

Qualifications des instructeurs, des superviseurs et des évaluateurs

3 Chaque Partie doit s'assurer que le instructeurs, les superviseurs et les évaluateurs possèdent des qualifications en rapport avec les types et niveaux particulier de formation ou d'évaluation des compétences des gens de mer à bord ou à terre qui sont prescrits en vertu de la Convention, conformément aux dispositions de la présente section

Formation en cours d'emploi

4 Toute personne qui dispense, à bord ou à terre, une formation en cours d'emploi à des gens de mer qui est destinée à leur permettre d'acquérir les qualifications requises pour l'obtention d'un brevet en vertu de la Convention doit :

.1 avoir une vue d'ensemble du programme de formation et comprendre les objectifs spécifiques en matière de formation du type particulier de formation dispensée;

.2 posséder les qualifications requises pour la tâche faisant l'objet de la formation dispensée; et

.3 si de dispense une formation à l'aide d'un simulateur :

.3.1 avoir reçu toutes indications pédagogiques appropriées concernant l'utilisation de simulateurs; et

.3.2 avoir acquis une expérience opérationnelle pratique du type particulier de simulateur utilisé.

5 Toute personne responsable de la supervision de la formation en cours d'emploi des gens de mer destinée à leur permettre d'acquérir les qualifications requises pour l'obtention d'un brevet en vertu de la Convention doit avoir une compréhension totale du programme de formation et des objectifs spécifiques de chaque type de formation dispensée.

Evaluation des compétences

6 Toute personne qui procède, à bord ou à terre, à l'évaluation des compétences en cours d'emploi des gens de mer afin de déterminer s'ils possèdent les qualifications requises pour l'obtention d'un brevet en vertu de la Convention doit :

.1 avoir un niveau approprié de connaissance et de compréhension des compétences à évaluer,

.2 posséder les qualifications requises pour la tâche faisant l'objet de l'évaluation;

.3 avoir reçu des indications appropriées en matière de méthodes et de pratiques d'évaluation;

.4 avoir acquis une expérience pratique de l'évaluation; et

.5 dans le cas d'une évaluation nécessitant l'utilisation de simulateurs, avoir une expérience pratique de l'évaluation en rapport avec le type particulier de simulateur utilisé, qu'elle a acquise sous la supervision d'un évaluateur expérimenté et qui a été jugée satisfaisante par ce dernier.

Formation et évaluation dans un établissement

7 Une Partie qui reconnaît un cours de formation, un établissement de formation ou une qualification accordée par un établissement de formation, dans le cadre de ses prescriptions relatives à la délivrance d'un brevet prescrit en vertu de la Convention, doit s'assurer que le champ d'application des normes de qualité énoncées à la section A-I/8 couvre les qualifications et l'expérience des instructeurs et des évaluateurs. Ces qualifications, cette expérience et l'application des normes de qualité doivent comprendre une formation appropriée à la pédagogie ainsi qu'aux méthodes et pratiques de formation et d'évaluation, et doivent satisfaire à toutes les prescriptions applicables des paragraphes 4 à 6.

Section A-I/7

Communication de renseignements

1 Les renseignements prescrits aux termes du paragraphe 1 de la règle I/7 doivent être communiqués au Secrétaire général selon les modèles prescrits au paragraphe 2 ci-dessous.

2 Au 1er août 1998 ou dans un délai d'une année civile après la date d'entrée en vigueur de la règle I/7, si cette dernière date est postérieure pour la Partie en cause, chaque Partie doit soumettre un

rapport au sujet des mesures qu'elle a prises pour donner à la Convention son plein et entier effet et ce rapport doit contenir ce qui suit:

.1 le nom, l'adresse postale, les numéros de téléphone et de télécopie et l'organigramme du ministère, département ou service gouvernemental chargé d'administrer la Convention;

.2 une brève explication des mesures juridiques et administratives prévues et exécutées en vue de garantir le respect de la Convention et notamment des règles I/6 et I/9;

.3 un énoncé clair des principes adoptés en matière d'enseignement, de formation, d'examens, d'évaluation des compétences et de délivrance des brevets;

.4 un bref résumé des cours, des programmes de formation, des examens et des mesures d'évaluation prévus pour chaque brevet délivré conformément à la Convention;

.5 une brève description des procédures suivies pour habiliter, accréditer ou approuver la formation et le examens, l'aptitude physique ainsi que les évaluations de compétences, prescrits par la Convention, des conditions qui s'y rattachent et une liste des habilitations, accréditations et approbations accordées;

.6 un bref résumé des procédures suivies pour octroyer une quelconque dispense en vertu de l'article VIII de la Convention; et

.7 les résultats de la comparaison effectuée en application de la règle I/11 et une brève description de la formation prévue pour la remise à niveau et l'actualisation des connaissances.

3 **Chaque Partie doit, dans un délai de six mois après avoir :**

.1 conservé ou adopté toute méthode d'enseignement ou de formation équivalente conformément à l'article IX, soumettre une description détaillée de cette méthode;

.2 reconnu des brevets délivrés par une autre Partie, soumettre un rapport contenant un résumé des mesures prises en vue de garantir le respect de la règle I/10; et

.3 autorisé l'engagement de gens de mer titulaires d'autres brevets délivrés en vertu de la règle VII/1 à bord de navires autorisés à battre son pavillon, soumettre au Secrétaire général un modèle du type de documents spécifiant les effectifs de sécurité qui ont été délivrés à ces navires.

4 Chaque Partie doit communiquer les résultats de chaque évaluation effectuée en application du paragraphe 1.2 de la règle I/8 dans un délai de six mois après son achèvement, en indiquant dans le rapport le mandat confié aux évaluateurs, leurs qualifications et leur expérience, la date et la portée de l'évaluation, les lacunes constatées et les mesures correctives recommandées et exécutées.

5 Le Secrétaire général doit tenir une liste de personnes compétentes approuvée par le Comité de la sécurité maritime, y compris de personnes compétentes détachées ou recommandées par les Parties, à qui il peut appel pour l'aider à élaborer le rapport exigé aux termes du paragraphe 2 de la règle I/7. Ces personnes sont d'ordinaire disponibles pendant les sessions appropriées du comité de la sécurité maritime ou de ses organes subsidiaires mais ne doivent pas nécessairement limiter leurs travaux à la période de ces sessions.

6 En relation avec le paragraphe 2 de la règle I/7, les personnes compétentes doivent connaître les prescriptions de la Convention et l'une d'entre elles au moins doit être familiarisée avec le système de formation et de délivrance des brevets de la Partie en cause.

7 Toute réunion des personnes compétentes doit :

.1 **se tenir à la discrétion du Secrétaire général;**

.2 comprendre un nombre impair de membres, qui ne dépasse normalement pas cinq;

.3 nommer son propre président; et

.4 rendre compte au Secrétaire général de l'opinion ayant fait l'objet d'un accord parmi ses membres ou, en l'absence d'accord, rendre compte à la fois des points de vue de la majorité et de la minorité.

8 Les personnes compétentes doivent à titre confidentiel soumettre par écrit leurs points de vue concernant :

.1 une comparaison des faits signalés dans les renseignements communiqués au Secrétaire général par la Partie avec toutes les prescriptions pertinentes de la Convention;

.2 la communication de toute évaluation pertinente effectuée en application du paragraphe 3 de la règle I/8; et

.3 tous renseignements supplémentaires communiqués par la Partie.

9 Lorsqu'il prépare le rapport qu'il doit soumettre au Comité de la sécurité maritime en application du paragraphe 2 de la règle I/7, le Secrétaire général doit :

.1 solliciter les points de vue de personnes compétences choisies parmi la liste établie conformément au paragraphe 5 et en tenir compte;

.2 demander, si besoin est, à la Partie des précisions sur toute question relative aux renseignements communiqués en vertu du paragraphe 1 de la règle I/7; et

.3 identifier tout domaine dans **lequel** la Partie peut avoir sollicité **une assistance pour** mettre en oeuvre la Convention.

10 La Partie en cause doit être informée des dispositions prévues pour la réunion des personnes compétentes et ses représentants doivent être autorisés à être présents à cette réunion pour donner des précisions sur toute question ayant trait aux renseignements communiqués en application du paragraphe 1 de la règle I/7.

11 Si le Secrétaire général n'est pas en mesure de soumettre le rapport exigé aux termes du paragraphe 2 de la règle I/7, la Partie en cause peut demander au Comité de la sécurité maritime de prendre les mesures envisagées au paragraphe 3 de la règle I/7, en tenant compte des renseignements soumis en application de la présente section et des points de vue soumis conformément aux paragraphes 7 et 8.

Section A-I/8

Normes de qualité

Objectifs et normes de qualité nationaux

1 Chaque Partie doit s'assurer que les objectifs en matière d'enseignement et de formation et les normes de compétence connexes à atteindre sont clairement définir et elle doit identifier les niveaux de connaissances, de compréhension et d'aptitude correspondant aux examens et aux évaluations prescrits aux termes de la Convention. Les objectifs et les normes de qualité connexes peuvent être spécifiés séparément pour les différents cours et programmes de formation et doivent couvrir l'administration du système de délivrance des brevets.

2 Le champ d'application des nonnes de qualité doit couvrir l'administration du système de délivrance de brevets, tous les cours et programmes de formation, examens et évaluations effectués par une Partie ou sous son autorité ainsi que les qualifications et l'expérience que doivent posséder les instructeurs et les évaluateurs, compte tenu des principes, systèmes, contrôles et examens internes de l'assurance de la qualité qui ont été arrêtés afin de garantir la réalisation des objectifs fixés.

3 Chaque Partie doit s'assurer qu'une évaluation indépendante des activités d'acquisition et d'évaluation des connaissances, de la compréhension, des aptitudes et de la compétence ainsi que de l'administration du système de délivrance des brevets est effectuée à des intervalles ne dépassant pas cinq ans en vue de vérifier que:

.1 toutes les mesures de contrôle et de surveillance au niveau interne et les mesures complémentaires sont conformes aux méthodes prévues et aux procédures documentées et qu'elles permettent d'atteindre efficacement les objectifs définis;

.2 les résultats de chaque évaluation indépendante sont documentés et portés à l'attention des responsables du domaine évalué; et

.3 des mesures sont prises rapidement en vue de remédier aux carences.

4 Le rapport de l'évaluation indépendante prescrite au paragraphe 3 de la règle I/8 doit contenir le mandat prévu pour l'évaluation ainsi que les qualifications et l'expérience des évaluateurs.

Section A-I/9

Normes d'aptitude physique - Délivrance et enregistrement des brevets

[Aucune disposition]

Section A-I/10

Reconnaissance des brevets

1 Les dispositions du paragraphe 4 de la règle I/10 relatives à la non-reconnaissance des brevets délivrés par un Etat non Partie ne doivent pas être interprétées comme empêchant une Partie, lorsqu'elle délivre ses propres brevets, d'accepter le service en mer effectué ainsi que l'enseignement et la formation reçus sous l'autorité d'un Etat non Partie, à condition que cette Partie observe les dispositions de la règle I/9 lorsqu'elle délivre chacun des brevets en question et qu'elle s'assure qu'il est satisfait aux prescriptions de la Convention relatives au service en mer, à l'enseignement, à la formation et aux compétences.

2 Si une Administration qui a reconnu un brevet retire son visa de reconnaissance pour des raisons disciplinaires, l'Administration doit informer la Partie qui a délivré le brevet des circonstances de ce retrait.

Section A-I/11

Revalidation du brevets et certificats

Compétence professionnelle

1 Il convient de prouver le maintien de la compétence professionnelle prescrit à la règle I/11 de la manière suivante:

.1 en justifiant d'un service en mer approuvé dans des fonctions correspondant à celles prévues dam le brevet pendant une période totale d'au moins un an au cours des cinq années précédentes; ou

.2 en ayant assumé des fonctions considérées comme équivalant au service en mer prescrit à l'alinéa 1.1 ci-dessus; ou

.3 en remplissant l'une des conditions suivantes :

.3.1 avoir passé un test approuvé; ou

.3.2 avoir suivi avec succès un ou plusieurs cours approuvés; ou

.3.3 en justifiant d'un service en mer approuvé d'au moins trois mois dans des fonctions correspondant à celles prévues dans le brevet détenu en tant que surnuméraire ou en tant qu'officier d'un rang inférieur à celui pour lequel le brevet détenu est valable immédiatement avant de prendre le rang pour lequel le brevet est valable.

2 Les cours de remise à niveau et d'actualisation des connaissances requis en vertu de la règle I/11 doivent être approuvés et porter notamment sur les modifications apportées aux règles nationales et internationales applicables en ce qui concerne la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin et tenir compte de toute mise à jour de la norme de compétence visée.

Section A-I/12

Normes régissant l'utilisation de simulateurs

PARTIE 1 - NORMES DE FONCTIONNEMENT

Normes de fonctionnement générales applicables aux simulateurs utilisés pour la formation

1 Chaque Partie doit s'assurer que tout simulateur utilisé pour la formation sur simulateur obligatoire :

.1 **est adapté aux objectifs fixés et aux tâches à effectuer dans le cadre de la formation;**

.2 est capable de simuler les capacités de fonctionnement du matériel de bord concerné avec un réalisme d'un niveau approprié aux objectifs de formation et incorpore les capacités, limitations et erreurs possibles de ce matériel;

.3 simule le comportement avec suffisamment de réalisme pour **permettre** à un élève d'acquérir les aptitudes correspondantes aux objectifs de formation;

.4 crée un environnement d'exploitation contrôlé capable de produire diverses conditions, qui peuvent inclure des situations d'urgence, des situations potentiellement dangereuses ou des situations inhabituelles en rapport avec les objectifs de formation;

.5 fournit une interface permettant une interaction **entre** l'élève et le **matériel,** l'environnement simulé et, selon le cas, l'instructeur; et

.6 permet à l'instructeur de contrôler, surveille**enregistrer** les exercices afin qu'il **puisse analyser efficacement** avec l'élève sa prestation.

Normes de fonctionnement générale**s**applicables aux **simulateurs utilisés pour l'évaluation des** compétences

2 Chaque Partie doit s'assurer que tout simulateur utilisé pour évaluer les compétences requises **aux** termes de la Convention ou pour toute démonstration du maintien des compétences ainsi requis :

.1 est capable de répondre aux objectifs d'évaluation spécifiés;

.2 est capable de simuler les capacités de fonctionnement du matériel de bord concerné avec un réalisme d'un niveau approprié aux objectifs d'évaluation et incorpore les capacités, limitations et erreurs possibles de ce matériel;

.3 simule le comportement avec suffisamment de réalisme pour **permettre** au candidat de montrer les aptitudes correspondant aux objectifs d'évaluation;

.4 fournit une interface permettant une interaction entre le candidat et le matériel et l'environnement simulé;

.5 crée un environnement d'exploitation contrôlé capable de produire diverses conditions, qui peuvent inclure des situations d'urgence, des situations potentiellement dangereuses ou des situations inhabituelles en rapport avec les objectifs d'évaluation; et

.6 permet à l'évaluateur de contrôler, de surveiller et d'enregistrer les exercices afin qu'il puisse évaluer de manière efficace les prestations des candidats.

Normes de fonctionnement supplémentaires

3 En plus des normes de base énoncées aux paragraphes 1 et 2, les appareils de simulation auxquels la présente section s'applique doivent satisfaire aux normes de fonctionnement indiquées ci-après en fonction de leur type spécifique.

Simulateur de radar

4 Le matériel de simulation du radar doit être capable de simuler les capacités de fonctionnement d'un matériel radar de navigation qui satisfait à toutes les normes de fonctionnement applicables adoptées par l'Organisation et doit incorporer des moyens lui permettant :

.1 de fonctionner en mouvement relatif stabilisé et en mouvement vrai stabilisé par rapport à la mer et en mouvement vrai stabilisé par rapport au fond;

.2 d'établir un modèle des conditions météorologiques, des courants de marée, des courants, des secteurs d'ombre, des échos parasites et autres effets de propagation et produire des littoraux, des bouées de navigation et des répondeurs de recherche et de sauvetage; et

.3 de créer un environnement de fonctionnement en temps réel qui incorpore au moins deux stations de navire porteur capables de modifier le cap et la vitesse du navire porteur et d'inclure des paramètres pour au moins 20 navires cibles et des moyens de communication appropriés.

Simulateur d'aide de pointage radar automatique (APRA)

5 Le matériel de simulation d'APRA doit être capable de simuler les capacités de fonctionnement des aides de pointage radar automatiques qui satisfont à toutes les norme de fonctionnement applicables adoptées par l'organisation et doit incorporer des moyens permettant :

.1 l'acquisition manuelle et automatique de cibles;

.2 la fourniture de renseignements sur la route passée;

.3 l'utilisation des zones d'exclusion;

.4 la représentation de l'échelle des temps et l'affichage des informations sous forme de vecteur/graphique; et

.5 les manoeuvres d'essai.

PARTIE 2 - AUTRES DISPOSITIONS

Objectifs de la formation sur simulateur

6 Chaque Partie doit s'assurer que les buts et objectifs de la formation sur simulateur sont définis dans le cadre d'un programme global de formation et que les objectifs et tâches spécifiques choisis dans le cadre de la formation reflètent autant que possible les tâches et les procédures à bord.

Procédures de formation

7 Lorsqu'ils dispensent une formation sur simulateur obligataire, les instructeurs doivent s'assurer que :

.1 les élèves sont informés à l'avance comme il convient des objectifs des exercices et des tâches prévus et disposent de suffisamment de temps de préparation avant le début de l'exercice;

.2 les élèves ont suffisamment de temps pour se familiariser avec le simulateur et son matériel avant le début de tout exercice de formation ou d'évaluation;

.3 les directives qu'ils donnent et les réactions qu'ils cherchent à susciter sont adaptées aux objectifs et aux tâches retenus ainsi qu'à l'expérience de l'élève;

.4 les exercices font l'objet d'un contrôle efficace, complété, lorsqu'il y a lieu, par des observations auditives et visuelles des activités de l'élève et des rapports d'évaluation avant et après les exercices;

.5 l'analyse de la prestation de l'élève permet de s'assurer qu'il a atteint les objectifs de formation et que les aptitudes pratiques démontrées sont d'un niveau acceptable;

.6 le recours à l'évaluation par des pairs au cours de l'analyse de la prestation de l'élève est encouragé; et

.7 les exercices sur simulateur sont conçus et test& de manière à vérifier qu'ils sont adaptés aux objectifs de formation spécifiés.

Procédures d'évaluation

8 s'ils utilisent des simulateurs pour évaluer l'aptitude des candidats à démontrer leur niveau de compétence, les évaluateurs doivent s'assurer que :

.1 les critères d'efficacité sont définis clairement et de manière explicite et sont valables et connus des candidats;

.2 les critères d'évaluation sont définis clairement et de titre explicite pour que l'évaluation soit fiable et uniforme et pour que le degré d'objectivité de l'appréciation et de l'évaluation soit aussi élevé que possible, de sorte que les jugements subjectifs soient limités au minimum;

.3 les candidats sont clairement informés des tâches et/ou aptitudes qui seront évaluées, ainsi que des tâches et critères d'efficacité qui seront retenus pour juger de leur compétence;

.4 l'évaluation des résultats tient compte des procédures normales d'exploitation et de toute interaction comportementale avec d'autres candidats sur le simulateur ou avec le personnel en charge des simulateurs;

.5 les méthodes de notation ou d'évaluation des résultats sont utilisées avec prudence tant qu'elles n'ont pas été validées; et

.6 le critère principal est qu'un candidat prouve qu'il est capable d'exécuter une tâche en toute sécurité et de manière efficace, à la satisfaction de l'évaluateur.

Qualifications des instructeurs et des évaluateurs

9 Chaque Partie doit s'assurer que les instructeurs et les évaluateurs possèdent des qualifications et une expérience adaptées aux types et niveaux particuliers de formation et d'évaluation des compétences correspondante de la manière spécifiée à la règle I/6 et dans la section A-I/6.

Section A-I/13

Déroulement des essais

(Aucune disposition)

Section A-I/14

Responsabilités du compagnies

1 Les compagnies, les capitaines et les membres de l'équipage sont individuellement tenus de s'assurer que toutes les obligations énoncées dans la présente section sont pleinement remplies et que toute autre mesure nécessaire est prise pour que chaque membre d'équipage puisse contribuer en toute connaissance de cause à la sécurité de l'exploitation du navire;

2 La compagnie doit fournir, au capitaine de chaque navire auquel s'applique la Convention, des consignes écrites décrivant les politiques et les procédures à suivre pour s'assurer que tous les gens de mer nouvellement employés à bord d'un navire ont la possibilité de se familiariser avec le matériel de bord, les procédures d'exploitation et autres dispositions nécessaires à la bonne exécution de leurs tâches, avant de se voir confier ces tâches. Ces politiques et procédures doivent comprendre:

.1 l'octroi à tous les gens de mer nouvellement employés d'un délai raisonnable leur permettant de se familiariser avec

.1.1 le matériel spécifique qu'ils utiliseront ou exploiteront; et

.1.2 les procédures et les dispositions spécifiques au navire en matière de veille, de sécurité, de protection de l'environnement et d'urgence qu'ils doivent connaître pour la bonne exécution des tâches qui leur sont assignées; et

.2 la désignation d'un membre de Equipage expérimenté qui sera chargé de veiller à ce que tous les gens de mer nouvellement employés aient la possibilité de recevoir les renseignements essentiels dans une langue qu'ils comprennent.

Section A-I/15

Dispositions transitoires

(Aucune disposition)

CHAPITRE II

NORMES CONCERNANT LE CAPITAINE ET LE SERVICE "PONT"

Section A-II/1

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500

Norme de compétence

1 Tout candidat au brevet doit :

.1 être tenu de démontrer qu'il est compétent pour s'acquitter, au niveau opérationnel, des tâches et responsabilités énumérées dans la colonne 1 du tableau A-II/1;

.2 être au moins titulaire d'un certificat approprié pour effectuer les tâches relatives aux radiocommunications sur ondes métriques conformément aux prescriptions du Règlement des radiocommunications; et

.3 s'il est désigné pour assumer la responsabilité principale des radiocommunications dans des situations de détresse, être titulaire d'un certificat approprié délivré ou reconnu en vertu des dispositions du Règlement des radiocommunications,

2 Les connaissances, la compréhension et l'aptitude minimales requises pour l'obtention du brevet sont énumérées dans la colonne 2 du tableau A-WL

3 Le niveau de connaissance des matières énumérées dans la colonne 2 du tableau A-II/1 doit être suffisant pour permettre aux officiers chargés du quart d'accomplir leurs tâches relatives à la tenue du quart .

4 La formation et l'expérience requises pour atteindre le niveau nécessaire de connaissances théoriques, de compréhension et d'aptitude doivent être fondées sur la section A-VIII/1, partie 3-l - Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle - et doivent aussi tenir compte des prescriptions pertinentes de la présente partie et des recommandations figurant dans la partie B du présent Code.

5 Tout candidat au brevet doit être tenu de prouver qu'il a atteint la norme de compétence requise, conformément aux méthodes permettant de démontrer les compétences et aux critères d'évaluation des compétences qui figurent dans les colonnes 3 et 4 du tableau A-II/1.

Formation à bord

6 Tout candidat au brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 dont le service en mer, en application du paragraphe 2.2 de la règle II/1, fait partie d'un programme de formation approuvé comme satisfaisant aux prescriptions de la présente section doit suivre un programme approuvé de formation à bord qui :

.1 garantit qu'au cours de la période requise de service en mer, le candidat reçoit une formation pratique systématique aux tâches et responsabilités d'un officier chargé du quart à la passerelle et aquiert l'expérience desdites tâches et responsabilités, compte tenu des recommandations figurant dans la section B-II/1 du présent Code;

.2 est étroitement supervisé et contrôlé par des officiers qualifiés servant à bord des navires sur lesquels le service en mer approuvé est effectué; et

.3 est consigné de manière satisfaisante dans un registre de formation ou document analogue.

Voyages à proximité du littoral

7 Lorsqu'il s'agit de délivrer des brevets restreints d'aptitude au service à bord de navires effectuant des voyages à proximité du littoral, il est possible d'omettre les matières ci-après parmi celles qui sont énumérées dans la colonne 2 du tableau A-II/1, en tenant compte de la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux :

.1 navigation astronomique; et

.2 systèmes életroniques de détermination de la position et de navigation qui ne couvrent pas les eaux pour lesquelles le brevet doit être valable.

Tableau A-II/1
Norme de compétence minimale spécifiée pour les officiers chargés du quart à la passerelle à bord de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500

Fonction : Navigation au niveau opérationnel

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Planifier et effectuer un voyage et déterminer la position du navire	Navigation *astronomique* Aptitude à utiliser les corps célestes pour déterminer la position du navire *Navigation en vue de terre et navigation côtière* Aptitude à déterminer la position du navire en utilisant : .1 les amers .2 les aides à la navigation, y compris les phares, les balises et les bouées e. la navigation à l'estime, compte tenu des vents, des marées, des courants et de la vitesse prévue Connaissance approfondie et aptitude à l'emploi des cartes et publications nautiques, telles que les instructions nautiques, les tables des marées, les avis aux navigateurs, les avertissements radio de navigation et les renseignements relatifs à l'organisation du trafic maritime NOTE : Le terme "cartes" englobe les SEVCM	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .4 formation en laboratoire approuvée en utilisant : des catalogues de cartes, des cartes et des publications nautiques, des avertissements radio de navigation, un sextant, une alidade à prisme, du matériel de navigation électronique, un sondeur à écho et un compas	Les renseignements tirés des cartes et publications nautiques sont pertinents, interprétés correctement et utilisés de manière appropriée. Tous les dangers potentiels pour la navigation sont identifiés avec exactitude La méthode principale utilisée pour déterminer la position du navire est la méthode la mieux adaptée aux circonstances et aux conditions régnantes La position du navire est déterminée dans les limites des erreurs acceptables du système et/ou de l'instrument utilisé La fiabilité des renseignements obtenus au moyen de la méthode principale utilisée pour déterminer la position du navire est vérifiée à intervalles appropriés Les calculs et les mesures ayant trait aux renseignements relatifs à la navigation sont précis Les cartes choisies sont à l'échelle la plus grande qui existe à bord pour la zone de navigation concernée et les cartes et publications sont corrigées en fonction des informations les plus récentes disponibles

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Planifier et effectuer un voyage et déterminer la position du navire (suite)	*Systèmes (électroniques de détermination de la position et de navigation* Aptitude à déterminer la position du navire en utilisant les aides électroniques à la navigation ***Sondeurs à écho*** Aptitude à utiliser ces appareils et à interpréter correctement leurs indications Compas magnétiques et gyroscopiques Connaissance des principes du compas magnétiques et gyroscopiques Aptitude à déterminer les erreurs des compas magnétiques et gyroscopiques par des observations astronomiques et en vue de terre, et à tenir compte de ces erreurs *Systèmes de commande de l'appareil à gouverner* Connaissance des systèmes de commande de l'appareil à gouverner, des procédures de fonctionnement et du passage de la commande manuelle à la commande automatique et vice versa. Réglage des commandes pour un fonctionnement optimal		Les contrôles et les essais de fonctionnement des systèmes de navigation satisfont aux recommandations du fabricant et aux bonnes pratiques de navigation La erreurs des compas magnétiques et gyroscopiques sont déterminées et les corrections nécessaires sont apportées aux caps et aux relèvements Le mode de gouverne choisi est celui qui convient le mieux aux conditions météorologiques, à l'état de la mer, au trafic et aux manoeuvres prévues

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Planifier et effectuer un voyage et déterminer la position du navire (suite)	*Météorologie* Aptitude A utiliser et interpréter les renseignements fournir pu les instruments météorologiques de bord Connaissance des caractéristiques des divers phénomènes météorologiques, des procédures de compte rendu et des systèmes d'enregistrement Aptitude à interpréter les renseignements météorologiques disponibles		La mesure et l'observation des conditions météorologiques sont précises et appropriées pour le voyage Les renseignements météorologiques sont correctement interprétés et appliqués
Assurer le quart à la passerelle en toute sécurité	*Tenue du quart* Connaissances approfondis du contenu, de l'application et do l'objet du Règlements international pour prévenir les abordages en mer Connaissance approfondie des principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle Connaissance approfondie des méthodes de travail garantissant l'efficacité de l'équipe de passerelle Utilisation des systèmes d'organisation du trafic conformément aux Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .4 formation en laboratoire approuvée	La tenue, la prise et la relève du quart sont conformes aux principea et procédures admis Une veille adéquate est assurée en permanence et conformément aux principes et procédures admis Les feux, les marques et les signaux sonores sont conformes aux prescriptions du Règlement international pour prévenir les abordages en mer et sont correctement reconnus La fréquence et le degré de surveillance du trafic, du navire et de l'environnement sont conformes aux principes et procédures admis Les mouvements et activités liés à la navigation du navire sont correctement consignés La responsabilité de la sécurité de la navigation est en permanence définie clairement, y compris longue le capitaine se trouve sur la passerelle et lorsqu'un pilote se trouve à bord

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Utiliser le radar et les APRA pour garantir la sécurité de la navigation NOTE: Il n'est pas exigé de formation à l'utilisation des APRA ni d'évaluation des compétences correspondantes pour ceux qui servent exclusivement à bord de navires non équipés d'APRA. Cette restriction doit être indiquée sur les visas délivrés aux gens de mer concernés	*Navigation au radar* Connaissance des principes fondamentaux du radar et des aides de pointage radar automatiques (APRA) Aptitude à les faire fonctionner, à interpréter, et analyser les informations données par le radar, y compris ce qui suit: Fonctionnement .1 facteurs affectant le fonctionnement et la précision .2 réglage et entretien de l'image .3 détection des présentations erronées des renseignements, des faux échos, des retours de mer, etc., balises radar et SART Utilisation .1 distance et relèvement, route et vitesse des autres navires; point et heurt de rapprochement maximal de navires traversiers, en toutes convergentes ou rattrapants .2 identification des échos critiques; détection des changements de route et de vitesse d'autres navires; effets des changements de cap et/ou de vitesse du navire porteur	Evaluation de la preuve donnée d'une formation approuvée sur simulateur de radar et simulateur d'APRA, plus expérience en service	Les renseignements donnés par le radar et les APRA sont correctement interprétés et analysés, compte tenu des limitations du matériel et des circonstances et conditions régnantes Les mesures prises pour éviter une situation rapprochée ou un abordage avec d'autres navires sont conformes au Règlement international pour prévenir les abordages en mer Les décisions visant à modifier le cap et/ou la vitesse du navire sont prises en temps opportun et conformément aux pratiques de navigation admises Les ajustements du cap et de la vitesse du navire garantissent la sécurité de la navigation Les communications sont claires et concises et leur réception est confirmée en tout temps selon les usages maritime8 Les signaux de manoeuvre sont faits au moment approprié et sont conformes au Règlement international pour prévenir les abordages en mer

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Utiliser le radar et les APRA pour garantir la sécurité de la navigation (suite) NOTE : Il n'est pas exigé de formation à l'utilisation des APRA ni d'évaluation des compétences correspondantes pour ceux qui servent exclusivement à bord de navires non équipés d'APRA. Cette restriction doit être indiquée sur les visas délivrés aux gens de mer concernés	.3 application du Règlement international pour prévenir les abordages en mer .4 techniques de pointage et notions de mouvement datif et de mouvement vrai .5 utilisation de repères parallèles Principaux types d'APRA, leurs caractéristiques, leurs normes de fonctionnement et les dangers qu'il y a à trop se fier aux APRA Aptitude à faire fonctionner et à interpréter et analyser les renseignements donnés par les APRA, y compris ce qui suit : .1 fonctionnement et précision du système, capacités de poursuite et limitations et délais du traitement .2 utilisation des alarmes de fonctionnement et des méthodes d'essai .3 méthodes d'acquisition des cibler et leurs limitations .4 vecteurs de mouvement vrai et de mouvement relatif, représentation graphique de l'information cible et des zones dangereuses .5 utilisation et analyse des informations, acquisition de cibles, échos critiques, zones d'exclusion et manoeuvres d'essai		

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Faire face aux situations d'urgence	*Consignes en cas d'urgence* Mesures à prendre pour la protection et la sécurité des passagers dans des situations d'urgence Mesures initiales à prendra après un abordage ou un échouement, évaluation initiale et maîtrise des avaries Evaluation des procédures à suivre pour repêcher des personne à la mer, prêter assistance à un navire en détresse et faire face à des situations d'urgence survenant dans un port	Examen et évaluation do ta preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .4 formation pratiqua	Le type et l'ampleur de l'urgence sont promptement identifiés Les premières mesures prises et, le cas échéant, la manoeuvre du navire sont conformes aux plans d'urgence et adaptées à l'urgence de la situation et à la nature du cas d'urgence
Répondre à un signal de détresse en mer	*Recherche et sauvetage* Connaissance du contenu du Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR) de l'OMI	Examen et évaluation de la preuve donnée d'un enseignement pratique ou d'une formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu	Le signal de détresse ou d'urgence est immédiatement reconnu Les plans d'urgence et les consignes qui figurent dans les ordres permanents sont appliqués et observés
Utiliser le Vocabulaire normalisé de la navigation maritime tel que remplacé par les Phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes et utiliser l'anglais sous forme écrite et orale	*Anglais* Connaissance de l'anglais suffisante pour permettre à l'officier d'utiliser les cartes et autres publications nautiques, de comprendre les informations météorologiques et les messages concernant la sécurité et l'exploitation du navire, de communiquer avec les autres navires ou avec les stations côtières et de s'acquitter des fonctions de l'officier également avec un équipage multilingue; il devra notamment pouvoir comprendre et utiliser la Vocabulaire normalisé de la navigation maritime tel que remplacé par les Phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes	Examen et évaluation de la preuve donnée d'un enseignement pratique	Les publications et les messages en anglais à la navigation qui intéressent la sécurité du navire sont interprétés ou rédigés correctement Les communications sont claires et comprises

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Emettre et recevoir des informations par signalisation visuelle	*Signalisation visuelle* Aptitude à transmettre et à recevoir des signaux par signalisation lumineuse morse Aptitude à utiliser le Code international de signaux	Examen et évaluation de la preuve donnée d'un enseignement pratique	Les communications qui relèvent de la responsabilité de l'opérateur sont systématiquement émises et reçues avec succès
Manoeuvrer le navire	*Manoeuvre du navire* Connaissance des questions suivantes : .1 effets du port en lourd, du tirant d'eau, de l'assiette, de la vitesse et de la profondeur d'eau sous la quille sur les cercles de giration et les distances d'arrêt .2 effets des vents et des courants sur la manoeuvre du navire .3 manoeuvres et procédures pour le repêchage d'un homme à la mer .4 effet d'accroupissement, petits fonds et effets analogues .5 procédures correctes de mouillage et d'amarrage	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .4 formation approuvée à bord d'un modèle réduit de navire pilote, s'il y a lieu	Les limites d'exploitation du système de gouverne et des systèmes propulsif et électrique du navire qui garantissent la sécurité requise ne sont pas dépassées pendant les manoeuvres normales Les ajustements du cap et de la vitesse du navire garantissent la sécurité de la navigation

Fonction : Manutention et arrimage de la cargaison au niveau opérationnel

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Surveiller le chargement, l'arrimage, l'assujettissement et le déchargement des cargaisons et en prendre soin au cours du voyage	*Manutention et arrimage des cargaisons* Manutention, arrimage et assujettissement des cargaisons Connaissance de l'effet de la cargaison, y compris des charger lourdes, sur la navigabilité et la stabilité du navire Connaissance des principes de sécurité à observer lors des opérations de manutention, d'arrimage et d'assujettissement des cargaisons (y compris les cargaisons dangereuses, potentiellement dangereuses et nuisibles) et de leur incidence sur la sécurité de la vie humaine et du navire	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu	Les opérations relatives à la cargaison sont conformer au plan d'arrimage ou autres documents et aux règles/règlements établis en matière de sécurité, aux consignes d'exploitation du matériel et aux limitations de l'arrimage à bord du navire La manutention des cargaisons dangereuses, potentiellement dangereuses et nuisibles est conforme aux nonnes et recueils de règles pratiques reconnus

Fonction : Contrôle de l'exploitation du navire et assistance aux personnes à bord au niveau opérationnel

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Garantir le respect des prescriptions relatives à la prévention de la pollution	*Prévention de la pollution du milieu marin et procédures de lutte contre* la *pollution* Connaissance des précautions qui doivent être prises pour prévenir la pollution du milieu marin Procédures de lutte contre la pollution et ensemble du matériel connexe	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des former ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école	Les procédures prévues pour surveiller les opérations accomplies à bord et garantir qu'elles sont conformes aux prescriptions de MARPOL sont pleinement observées

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Maintenir la navigabilité du navire	*Stabilité du navire* Connaissance pratique et application des tables de stabilité, d'assiette et de contraintes, ainsi que des diagrammes et du matériel utilisé pour le calcul des contraintes Compréhension des mesurer fondamentales qui doivent être prises en cas de perte partielle de la flottabilité à l'état intact Compréhension de principes fondamentaux de l'étanchéité à l'eau *Construction du navire* Connaissance générale des principaux éléments de la structure d'un navire et de l'appellation correcte des différentes parties qui le composent	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des former ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .4 formation approuvée en laboratoire	Les conditions de stabilité satisfont aux critères de stabilité à l'état intact de l'OMI dans toutes les conditions de chargement Les mesures priser pour garantir et maintenir l'étanchéité à l'eau du navire sont conformes à la pratique admise
Prévenir, maîtriser et lutter contre les incendies à bord	*Prévention de* l'incendie *et matériel de lutte contre l'incendie* Connaissance des mesurer de prévention de l'incendie Aptitude à organiser des exercices d'incendie Connaissance des types d'incendie et des phénomène, chimiques intervenant dans les incendies Connaissance des dispositifs de lutte contre l'incendie Connaissance des mesures à prendre en cas d'incendie, y compris les incendies de circuits d'hydrocarbures	Evaluation de la preuve donnée de la formation approuvée à la lutte contre l'incendie et de l'expérience indiquer dans la section A-VI/3	Le type et l'ampleur du problème sont promptement identifiés et les premières mesures priser sont conformes aux consignes et aux plana d'urgence plus pour le navire Les procédures d'évacuation, d'arrêt d'urgence et d'isolement sont appropriées compte tenu de la nature du cas d'urgence et sont mises en oeuvre promptement L'ordre de priorité, les niveaux et les délais pour rendre compte et pour informer le personnel à bord sont adaptés à la nature du cas d'urgence et reflètent cette urgence

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Faire fonctionner les engins de sauvetage	*Sauvetage* Aptitude à organiser des exercices d'abandon du navire et connaissance de l'utilisation des embarcations ou radeaux de sauvetage, et des canota de secours, de leurs dispositifs de mise à l'eau ainsi que de leur armement, notamment des engins de sauvetage radioélectriques, des RLS par satellite, des SART, des combinaisons d'immersion et des moyens de protection thermique Connaissance des techniques de survie en mer	Evaluation de la preuve donnée de la formation approuvée et de l'expérience indiquées aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2	Les mesures prises pour faire face aux situations d'abandon du navire et de survie sont à adaptées aux circonstances et conditions régnantes et sont conformer aux pratiques et normes établies en matière de sécurité
Donner des soins médicaux d'urgence à bord	*Soins médicaux* Application pratique des guides médicaux et des consultations médicales par radio, y compris l'aptitude à prendre des mesures efficaces en se fondant sur les renseignements ainsi obtenus, en cas d'accident ou de maladie susceptible de se produire à bord d'un navire	Evaluation de la preuve donnée de la formation approuvée indiquée aux paragraphes 1 à 3 de la section A-VI/4	La cause probable, la nature et la gravité des blessures ou de l'état du patient sont promptement identifiés et le traitement permet de réduire au minimum les risques immédiats pour la vie
Contrôler le respect de la règlementation	Connaissance pratique élémentaire des conventions pertinentes de l'OMI ayant trait à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin	Evaluation de la preuve donnée d'un examen ou d'une formation approuvée	La réglementation relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin cd correctement identifitée

Section A-II/2

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de capitaine et de second de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500

Norme de compétence

1 Tout candidat au brevet de capitaine ou de second d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit être tenu de démontrer qu'il est compétent pour s'acquitter, au niveau de direction, des tâches et des responsabilités énumérées dans la colonne 1 du tableau A-II/2.

2 Les connaissances minimales, la compréhension et l'aptitude requises pour l'obtention du brevet sont énumérées dans la colonne 2 du tableau A-II/2. Cette liste comprend, élargit et approfondit les questions énumérées dans la colonne 2 du tableau A-II/1 pour les officiers chargés du quart à la passerelle.

3 Etant donné que l'ultime responsabilité de la sécurité du navire, de ses passagers, de son équipage et de sa cargaison, ainsi que de la protection de l'environnement incombe au capitaine et qu'un second doit être à même d'assumer cette responsabilité à tout moment, l'évaluation portant sur ces questions doit permettre de vérifier l'aptitude des candidats à assimiler tous les renseignements disponibles qui ont trait à la sécurité du navire, de ses passagers, de son équipage ou de sa cargaison ou à la protection de l'environnement marin.

4 Le niveau de connaissance des matières énumérées dans la colonne 2 du tableau A-II/2 doit être suffisant pour permettre au candidat de servir en qualité de capitaine ou de second .

5 Le niveau des connaissances théoriques, de la compréhension et de l'aptitude requises au titre des différentes rubriques de la colonne 2 du tableau A-II/2 peut varier selon que le brevet doit être valable pour le service à bord de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3000 ou à bord de navires d'une jauge brute comprise entre 500 et 3000.

6 La formation et l'expérience requises pour atteindre le niveau nécessaire de connaissances théoriques, de compréhension et d'aptitude doivent tenir compte des prescriptions pertinentes de la présente partie et des recommandations figurant dans la partie B du présent Code.

7 Tout candidat au brevet doit être tenu de prouver qu'il satisfait à la norme de compétence requise, conformément aux méthodes permettant de démontrer les compétences et aux critères d'évaluation des compétences qui figurent dans les colonnes 3 et 4 du tableau A-II/2.

Voyages à proximité du littoral

8 Une Administration peut délivrer un brevet restreint d'aptitude au service à bord de navires effectuant uniquement des voyages à proximité du littoral et pour la délivrance de tels brevets, elle peut omettre les matières qui ne s'appliquent pas aux eaux ou aux navires intéressés, en tenant compte des incidences éventuelles sur la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

Tableau A-II/2

Norme de compétence minimale spécifié pour les capitaines et seconds de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500

Fonction : Navigation au niveau de direction

Colonne 1 COMPETENCES	Colonne 2 CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	Colonne 3 METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	Colonne 4 CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Planifier un voyage et diriger la navigation	Planification du voyage et navigation dans toutes les conditions par des méthodes acceptables de tracé des routes océaniques en tenant compte notamment : .1 des eaux resserrées .2 des conditions météorologiques .3 des glaces .4 de la visibilité restreinte .5 des dispositifs de séparation du trafic .6 des zones sujettes à de fortes marées Organisation du trafic conformément aux Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime Comptes rendus de navires conformément aux Directives et critères applicables aux systèmes de comptes rendus de navires	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .3 formation approuvée en laboratoire en utilisant : catalogues de cartes, cartes et publications nautiques et caractéristiques du navire	Le matériel, les cartes et publications nautiques nécessaires au voyage sont répertoriés et appropriés pur effectuer le voyage en sécurité Le choix de la route se fonde sur les faits et les données statistiques provenant de sources et de publication9 pertinentes Les calculs relatifs à la position, au cap, à la distance et au temps sont corrects et respectent les normes de préicision admises pour le matériel de navigation Tous les dangers potentiels pour la navigation sont identifiés avec précision
Déterminer la position et vérifier l'exactitude du point en résultant par tous les moyens disponibles	Détermination de la position dans toutes les conditions : .1 par des observations astronomiques .2 par des observations en vue de terre, y compris l'aptitude à utiliser les cartes, les avis aux navigateurs et autres publications appropriés en vue d'évaluer l'exactitude du point observé	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 formalion approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .3 formation approuvée en laboratoire	La méthode principale pour déterminer la position du navire est la méthode la mieux adapté aux circonstances et aux conditions régnantes Le point obtenu par des observations astronomiques est d'un degré de précision acceptable

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Déterminer la position et vérifier l'exactitude du point en résultant par tous les moyens disponibles (suite)	.3 en utilisant des aides électroniques la la navigation modernes, avec une connaissance spécifique de leurs principes de fonctionnement, de leurs limitations, des sources d'erreurs, de la détection des présentations erronées de renseignements et des méthodes de correction en vue d'obtenir une détermination précise de la position	en utilisant : .1 caries marines, éphémérides nautiques, canevas de report de position, chronomètres, sextant et une calculatrice .2 cartes marines, publications et instruments de navigation (alidade à prisme, sextant, loch, sondeur, compas) et manuels des fabricants .3 radar, systèmes Decca et Loran, systèmes de navigation par satellite et cartes et publications nautiques appropriées	Le point obtenu par des observation en vue de terre est d'un degré de précision acceptable La précision du point obtenu est évaluée de manière approprié Le point obtenu au moyen des aides électroniques à la navigation est déterminé dans la limite des normes de précision des systèmes utilisés. Les erreurs éventuelles affectant le degré de précision de la position en résultant sont établies et les méthodes permettant de réduire les variations ducs aux erreurs des systèmes sont appliquées correctement
Déterminer les erreurs du compas et en tenir compte	Aptitude à déterminer les erreurs du compas magnétique et du compas gyroscopique ainsi qu'a en tenir compte Connaissance des principes des compas magnétique et gyroscopique Compréhension des systèmes asservis au maître-compas et connaissance du fonctionnement et de l'entretien des principaux types de compas	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 formation approuvée sur simulateur, le cas échéant .3 formation approuvée en laboratoire en utilisant : observations astronomiques, relèvements en vue de terre et comparaison entre compas magnétique et gyroscopique	La méthode et la fréquence de vérification des erreurs des compas magnétiques et gyroscopiques garantissent l'exactitude des renseignements

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Coordonner les opérations de recherche et de sauvetage	Connaissance approfondie des procédures énoncées dans le Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR) de l'OMI et aptitude à les appliquer	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .3 formation approuvée en laboratoire en utilisant : publications, cartes, données météorologiques, caractéristiques des navires concernés, matériel de radiocommunications et autres moyens disponibles pertinents, et sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 cours approuvé de formation en matière de recherche et sauvetage .2 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .3 formation approuvée en laboratoire	Le plan de coordination des opérations de recherche et sauvetage est conforme aux directives et normes internationales Les radiocommunications sont établies et maintenues et les procédures correctes de communication sont suivies à tous les stades des opérations de recherche et de sauvetage
Etablir les dispositions et procédures relatives à la tenue du quart	Connaissance approfondie du contenu, de l'application et de l'objet du Règlement international pour prévenir les abordages en mer Connaissance approfondie du contenu, de l'application et de l'objet des "Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle". Méthodes de travail d'équipe efficaces à la passerelle	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu	Les dispositions et procédures relatives à la tenue du quart sont établies conformément aux règles et aux directives établies sur le plan international de manière à veiller à la sécurité de la navigation, à la protection de l'environnement marin et à la sécurité des navires et des personnes à bord

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Maintenir la sécurité de la navigation en utilisant le radar, les APRA et les systèmes de navigation modernes pour faciliter la prise de décision NOTE : Il n'est pas exigé de formation à l'utilisation des APRA ni d'évaluation des compétences correspondantes pour ceux qui servent exclusivement à bord de navires non équipés d'APRA. Cette restriction doit être indiquée sur les visas délivrés aux gens de mer concernés	Compréhension des erreurs du système et connaissance approfondie des aspects opérationnels des systèmes de navigation modernes, y compris le radar et les APRA Techniques de pilotage en aveugle Evaluation des renseignements sur la navigation provenant de toutes les sources, y compris le radar et les APRA, afin de prendre les décisions et appliquer les ordres destinés à éviter les abordages et à manoeuvrer le navire en toute sécurité Interdépendance et utilisation optimale de toutes les données de navigation disponibles pour la manoeuvre du navire	Evaluation de la preuve donnée d'une formation approuvée sur simulateur de radar et simulateur d'APRA	Les renseignements obtenus au moyen du radar et de l'APRA sont correctement interprétés et analysés compte tenu des limites du matériel et des circonstances et des conditions régnantes Les mesures prises pour éviter une situation rapprochée ou un abordage avec un autre navire sont conformes au Règlement international pour prévenir les abordages en mer
Etablir les prévisions des conditions météorologiques et océanographiques	Aptitude à comprendre et à interpréter une carte synoptique et à établir des prévisions météorologiques régionales en tenant compte des conditions météorologiques locales et des renseignements reçus par télécopieur des services météorologiques Connaissance des caractéristiques des divers phénomènes météorologiques, notamment des cyclones tropicaux et des moyens d'éviter leur centre et leurs secteurs dangereux Connaissance des systèmes de courants maritimes Aptitude à calculer les conditions de marée Utilisation de toutes les publications nautiques appropriées concernant les marées et les courants	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 formation approuvée en laboratoire	Les conditions météorologiques prévues sur une période déterminée sont fondées sur tous les renseignements disponibles Les mesures prises pour maintenir la securité de la navigation réduisent tout risque pouvant compromettre la sécurité du navire Les mesures envisagées reposent sur les données statistiques et les observations des conditions météorologiques réelles

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Faire face aux situations d'urgence intéressant la navigation	Précautions à prendre lors de l'échouage d'un navire Mesures à prendre lorsque l'échouement est imminent et après l'échouement d'un navire Remise à flot d'un navire échoué avec ou sans assistance Mesures à prendre lorsqu'un abordage est imminent et à la suite d'un abordage ou de la perte de l'étanchéité à l'eau de la coque par quelque cause que ce soit Evaluation des mesures visant à maîtriser les avaries Utilisation de moyens d'urgence pour gouverner le navire Installations et méthodes de remorquage d'urgence	Examen et évaluation de la preuve donnée d'un enseignement pratique, d'une expérience acquise en service et d'exercices pratiques sur les procédures à suivre en cas d'urgence	La nature et l'ampleur de tout problème sont promptement identifiées et les décisions et les mesures prises réduisent les conséquences de tout défaut de fonctionnement des systèmes du navire Les communications sont efficaces et sont conformes aux procédures établies Les décisions et les mesures prises renforcent la sécurité des personnes à bord
Manoeuvrer un navire dans toutes les conditions	Manoeuvre d'un navire dans toutes les conditions, y compris : .1 manoeuvres à l'approche des stations de pilotage et pour embarquer/débarquer les pilotes compte dûment tenu du temps, de la marte, de la distance à parcourir et des distances d'arrêt .2 manoeuvres d'un navire sur les fleuves, dans les estuaires et dans les eaux resserrées, compte tenu des effets du courant, du vent et du peu d'eau sur la réponse de la barre .3 utilisation du taux de giration constant	Evaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .3 formation approuvée à bord d'un modèle réduit de navire piloté	Toutes les décisions concernant l'accostage et le mouillage sont fondées sur une évaluation correcte de la capacité de manoeuvre du navire, des caractéristiques de la machine et des forces escomptées lorsque le navire est accosté à quai ou au mouillage

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
1 Manoeuvrer un navire dans toutes les conditions (suite)	.4 manoeuvres en eaux peu profondes, en tenant notamment compte de la réduction de la hauteur d'eau sous la quille duc à l'effet d'accroupissement, au roulis et au tangage .5 interaction entre navires se croisant et entre le navire et les rives proches (effet de berge) .6 accostage et appareillage dans toutes les conditions de vents, de martes et de courants, avec et sans remorqueurs .7 interaction navire/remorqueur .8 utilisation des systèmes propulsif et de manoeuvre .9 choix du mouillage; opération de mouillage sur une ou deux ancres dans des espaces restreints; facteurs entrant en ligne de compte pour déterminer la longueur de chaîne d'ancre à utiliser .10 dérapage sur l'ancre; libération d'ancres engagées .11 passage en cale sèche à l'état intact et après avarie .12 maîtrise et manoeuvre du navire par gros temps, y compris assistance à un navire ou à un aéronef en détresse; opérations de remorquage; moyens permettant de maintenir un navire difficile à gouverner hors du creux de la lame et de réduire la dérive, et utilisation d'huile		Le navire frisant route, il est procédé à l'évaluation complète des effets possibles des ceux peu profondes et resserrées, des glaces, des bancs, des conditions de marée, des navires cpi croisent et des vagues d'étrave et d'arrière produites par le navire afin que le navire soit manoeuvre en toute sécurité dans diverses conditions de chargement et conditions météorologiques

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Manoeuvrer un navire dans toutes les conditions (suite)	.13 précautions A prendre lon des manoeuvrer de mise à l'eau des canots de secours ou des embarcations et radeaux de sauvetage par mauvais temps .14 méthode à suivre pour hisser à bord du navire les survivants se trouvant dans des canots de secours et des embarcations et radeaux de sauvetage .13 aptitude à déterminer les caractéristiques de manoeuvre et les caractéristiques de la machine des principaux types de navires, s'agissant notamment de la distance d'arrêt et du cercle de giration à des vitesses diverses et avec des tirants d'eau différents .16 importance qu'il y a à naviguer à vitesse réduite pour éviter les avaries causées par les vagues d'étrave et d'arrière produites par le navire .17 mesures pratiques à prendre en cas de navigation dans les glaces ou à proximité des glaces ou en cas d'accumulation de glace à bord .18 utilisation et navigation à l'intérieur et à proximité des dispositifs de séparation du trafic et des zones dotées d'un système de trafic maritime (STM)	.	
Faire fonctionner les commandes à distance de l'installation de propulsion et des machines et systèmes auxiliaires	Principes de fonctionnement des machines marines Machines auxiliaires du navire Connaissance générale des termes de mécanique navale	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des former ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 formation approuvée sur simulateur s'il y a lieu	Les machines principales et auxiliaires et le matériel sont utilisés conformément aux spécifications techniques et dans les limites de fonctionnement autorisées à tout moment

Fonction : Manutention et arrimage de la cargaison au niveau de direction

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Planifier et garantir la sécurité du chargement, de l'arrimage, de l'assujettissement et du déchargement des cargaisons ainsi que leur surveillance au cours du voyage	Connaissance des règlements, des codes et des normes internationaux pertinents relatifs à la manutention, à l'arrimage, à l'assujettissements et au transport en sécurité des cargaisons et aptitude à les utiliser Connaissance de l'effet de la cargaison et des opérations liées à la cargaison sur l'assiette et la stabilité Utilisation des diagrammes de stabilité et d'assiette, du matériel de calcul des contraintes, dont le matériel de traitement automatique des données, et connaissance des méthodes de chargement des cargaisons et de ballastage permettant de maintenir les contraintes dans la coque dans les limites admissibles Arrimage et assujettissement des cargaisons à bord des navires, y compris les appareils de manutention, le matériel d'assujettissement et de saisissage Opération de chargement et de déchargement, plus particulièrement des cargaisons mentionnées dans le Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons Connaissance générale des navires-citernes et de leur exploitation	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 formation approuvée sur simulateur s'il y a lieu en utilisant les tables et diagrammes de stabilité, d'assiette et de contraintes et le matériel de calcul des contraintes	La fréquence et la portée de la surveillance de l'état des cargaisons sont adaptées à la nature des cargaisons et aux conditions régnantes Toute modification intolérable ou imprévue de l'état ou de la spécification des cargaisons est rapidement identifiée et les mesures correctives nécessaires pour sauvegarder la sécurité du navire et des personnes à bord sont priser sans retard Les opérations liées à la cargaison sont planifiées et exécutées conformément aux procédures établies et à la réglementation Les cargaisons sont arrimées et assujetties de telle manière que la stabilité et les contraintes ne dépassent à aucun moment les limites de sécurité autorisées pendant le voyage

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Transport de marchandises dangereuses	Règlement, normes, codes, recueils de règles et recommandations internationaux relatifs au transport de marchandisea dangereuses, y compris le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) et le Recueil de règles pratiquer pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac (Recueil BC) Transport des cargaisons dangereuses, potentiellement dangereuses et nuisibles; précautions à prendre pendant les opérations de chargement et de déchargement et surveillance do cargaisons dangereuses pendant le voyage	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .3 formation spécialisée approuvée	Le plan de répartition de la cargaison est établi sur la base de renseignements fiables et il est conforme aux directives établies et à la réglementation Les renseignements concernant les dangers, les risques et les prescriptions spéciales sont consignés sous une forme permettant de les consulter facilement en cas d'accident

Fonction : Contrôle de l'exploitation du navire et assistance aux personnes à bord au niveau de direction

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Contrôle de la stabilité, de l'assiette et des contraintes	Compréhension des principes fondamentaux de la construction du navire et des théories et des facteurs qui influent sur l'assiette et la stabilité ainsi que des mesures nécessaires pour conserver une assiette et une stabilité suffisantes Connaissance des effets d'une avarie et de l'envahissement d'un compartiment consécutif à cette avarie sur l'assiette et la stabilité et mesures à prendre pour y remédier Connaissance des recommandations de l'OMI relatives à la stabilité des navires	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvé à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu	Les conditions de stabilité et de contraintes sont maintenues en permanence dans les limiter de sécurité

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Surveiller et contrôler le respect de la réglementation et des mesures visant à sauvegarder la vie humaine en mer et à protéger l'environnement marin	Connaissance do règles de droit maritime international énoncées dans les convention9 et les accords internationaux Une attention particulière doit être accord& aux questions suivantes : .1 certificats et autres documents que les navires sont tenus d'avoir à bord aux termes des conventions internationales, conditions dans lesquelles ils peuvent être obtenus et période de validité légale .2 responsabilité aux termes des dispositions pertinentes de la Convention internationale sur les lignes de charge .3 responsabilités aux termes des dispositions pertinentes de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer .4 responsabilités aux termes de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires .5 déclarations maritimes de santé, dispositions du Règlement sanitaire international .6 responsabilités aux termes des instrumenta internationaux concernant la sécurité du navire, des passagers, de l'équipage et des cargaisons .7 méthodes et moyens visant à prévenir la pollution de l'environnement marin par les navires	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu	Les procédures prévues pour surveiller les opérations et l'entretien sont conformes à la réglementation Le non-respect éventuel est promptement et entièrement déterminé La planification du renouvellement et de la prorogation des certificats garantit la continuité de la validité des éléments et du matériel inspectés

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Surveiller et contrôler le respect de la règlementation et des mesures visant à sauvegarder la vie humaine en mer et à ptrotégcr l'environnement marin (suite)	.8 législation nationale pour la mise en oeuvre des conventions et accords internationaux		
Maintenir la sécurité et la sûreté de l'équipage et des passagers du navire et veiller à ce que les engins de sauvetage, les dispositifs de lutte contre l'incendie et autres systèmes de sécurité soient en état de fonctionner	Connaissance approfondie des règles relatives aux engins de sauvetage (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) Organisation d'exercices d'abandon du navire et d'exercices d'incendie Maintien des engins de sauvetage, des dispositifs de lutte contre l'incendie et autres systèmes de sécurité en bon état de fonctionnement Mesures à prendre pour protéger et sauvegarder toutes les personnes à bord en cas de situation critique Mesures visant à limiter les avaries et à sauver le navire après un incendie, une explosion, un abordage ou un échouement	Examen et évaluation de la preuve donnée d'un enseignement pratique ainsi que d'une formation et d'une expérience en service approuvées	Les procédures de surveillance des dispositif9 de détection de l'incendie et de sécurité garantissent que toutes les alarmes sont décelées promptement et que les mesures voulues sont prises conformément aux consignes d'urgence établies
Elaborer des plans d'urgence et de lutte contre les avaries et être capable de faire face aux situations d'urgence	Elaboration de plans d'intervention en cas d'urgence Construction du navire, y compris maîtrise des avaries Méthodes et moyens de prévention, de détection et d'extinction de l'incendie Fonction et utilisation des engins de sauvetage	Examen et évaluation de la preuve donnée d'une formation et d'une expérience en service approuvées	Les procédures d'urgences sont conformes aux plans établis pour faire face aux situations d'urgence

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Drganiser et diriger l'équipage	Connaissance de la gestion, de l'organisation et de la formation du personnel à bord des navires Connaissance des conventions et des recommandations maritimes internationales connexes, ainsi que de la législation nationale	Examen et évaluation de la preuve donnée d'une formation et expérience en service approuvées	L'équipage est affecté à des tâches et informé des normes de travail et du comportement au travail requis d'une manière appropriée compte tenu des individus concernés Les objectifs et les activités de formation sont basés sur une évaluation des compétences effectives et potentielles et des prescriptions en matière d'exploitation
Organiser et diriger la prestation de soins médicaux à bord	Connaissance approfondie de l'utilisation et du contenu des publications suivantes : .1 Guide médical international de bord ou publications nationales équivalentes .2 Section médicale du Code international de signaux .3 Guide de soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses	Examen et évaluation de la preuve donnée d'une formation approuvée	Les mesures prises et les procédures suivies appliquent correctement les conseils disponibles et en font plein usage

Section A-II/3

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier chargé du quart à la passerelle et de capitaine de navire d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral

Officier chargé du quart à la passerelle

Norme de compétence

1 Tout candidat au brevet doit :

.1 être tenu de démontrer qu'il est compétent pour s'acquitter, au niveau opérationnel, des tâches et responsabilités énumérées dans La colonne 1 du tableau A-II/3;

.2 être au moins titulaire d'un certificat approprié pour effectuer les tâches relatives aux radiocommunications sur ondes métriques conformément aux prescriptions du Règlement des radiocommunications; et

.3 s'il est désigné pour assumer la responsabilité principale des radiocommunications dans des situations de détresse, être titulaire d'un certificat approprié délivré ou reconnu en vertu des dispositions du Règlement des radiocommunications.

2 Les connaissances, la compréhension et l'aptitude minimales requises pour l'obtention du brevet sont énumérées dans la colonne 2 du tableau A-II/3.

3 Le niveau de connaissance des matières énumérées dans la colonne 2 du tableau A-II/3 doit être suffisant pour permettre au candidat de servir en qualité d'officier chargé du quart à la passerelle.

4 La formation et l'expérience requises pour atteindre le niveau nécessaire de connaissances théoriques, de compréhension et d'aptitude doivent être fondées sur la section A-VIII/1 - partie 3-1 - Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle - et doivent aussi tenir compte des prescriptions pertinentes de la présente partie et des recommandations figurant dans la partie à du présent Code.

5 Tout candidat au brevet doit être tenu de prouver qu'il satisfait à la norme de compétence requise, conformément aux méthodes permettant de démontrer les compétences et aux critères d'évaluation des compétences qui figurent dans les colonnes 3 et 4 du tableau A-II/3.

Formation spéciale

6 Tout candidat au brevet d'officier chargé du quart à la passerelle d'un navire d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral qui, en vertu du paragraphe 4.2.1 de la règle II/3, est tenu d'avoir suivi une formation spéciale, doit suivre un programme de formation à bord approuvé qui :

.1 garantit qu'au cours de la période requise de service en mer, le candidat acquiert une formation pratique systématique et l'expérience des tâches et responsabilités d'un officier chargé du quart à la passerelle, compte tenu des recommandations figurant dans la section B-II/1 du présent Code;

.2 est étroitement supervisé et contrôlé par **des officiers** qualifiés servant à bord des navires sur lesquels le service en mer approuvé **est effectué;** et

.3 est consigné de manière satisfaisante dans un registre de formation ou document analogue.

Capitaine

7 Tout candidat au brevet de capitaine d'un navire d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral doit satisfaire aux prescriptions applicables à l'officier chargé du quart à la passerelle qui sont énoncées ci-après et doit en outre être tenu de prouver qu'il possède les connaissances et l'aptitude nécessaires pour s'acquitter de toutes les tâches d'un capitaine.

Tableau A-II/3

Norme de compétence minimale spécifiée pour les officiers chargés du quart à la passerelle et les capitaines à bord de navires d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral

Fonction : Navigation au niveau opérationnel

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
COMPETENCES	**CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE**	**METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES**	**CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES**
Planifier et effectuer une traversée à proximité du littoral et déterminer la position du navire	*Navigation* Aptitude à déterminer la position du navire en utilisant : .1 les amers .2 les aides à la navigation, y compris les phares, les balises et les bouées .3 la navigation à l'estime, compte tenu des vents, des marées, des courants et de la vitesse prévue	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .4 formation en laboratoire approuvée en utilisant : des catalogues de cartes, des cartes et des publications nautiques, des avertissements radio de navigation, un sextant, une alidade à prisme, du matériel de navigation électroniquc, un sondeur à écho et un compas	Les renseignements tirés des, cartes et publications nautiques sont pertinents, interprétés correctement et utilisés de manière appropriée La méthode principale utilisée pour déterminer la position du navire est la méthode la mieux adaptée aux circonstances et aux conditlons régnantes La position du navire est déterminée dans les limites des erreurs acceptables du système et/ou de l'instrument utilisé La fiabilité des renseignements obtenus au moyen de la méthode, principale utilisée pour déterminer la position du navire est vérifiée à intervalles appropriés Les calculs et les mesures ayant trait aux renseignements relatifs à la navigation sont précis

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Planifier et effectuer une traversée à proximité du littoral et déterminer la position du navire (suite)	Connaissance approfondie et aptitude à l'emploi des cartes et publications nautiques, telles que les instructions nautiques, les tables des marées, les avis aux navigateurs, les avertissements radio de navigation et les renseignements relatifs à l'organisation du trafic maritime Comptes rendus de navires conformément aux Directives et critères applicables aux systèmes de comptes rendus de navires Note : Condition requise uniquement pour la délivrance du brevet de capitaine. *Aides à la* navigation *et matériel de* navigation Aptitude à faire fonctionner en toute sécurité et à déterminer la position du navire en utilisant toutes les aides à la navigation et tout le matériel de navigation couramment installés à bord des navires Compas Connaissance des erreurs et corrections du compas magnétique Aptitude à déteminer les erreurs du compas à l'aide de moyens terrestres et à tenir compte des erreurs	Evaluation de la preuve donnée d'une formation approuvée sur simulateur de navigation au radar et d'APRA	Les cartes et publications choisies sont à l'échelle la plus grande qui existe à bord pour la zone de navigation concernée et les cartes sont corrigées en fonction des informations les plus récentes disponibles Les contrôles et les essais de fonctionnement des systèmes de navigation satisfont aux recommandations du fabricant, aux bonnes pratiques de navigation et aux résolutions de l'OMI sur les normes de fonctionnement du matériel de navigation L'interprétation et l'analyse des renseignements donnés par le radar sont conformes aux pratiques admises de navigation et tiennent compte des limitations et de la précision du radar Les erreurs des compas magnétiques sont déterminées et les corrections nécéssaires sont apportées au cap et aux relèvements

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Planifier et effectuer une traversée à proximité du littoral et déterminer la position du navire (suite)	*Pilote automatique* Connaissance des systèmes et des procédures de pilotage automatique. Passage de la commande manuelle à la commande automatique et vice versa. Réglage des Commandes pour un fonctionnement optimal Météorologie Aptitude à utiliser et interpréter lesrenseignements fournis par les instruments météorologiques de bord Connaissance des caractéristiques des divers phénomènes météorologiques, des procédures de comptes rendus et des systèmes d'enregistrement Aptitude à interpréter les renseignements météorologiques disponibles		Le mode de gouverne choisi est celui qui convient le mieux aux conditions météorologiques, à l'état de la mer, au trafic et aux manoeuvres prévues Les mesures et l'observation des conditions météorologiques sont précises et a ppropriées pour latraversée Les renseignements météorologiques sontévalués et appliqués de manière à garantir la sécurité de la traversée
Assurer le quart à la passerelle en toute sécurité	*Tenue du quart* Connaissance approfondie du contenu, de l'application et de l'objet du Règlement international pour prévenir les abordages en mer Connaissances du contenu des "Principes fondamentaux à observer lors du quartà la passerelle" Utilisation des dispositifs d'organisation du trafic conformément aux Dispositions générales relatives à, l'organisation du trafic maritime	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .4 fonction en laboratoire approuvée	La tenue, la prise et la relève du quart sont conformes aux principes et procédures admis Une veille adéquate est assurée en permanence et conformément aux principes et procédures admis Les feux, les marques et les signaux sonores sont conformes aux prescriptions du Règlement international pour prévenir les abordages en mer et sont correctement reconnus La fréquence et le degré de surveillance du trafic, du navire et de l'environnement sont conformes aux principes et procédures admis

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Assurer le quart à la passerelle en toute sécurité (suite)			Les mesures prises pour éviter une situation rapprochée ou un abordage avec un autre navire sont conformes au Règlement international pour prévenir les abordages en mer Les décisions visant à modifier le cap et/ou la vitesse du navire sont prises en temps opportun et conformément aux pratiques de navigation admises Les mouvements et activités liés à la navigation du navire sont correctement consignés La responsabilité de la sécurité de la navigation est en permanence clairement définie, y compris lorsque le capitaine se trouve sur la passerelle ou lorsqu'un pilote se trouve à bord
Faire face aux situations d'urgence	*Consignes en cas d'urgence, y compris :* .1 mesures à prendre pour la protection et la sécurité des passagers dans des situations d'urgence .2 évaluation initiale et maîtrise des avaries .3 mesures à prendre après un abordage .4 mesures à prendre après un échouement	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .4 enseignement pratique	Le type et l'ampleur de l'urgence sont promptement identifiés Les premières mesures prises et, le cas échéant, la manœuvre du navire sont conformes aux plans d'urgence et adaptées à l'urgence de la situation et à la nature du cas d'urgence

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRERLES COMPETENCES	CRITERESD'EVALUATIONDES COMPETENCES
Faire face aux situations d'urgence (suite)	Pour la délivrance du brevet de capitaine, les matières supplémentaires ci-après doivent être inscrites au programme: .1 utilisation de moyens d'urgence pour gouverner le navire 2 dispositifs de remorquage et de prise en remorque .3 repêchage des personnes à la mer .4 assistance à un navire en détresse .5 évaluation des mesures à prendre pour faire face à une situation critique survenant dans un port		
Répondre à un signal de détresse en mer	*Recherche et sauvetage* Connaissance du contenu du Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR) de l'OMI	Examen et évaluation de la preuve donnée d'un stage pratique ou d'une formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu	Le signal de détresse ou d'urgence est immédiatement reconnu Les plans d'urgence et les consignes qui figurent dans les ordres permanents sont appliqués et observés

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Manoeuvrer le navire et faire fonctionner les machines d'un petit navire	***Manoeuvre du navire*** **Connaissance des facteurs qui affectent la sécurité de la manoeuvre** **Fonctionnement des machines principales et auxiliaires d'un petit navire** **Procédures correctes de mouillage et d'amarrage**	**Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après :** **.1 expérience approuvée en service** **.2 expérience approuvée à bord d'un navire-école** **.3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu**	**Les limites d'exploitation du système de gouverne et des systèmes propulsif et électrique du navire qui garantissent la sécurité requise ne sont pas dépassées pendant les manoeuvres normales** **Les ajustements du cap et de la vitesse du navire garantissent la sécurité de la navigation** **Les machines principales et auxiliaires et le matériel sont utilisés conformément aux spécifications techniques et dans les limites de fonctionnement autorisées à tout moment**

Fonction : Manutention et arrimage de la cargaison au niveau opérationnel

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Surveiller le chargement, l'arrimage, l'assujettissement et le déchargement des cargaisons et en prendre soin au cours du voyage	***Manutention, arrimage et assujettissement des cargaisons*** Connaissance des principes de sécurité à observer lors des opérations de manutention, d'arrimage et d'assujettissement des cargaisons, y compris les cargaisons dangereuses, potentiellement dangereuses et nuisibles et de leur incidence sur la sécurité de la vie humaine et du navire Utilisation du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDO)	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu	Les opérations relatives à la cargaison sont conformes au plan d'arrimage ou autres documents et aux règles/règlements établis en matière de sécurité, aux consignes d'exploitation du matériel et aux limitations de l'arrimage à bord du navire La manutention des cargaisons dangereuses, potentiellement dangereuses et nuisibles est conforme aux règles internationales et aux normes et recueils de règles pratiques reconnus

Fonction : Contrôle de l'exploitation du navire et assistance aux personnes à bord au niveau opérationnel

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Garantir le respect des prescriptions relatives à la prévention de la pollution	***Prévention de la pollution du milieu marin et procédures de lutte contre la pollution*** Connaissance des précautions qui doivent être observées pour prévenir la pollution du milieu marin et des procédures de lutte contre la pollution Procédures de lutte contre la pollution et ensemble du matériel connexe	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école	Les procédures prévues pour surveiller les opérations accomplies à bord et garantir qu'elles sont conformes aux prescriptions de MARPOL sont pleinement observées

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Maintenir la navigabilité du navire	**Stabilité *du navire*** Connaissance **pratique** et application des tables de stabilité, d'assiette et de contraintes, ainsi que des diagrammes et du matériel utilisé pour le calcul des contraintes Compréhension des mesures fondamentales qui doivent être prises en cas de perte partielle de la flottabilité à l'état intact Compréhension des principes fondamentaux de ***l'étanchéité à l'eau*** ***Construction du*** navire Connaissance générale des **principaux éléments** de construction d'un navire et de l'appellation correcte des différentes parties	***Examen et évaluation de la preuve donnée*** *sous* une ou plusieurs des formes ci-après: .1 expérience approuvée en service ***.2* expérience appouvée à bord d'un** navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu ***.4* formation approuvée en laboratoire**	Les conditions de stabilité satisfont **aux** critères de stabilité à l'état intact de l'OMI dans toutes les conditions de chargement Les mesures prises pour garantir **et maintenir** l'étanchéité à l'eau du navire sont conformes à la pratique admise
Prévenir, maîtriser et **lutter contre les** incendies à bord	***Prévention de l'incendie et matériel de lutte contre l'incendie*** Connaissance des mesures de prévention de l'incendie Aptitude à organiser des exercices d'incendie Connaissance **des types d'incendie et des phénomènes chimiques intervenant** dans les incendies Connaissance des dispositifs de lutte contre **l'incendie** Compréhension des mesures à prendre en cas d'incendie, y compris les incendies de circuits d'hydrocarbures	Evaluation de la preuve donnée de la formation et de l'expérience approuvées en matière de lutte contre l'incendie, indiquées à la section A-VI/3	Le type et l'ampleur du problème sont promptement identifiés et les premières mesires prises sont conformes aux consignes et plans d'urgence prévus pour le navire Les procédures *d'évacuation,* d'arrêt d'urgence et d'isolement sont appropriées compte tenu de la nature du cas d'urgence et sont mises en oeuvre promptement L'ordre de **priorité,** les **niveaux et** les **délais pour rendre** compte et pour informer le personnel à bord sont adaptés à la nature du cas d'urgence et reflètent cette urgence

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	**METHODES PERMETTANT DE** DEMONTRER **LES COMPETENCES**	CRITERES D'EVALUATION DES **COMPETENCES**
Faire fonctionner les **engins de sauvetage**	**sauvetage** **Aptitude à organiser des exercices d'abandon du navire et connaissance de l'utilisation des** embarcations ou radeaux de sauvetage, et des canots de secours, de leurs **dispositifs de mise à l'eau ainsi que de leur armement, notamment** des **engins** de **sauvetage** radioélectriques, **des RLS par satellite, des SART, des combinaisons d'immersion et des moyens de protection thermique** **Connaissance des techniques de survie en mer**	**Evaluation de la preuve donnée de la formation et de** l'expérience approuvées indiquées aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2	Les mesures prises pour faire face aux **situations d'abandon du navire et de survie sont** adaptées **aux circonstances et conditions régnantes et sont conformes aux** pratiques **et** normes établies en matière de sécurité
Dispenser des soins médicaux d'urgence à bord	***Soins médicaux*** **Application pratique des guides médicaux et des consultations médicales par radio, y compris l'aptitude à prendre des mesures efficaces en se fondant sur les renseignements ainsi obtenus, en cas d'accident ou de maladie susceptible de se produire à bord d'un navire**	**Evaluation de la preuve donnée de** la **fomation approuvée, indiquée aux paragraphes 1 à 3 de la section A-VI/4**	La cause probable, la nature et la gravité des blessures ou de l'état du patient sont pomptement identifiées et le traitement **permet de réduire au minimum les risques immédiats pour la vie**
Contrôler le respect de la réglementation	**Connaissance pratique élémentaire des conventions pertinentes de l'OMI ayant trait à la sauvegarde de** la **vie humaine en mer et à la protection du milieu marin**	**Evaluation de la preuve donnée d'un examen ou d'une formation approuvée**	**La réglementation relative à la sauvegarde de la vie humaine** en mer et à la protection **du milieu marin est correctement** identifiée

Section A-II/4

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des **brevets** de matelot **faisant partie d'une** équipe de quart à la passerelle

Norme de compétence

1 Tout matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle à bord d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit être tenu de démontrer qu'il est compétent pour assurer la fonction de navigation au niveau d'appui, ainsi qu'il est spécifiée dans la colonne 1 du tableau A-II/4.

2 Les connaissances, la compréhension et l'aptitude minimalts que doivent posséder les matelots faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle à bord d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 sont énumérées dans la colonne 2 du tableau A-II/4.

3 Tout candidat au brevet doit être tenu de prouver qu'il satisfait à la norme de compétence requise, conformément aux méthodes permettant de démontrer les compétences et aux critères d'évaluation des compétences qui figurent dans les colonnes 3 et 4 du tableau A-II/4. La référence à une "épreuve pratique" dans la colonne 3 peut inclure une formation à terre approuvée au cours de laquelle les étudiants sont soumis à des épreuves pratiques.

4 Lorsqu'il n'y a pas de tableaux de compétences pour le niveau d'appui en ce qui concerne certaines fonctions, il incombe à l'Administration de déterminer les prescriptions appropriées en matière de formation, d'évaluation et de délivrance des brevets à appliquer au personnel désigné pour exercer ces fonctions au niveau d'appui.

Tableau A-II/4

Norme de compétence minimale spécifiée pour les matelots faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle

Fonction : Navigation au niveau d'appui

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET **APTITUDE**	**METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES**	**CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES**
Gouverner le navire et se conformer aux **ordres de barre, également en anglais**	**Utilisation du compas magnétique et du compas gyroscopique** Ordres **de barre** **Passage du pilote** automatique **à la barre manuelle et inversement**	**Evaluation de la preuve donnée de ce qui suit :** .1 **Epreuve pratique; ou** .2 **Expérience approuvée en** service ou expérience **approuvée à bord d'un navire-école**	**Maintien d'un cap constant, dans des limites acceptables, compte tenu de la zone de navigation et de l'état de la mer. Modification du cap sans à-coups et bien maîtrisée** **Les communications sont claires et concises à tout moment et il est accusé réception des ordres selon les usages maritimes**
Assurer une veille visuelle et auditive adéquate	**Responsabilités liées à la veille, y compris l'indication du relèvement approximatif d'un** signal sonore, d'un feu ou de **tout autre objet, en degrés ou en quarts**	**Evaluation de la preuve donnée de ce qui suit :** .1 **Epreuve pratique; ou** .2 **Expérience approuvée en service ou expérience approuvée à bord d'un navire-école**	**Les signaux** sonores, **les feux et autres objets sont promptement repérés et leur relèvement approprié, en degrés ou en quarts, est transmis à l'officier de quart**
Contribuer **à la** surveillance **et à la tenue du** quart en toute sécurité	**Connaissance des** termes et des définitions utilisés **à** bord Utilisation **des systèmes de** communication interne et des **dispositifs d'alarme appropriés** **Aptitude à comprendre** les ordres et **à** communiquer avec **l'officier de quart à propos des questions qui intéressent la tenue du quart**	Evaluation de **la preuve donnée d'une expérience approuvée en service ou** d'une expérience **approuvée à bord d'un navire-école**	**Les communications sont claires et concises; des explications/précisions sont demandées à l'officier de quart lorsque les renseignements ou consignes ne sont pas clairement compris** **Le maintien, le transfert et la relève du quart se font conformément aux pratiques et procédures admises**

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Contribuer à la surveillance et à la tenue du quart en toute sécurité (suite)	Procédures de relève, de maintien et de transfert du quart Renseignements nécessaires pour assurer quart en toute sécurité Procédures élémentaires de protection de l'environnement		
Faire fonctionner le matériel d'urgence et appliquer les procédures d'urgence	Connaissance des tâches à exécuter en cas d'urgence et des signaux d'alarme Connaissance des signaux de détresse pyrotechniques, des RIS à satellite et des répondeurs de recherche et sauvetage (SART) Mesures à prendre pour éviter les fausses alertes de détresse et mesures à prendre en cas de déclenchement accidentel	Evaluation de la preuve donnée d'une expérience approuvée en service ou d'une expérience approuvée à bord d'un navire-école	Les mesures initiales prises lorsqu'une situation d'urgence ou anormale est décelée sont conformes aux pratiques et procédures établies Les communications sont claires et concises dans tous les cas et il est accusé réception des ordres selon les usages maritimes La fiabilité des dispositifs d'alerte d'urgence et de détresse est maintenue en permanence

CHAPITRE III

NORMES CONCERNANT LE SERVICE "MACHINE"

Section A-III/1

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier chargé du quart machine dans une chambre des machines gardée ou d'officier mécanicien de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel

Formation

1 L'enseignement et la formation prescrits au paragraphe 2.3 de la régie III/1 doivent inclure une formation aux techniques des travaux de mécanique et d'électricité qui soit en rapport avec les tâches d'un officier mécanicien.

Formation à bord

2 Tout candidat au brevet d'officier chargé du quart machine dans une chambre des machines gardée ou d'officier méchanicien de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW doit suivre un programme approuvé de formation à bord qui :

.1 garantit que durant la période requise de service en mer le candidat reçoit une formation pratique systématique aux tâches et aux responsabilités d'un officier chargé du quart dans une chambre des machines et acquiert une expérience y relative, compte tenu des recommandations de la section B-III/1 du présent Code;

.2 est étroitement supervisé et contrôlé par un officier mécanicien qualifié et breveté à bord des navires sur lesquels le service en mer approuvé est accompli; et

.3 est convenablement consigné dans un registre de formation,

Norme de compétence

3 Tout candidat au brevet d'officier chargé du quart machine dans une chambre des machines gardée ou d'officier mécanicien de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW doit être tenu de démontrer son aptitude à s'acquitter, au niveau opérationnel, des tâches et responsabitités énumérées dans la colonne 1 du tableau A-III/1.

4 Les connaissances, la compréhension et l'aptitude minimales requises pour l'obtention du brevet sont énumérées dans la colonne 2 du tableau A-III/1.

5 Le niveau de connaissance des matières énumérées dans la colonne 2 du tableau A-III/1 doit être suffisant pour permettre aux officiers mécaniciens d'accomplir leurs tâches relatives à la tenue du quart.

6 La formation et l'expérience requises pour atteindre le niveau nécessaire de connaissances théoriques, de compréhension et d'aptitude doivent être fondées sur la section A-VIII/1 partie 3-2 - Principes fondamentaux à observer fors du quart dans la machine - et doivent aussi tenir compte des prescriptions pertinentes de la présente partie et des recommandations figurant dans la partie B du présent Code.

7 Les candidats à un brevet d'aptitude au service à bord de navires dont les machines ne comprennent pas de chaudière à vapeur peuvent être dispensés de satisfaire aux prescriptions pertinentes du tableau A-III/1. Un brevet délivré sur cette base n'est pas valable pour le service à bord de navires dont les machines comprennent des chaudières à vapeur, sauf si l'officier mécanicien satisfait à la norme de compétence concernant les prescriptions du tableau A-III/1 qui ont été omises. Toute dispense de ce type doit être indiquée sur le brevet et sur le visa

8 Tout candidat au brevet doit être tenu de prouver qu'il satisfait à la norme de compétence requise, conformément aux méthodes permettant de démontrer les compétences et aux critères d'évaluation des compétences qui figurent dans les colonnes 3 et 4 du tableau A-III/1.

Voyages à proximité du littoral

9 Les prescriptions des paragraphes 2.2 et 2.3 de la règle III/1 peuvent être modifiées dans le cas des officiers mécaniciens de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive inférieure à 3 000 kW et qui effectuent des voyages à proximité du littoral, compte tenu des incidences éventuelles sur fa sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux. Toute restriction de ce type doit être indiquée sur le brevet et sur le visa

Tableau A-III/1

NORME DE COMPETENCE MINIMALE SPECIFIEE POUR LES OFFICIERS CHARGES DU QUART MACHINE DANS UNE CHAMBRE DES MACHINES GARDEE OU LES OFFICIERS MECANICIENS DE SERVICE DANS UNE CHAMBRE DES MACHINES EXPLOITEE SANS PRESENCE PERMANENTE DE PERSONNEL

Fonction : Mécanique navale au niveau opérationnel

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Utiliser l'outillage nécessaire aux travaux de fabrication et de réparation couramment effectués à bord des navires	Caractéristiques et limitations des matériaux utilisés dans la construction et la réparation des navires et de leur équipement Caractéristiques et limitations des procédés utilisés pour la fabrication et les réparations Propriétés et paramètres pris en compte dans la fabrication et la réparation des systèmes et des composants Application de méthodes de travail sûres dans les ateliers	Evaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 formation approuvée aux techniques d'atelier .2 expérience et épreuves pratiques approuvées	Les paramètres importants pour la fabrication des composants couramment rencontrés à bord des navires sont correctement identifiés. Le choix des matériaux est approprié La fabrication tient compte des tolérances déterminées Le matériel et les machines-outils sont utilisés de manière appropriée et en toute sécurité
Utiliser l'outillage à main et les instruments de mesures pour démonter, entretenir, réparer et remonter les installations et matériel de bord	Caractéristiques de conception et sélection des matériaux utilisés dans la fabrication de l'équipement Intcrprétation des dessins, plans et manuels concernant les machines Caractéristiques de fonctionnement du matériel et des systèmes	Evaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après: .1 formation approuvée aux techniques d'atelier .2 expérience et épreuves pratiques approuvées	Les consignes de sécurité observées sont appropriées Le choix des outils et des pièces de rechange est approprié Le démontage, l'inspection, la réparation et le remontage du matériel sont effectués conformément aux manuels et aux bons usages La remise en service et les essais de fonctionnement sont effectués conformément aux manuels et aux bons usages

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Utiliser l'outillage à main, les instruments d'essai et de mesure électriques et électroniques pour détecter les défaillances et effecctuer les travaux d'entretien et de réparation	Règles de sécurité à observer pour les travaux ayant trait aux systèmes électrique de bord Caractéristiques de construction et de fonctionnement des systèmes et du matétriel électriques de bord fonctionnant en courant alternatif et en courant continu Construction et fonctionnement du matériel électrique d'essai et de mesure	Evaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après: .1 formation approuvée aux techniques d'atelier .2 expérience et épreuves pratiquer approuvées	L'application des consignes de sécurité est satisfaisante Le choix et l'utilisation du matériel d'essai sont appropriés et l'interprétation des résultats est exacte Le choix des procédures à suivre pour les réparations et l'entretien est conforme aux manuels et aux bons usages La mise en service et les essais de fonctionnement du matériel et des systèmes remis en service après réparation sont efffectués conformément aux manuels et aux bons usages
Assurer le quart machine en toute sécurité	Connaissance approfondie des principes fondamentaux à observer lors du quart machine, y compris : .1 tâches relatives à la prise du quart .2 tâches courantes à assurer pendant le quart .3 tenue du journal de la machine et importance des indications qui y sont consignées .4 tâches relatives à la relève du quart Consigner de sécurité et d'urgence; passage de la commande à distance/automatique à la commande sur place de toua les systèmes Précautions à observer pendant le quart et mesures à prendre immédiatement en cas d'incendie ou d'accident, notamment en ce qui concerne les circuits d'hydrocarbures	Evaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après: .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .4 formation approuvée en laboratoire	La tenue, le transfert et la relève du quart sont conformes aux principes et procédures admis La fréquence et le degré de surveillance du matériel, des machines et des systèmes auxiliaires sont conformes aux recommandations des fabricants et aux principes et procédures admis, y compris les principes fondamentaux à observer lors du quart machine Les mouvements et activités liés aux machines et aux systèmes auxiliaires du navire sont correctement consignés

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Utiliser l'anglais écrit et parlé	Connaissance suffisante de l'anglais pour pouvoir utiliser les publications techniques et pouvoir exécuter les tâches techniques	Examen et évaluation de la preuve donnée d'un enseignement pratique	Les publications en anglais ayant trait aux tâches techniques sont interprétées correctement Les communications sont claires et comprises
Faire fonctionner les machines principales et auxiliaires et les systèmes de commande connexes	Machines principales et machines auxiliaires: .1 mise en service des machines principales et des machines auxiliaires .2 fonctionnement des chaudières à vapeur, et notamment des système de combustion .3 méthodes de vérification du niveau de l'eau dans les chaudières à vapeur et mesures à prendre si ce niveau est anormal .4 localisation des défaillances courantes des machines et installations de la chambre des machines et des chaufferies et mesures à prendre pour éviter les avaries	Examen et évaluation de la preuve donnée nous une ou plusieurs des formes ci-après: .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .4 formation approuvée en laboratoire	Les opérations sont organisées et effectuées conformément aux règles et procédures établies en matière de sécurité et de prévention de la pollution du milieu marin Les écarts par rapport à la norme sont promptement identifiés La performance des machines et des systèmes auxiliaires répond systématiquement aux exigences et notamment aux ordres de la passerelle concernant les changements de vitesse et de direction Les causes des défaillances des machines sont promptement identifiées et des mesures sont prévues pour assurer la sécurité globale du navire et de l'installation compte tenu des circonstances et conditions régnantes
Faire fonctionner les systèmes de pompage et les systèmes de commande connexes	Systèmes de pompage: .1 opérations courantes de pompage .2 fonctionnement des dispositifs d'assèchement des caler et de pompage du ballast et de la cargaison	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après: .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .4 formation approuvée en Moratoire	Les opérations sont organisées et effectuées conformément aux règles et procédures établies en matière de sécurité et de prévention de la pollution du milieu matin

Fonction : Entretien et réparation au niveau opérationnel

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Entretenir les machines et les systèmes auxiliaires y compris les systèmes de commande	*Machines et systèmes auxiliaires* Connaissances et aptitudes de base appropriées en matière de mécanique consignes de sécurité et d'urgence Mesures à prendre pour isoler de manière sûre le matériel électrique et l'ensemble de l'installation et du matériel avant d'autoriser les membres du personnel à entreprendre les travaux nécessaires Entretenir et réparer l'installation et le matériel	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après: .1 expérience approuvé en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .4 formation approuvée en laboratoire	L'isolement, le démontage et le remontage de l'installation et du matériel sont conformes aux pratiques et procédures admises. Les mesures prises permettent de remettre en état l'installation au moyen de la methode la mieux adaptée aux circonstances et conditions régnantes

Fonction : Electrotechnique, électronique et systèmes de commande au niveau opérationnel

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Faire fonctionner les alternateurs et les génératrices et les systèmes de commande connexes	*Groupe électrogène:* Connaissances et aptitudes de base appropriées en matière d'électrotechnique Préparation, mise en route, couplage et permutation des alternateurs ou des génératrices Localisation des défaillances courantes et mesures à prendre pour prévenir les avaries *Systèmes de commande* Localisation des défaillances courantes et mesures à prendre pour prévenir les avaries	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après: .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .4 formation approuvée en laboratoire	Les opérations sont organisées et effectuées conformément aux règles et consignes de sécurité

Fonction : Contrôle de l'exploitation du navire et assistance aux personnes à bord au niveau opérationnel

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Garantir le respect des prescriptions relatives à la prévention de la pollution	*Prévention de la pollution du milieu marin* Connaissance des précautions qui doivent être prises pour prévenir la pollution du milieu marin Procédures de lutte contre la pollution et ensemble du matériel connexe	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service; .2 expérience approuvée à bord d'un navire école	Les procédures prévues pour surveiller les opérations à bord et garantir le respect des prescriptions de MARPOL sont pleinement observées
Maintenir la navigabilité du navire	*Stabilité du navire* Connaissance pratique et application des tables de stabilité, d'assiette et de contraintes, ainsi que des diagrammes et du matériel utilisé pour le calcul des contraintes Compréhension des principes fondamentaux de l'étanchéité à l'eau Compréhension des mesures fondamentales à prendre en cas de perte partielle de la flottabilité à l'état intact Construction du navire Connaissance générale des principaux éléments de construction d'un navire et de l'appellation correcte des différentes parties	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des former ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .4 formation approuvée en laboratoire	Les conditions de stabilité satisfont aux critères de stabilité à l'état intact de l'OMI dans toutes les conditions de chargement Les mesures prises pour garantir et maintenir l'étanchéité à l'eau du navire sont conformes à la pratique admise
Prévenir, maîtriser et lutter contre les incendies à bord	*Prévention de l'incendie et matériel de lutte* contre *l'incendie* Connaissance des mesures de prévention de l'incendie Aptitude à organiser des exercices d'incendie	Evaluation de la preuve donnée de la formation approuvée à la lutte contre l'incendie et de l'expérience indiquées dans la section A-VI/3	la nature et l'ampleur du problème sont promptement identifier et les premières mesurer prises sont conformer aux consignes et plans d'urgence prévus pour le navire

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Prévenir, maîtriser et lutter contre les incendies à bord (suite)	Connaissance des types d'incendie et des phénomènes chimiques intervenant dans les incendier Connaissance des dispositifs de lutte contre l'incendie Mesures à prendre en cas d'incendie, y compris les incendies de circuits d'hydrocarbures		Les procédures d'évacuation, d'arrêt d'urgence et d'isolement sont appropriées compte tenu de la nature du cas d'urgence et sont mises en oeuvre promptement L'ordre priorité, les niveaux et les délais pour rendre compte et pour informer le personnel à bord sont adaptés à la nature du cas d'urgence et reflètent cette urgence
Faire fonctionner les engins de sauvetage	*Sauvetage* Aptitude à organiser des exercices d'abandon du navire et connaissance de l'utilisation des embarcations ou radeaux de sauvetage, et des canots de secours, de leurs dispositifs de mise à l'eau ainsi que de leur armement, notamment des engins de sauvetage radioélectriques, des RIS par satellite, des SART, des combinaisons d'immersion et des moyens de protection thermique Connaissance des techniques de survie en mer	Evaluation de la preuve donnée de la formation approuvée et de l'expérience indiquées aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2	Les mesures prises pour faire face aux situations d'abandon du navire et de survie sont adaptées aux circonstances et conditions régnantes et sont conformer aux pratiques et normes établies en matière de sécurité
Dispenser des soins médicaux d'urgence à bord	*Soins médicaux* Application pratique des guider médicaux et des consultations médicales par radio, y compris l'aptitude à prendre des mesures efficaces en se fondant sur les renseignements ainsi obtenus, en cas d'accident ou de maladie susceptible de se produire à bord d'un navire	Evaluation de la preuve donnée de la formation approuvée indiquée aux paragraphes 1 à 3 de la section A-VI/4	La cause probable, la nature et la gravité des blessures ou de l'état du patient sont promptement identifiées et le traitement permet de réduire au minimum les risques immédiats pour la vie
Contrôler le respect de la réglementation	Connaissance pratique élémentaire des conventions pertinentes de l'OMI ayant trait à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin	Evaluation de la preuve donnée d'un examen ou d'une formation approuvée	La réglementation relative à la sauvegarde de la vie humaine en met et à la protection du milieu marin est correctement identifiée

Section A-III/2

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevets de chef mécanicien et de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 3 000 kW

Norme de compétence

1 Tout candidat au brevet de chef mécanicien ou de second mécanicien d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 3 000 kW doit être tenu de démontrer son aptitude à s'acquitter, au niveau de direction, des tâches et des responsabilités énumérées dans la colonne 1 du tableau A-III/2.

2 Les connaissances, la compréhension et l'aptitude minimales requises pour l'obtention du brevet sont énumérées dans la colonne 2 du tableau A-III/2. Cette liste incorpore, élargit et approfondit les maths indiquées dans la colonne 2 du tableau A-III/1 pour les officiers chargés du quart machine.

3 Etant donné que le second mécanicien doit être en mesure d'assumer à tout moment les responsabilités qui incombent au chef mécanicien, l'évaluation portant sur ces questions doit permettre de vérifier l'aptitude du candidat à assimiler tous les renseignements disponibles qui ont trait à la sécurité de l'exploitation des machines du navire et à la protection du milieu marin.

4 Le niveau de connaissance des matières énumérées dans la colonne 2 du tableau A-III/2 doit être suffisant pour permettre au candidat de servir en toute sécurité en qualité de chef mécanicien ou de second mécanicien.

5 La formation et l'expérience nécessaires pour atteindre le niveau requis de connaissances théoriques, de compréhension et d'aptitude doivent tenir compte des prescriptions pertinentes de la présente partie et des recommandations figurant dans la partie B du présent Code.

6 L'Administration peut dispenser un candidat de posséder les connaissances requises pour des types de machines propulsives autres que l'appareil de propulsion pour lequel le brevet délivré sera valable. Un brevet délivré sur cette base n'est pas valable pour les catégories de machines qui font l'objet de cette dispense, sauf si l'officier mécanicien prouve qu'il possède les connaissances requises dans ce domaine. Toute dispense de ce type doit être indiquée sur le brevet et sur le visa

7 Tout candidat au brevet doit être tenu de prouver qu'il satisfait à la norme de compétence requise, conformément aux méthodes permettant de démontrer les compétences et aux critères d'évaluation des compétences qui figurent dans les colonnes 3 et 4 du tableau A-III/2.

Voyages à proximité du littoral

8 Le niveau des connaissances, de fa compréhension et de l'aptitude requises au titre des différentes rubriques énumérées dans la colonne 2 du tableau A-III/2 peut être modifié, de la manière jugée nécessaire, dans le cas des officiers de navires dont la puissance propulsive est limitée et qui effectuent des voyages à proximité du littoral, compte tenu des incidences éventuelles sur la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux Toute restriction de ce type doit être indiquée sur le brevet et sur le visa.

Tableau A-III/2

Norme de compétence minimale spécifiée pour les chefs mécaniciens et les seconds mécaniciens de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 3000 kW

Fonction : Mécanique navale au niveau de direction

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Planifier et programmer les opérations	Connaissances théoriques Thermodynamique et transmission de chaleur Mécanique et hydromécanique Principes de fonctionnement des installations motrices de bord (moteur diesel, turbines à vapeur et à gaz) et des systèmes de réfrigération	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur s'il y a lieu	La planification et la préparation des opérations sont adaptées aux paramètres de calculs de l'installation motrice et aux exigences du voyage
Faire démarrer et arrêter l'appareil du propulsion principal et les machines auxiliaires, y compris les systèmes connexes	Propriétés physiques et chimiques des combustibles et lubrifiants Technologie des matériaux Architecture navale et construction du navire, y compris maîtrise du navire	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu	Les méthodes de préparation de démarrage et d'alimentation en combustible, lubrifiants, eau de refroidissement et air sont les plus appropriées La vérification des pressions, températures et du nombre de tours pendant le démarrage et la période de mise en train est conforme aux spécifications techniques et aux plans de travail approuvés La surveillance de l'appareil de propulsion principal et des systèmes auxilières est suffisante pour maintenir la sécurité des conditions d'exploitation Les méthodes permettant de préparer l'arrêt et de surveiller le refroidissement du moteur sont les plus appropriées

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Faire fonctionner les machines, surveiller et évaluer leur performance et leur capacité	*Connaissances pratiques* Fonctionnement et entretien : .1 des moteurs diesel marins .2 des groupes de propulsion à vapeur marins .3 des turbines à gaz marines Fonctionnement et entretien des machines auxiliaires, et notamment des circuits de pompage et tuyautages, des chaudières auxiliaires et appareils à gouverner Fonctionnement, mise à l'essai et entretien des systèmes de commande Fonctionnement et entretien des appareils de manutention de la cargaison et des appareils mécaniques de pont	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu	Les méthodes permettant de mesurer la capacité de charge des moteurs sont conformes aux spécifications techniques La performance est vérifiée par rapport sur ordres de la passerelle Les niveaux de performance sont conformes aux spécifications techniques
Maintenir la sécurité de l'équipement, des systèmes et des services des machines		Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école	Les dispositions visant à garantir la sécurité et l'efficacité du fonctionnement et de l'état des installations de machines conviennent à tous les modes d'exploitation

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Gérer les opérations relatives au combustible et au ballastage	Fonctionnement et entretien des machines et notamment des pompes et circuits de tuyautages	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après: .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu	Les opérations relatives ou combustible et au ballastage répondent aux exigences opérationnelles et sont effectuées de manière à prévenir la pollution du milieu marin
Utiliser les systèmes de communication interne	Fonctionnement de tous les systèmes de communication interne à bord	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .4 formation approuvée en laboratoire	Les messages sont systèmatiquement transmis et reçus avec succès Les enregistrements des communications sont complets, précis et conformes à la règlementation

Fonction : Electrotechnique, électronique et systèmes de commande au niveau de direction

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Faire fonctionner le matériel de commande électrique et électronique	*Connaissances théoriques* Electrotechnique et électronique marines et matériel électrique Principes fondamentaux de l'automatisation, des instruments et des systèmes de commande *Connaissances pratiques*	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu .4 formation approuvée en laboratoire	Le fonctionnement du matériel et des systèmes est conforme au manuel d'exploitation Les niveaux de performance sont conformes aux spécifications techniques
Mettre à l'essai le matériel de commande électrique et électronique, détecter les défaillances et maintenir et remettre en état ce matériel	Fonctionnement, mise à l'essai et entretien du matériel de commande électrique et électronique, y compris l'identification des défaillances	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée qui simulateur, s'il y a lieu .4 formation approuvée en laboratoire	Les activités d'entretien sont planifiées correctement conformément aux spécifications techniques et réglementaires, aux consignes de sécurité et aux procédures Les effets des défauts de fonctionnement sur les installations et les systèmes connexes sont identifiées avec précision, les dessins, plans techniques du navire sont interprétés correctement, les instruments de mesure et d'étalonnage sont utilisés correctement et les mesures prises sont justifiées

Fonction : Entretien et réparation au niveau de direction

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Mettre en place des méthodes sûres d'entretien et de réparation	*Connaissances théoriques* Pratique de la mécanique navale *Connaissance pratiques* Mise en place et application de procédures sûres d'entretien et de réparation	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvé en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée en atelier	Les activités d'entretien sont planifiées correctement conformément aux spécifications techniques et réglementaires, aux consignes de sécurité et aux procédures Les plans, les spécifications, les matériaux et l'équipement appropriés sont disponibles pour l'entretien et la répartition Les mesures prises permettent de remettre l'installation en état de marche par la méthode la plus appropriée
Détecter et identifier la cause des défauts de fonctionnement des machines et remédier aux défaillances	*Connaissances pratiques* Détection des défauts de fonctionnement des machines, localisation des défaillances et mesures visant à prévenir les avaries	Examen et évaluation de la preuve donnnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée sur un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu	Les méthodes de comparaison des conditions de fonctionnement réelles sont conformes aux pratiques et procédures recommandées Les mesures et les décisions prises sont conformes aux limites et spécifications d'exploitation recommandées
Garantir des pratiques de travail sûres	*Connaissances pratiques* Pratiques de travail sûres	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvé en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école	Les pratiques de travail sont conformes à la réglementation, aux recueils de règles pratiques, aux autorisations de travail et tiennent compte de l'environnement

Fonction : Contrôle de l'exploitation du navire et assistance aux personnes à bord au niveau de direction

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Contrôler l'assiette, la stabilité, et les contraintes	Compréhension des principes fondamentaux de la construction des navires et des théories et des facteurs qui influent sur l'assiette et la stabilité ainsi que des mesures nécessaires pour maintenir l'assiette et la stabilité Connaissance des effets d'une avarie et de l'envahissement d'un compartiment sur l'assiette et la stabilité et mesures à prendre pour y remédier Connaissance des recommandations de l'OMI relatives à la stabilité des navires	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après: .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu	Les conditions de stabilité et de contraintes sont maintenues en permanence dans les limites de sécurité

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Surveiller et contrôler le respect de la réglementation et des mesures relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin	Connaissance des règles pertinentes de droit maritime international incorporées dans les conventions et les accords internationaux Une attention particulière doit être accordée aux questions suivantes: .1 certificats et autres documents que les navires sont tenus d'avoir à bord aux termes des conventions internationales, conditions dans lesquelles ils peuvent être obtenus et période de validité légale .2 responsabilités aux termes des dispositions pertinentes de la Convention internationale sur les lignes de charge .3 responsabilités aux termes des dispositions pertinentes de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer .4 responsabilités aux termes de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires .5 déclarations maritimes de santé et dispositions du Règlement sanitaire international	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après: .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, s'il y a lieu	Les procédures pour surveiller les opérations et l'entretien sont conformes à la réglementation Le non-respect éventuel est promptement et pleinement identifié Les prescriptions relatives au renouvellement et à la prorogation des certificats garantissent la continuité de la validité des éléments et du matériel inspectés

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Surveiller et contrôler le respect de la réglementation et des mesures relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin (suite)	.6 responsabilités aux termes des instrumenta internationaux concernant la sécurité des navires, du passagers, des équipages et des cargaisons .7 méthodes et moyens visant à prévenir la pollution de l'environnement par la navires .8 connaissance de la législation nationale visant à mettre en oeuvre les conventions et accords internationaux		
Maintenir la sécurité et la sûreté du navire, de l'équipage et des passagers et veiller à ce que les engins de sauvetage, les dispositifs de lutte contre l'incendie et autres systèmes de sécurité soient en état de fonctionner	Connaissance approfondie des règles relatives aux engins de sauvetage (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) Organisation d'exercice d'incendie et d'abandon du navire Maintien des engins de sauvetage, des dispositifs de lutte contre l'incendie et autres systèmes de sécurité en bon état de fonctionnement Mesures à prendre pour protéger et sauvegarder toutes les personnes à bord en cas de situation critique Mesures visant à limiter les avaries et à sauver le navire après un incendie, une explosion, un abordage ou un échouement	Examen et évaluation de la preuve donnée d'un enseignement pratique et d'une formation et expérience en service approuvées	Les procédures prévues pour surveiller les systèmes de détection de l'incendie et de sécurité garantissent que toutes les alertes sont identifiées promptement et que les mesures prises sont conformer aux consigner d'urgence en vigueur

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Elaborer des plans d'urgence et de lutte contre ler avaries et être capable de faire face aux situations d'urgence	Construction du navire, y compris maîtrise des avaries Méthodes et moyens de prévention, de détection et d'extinction de l'incendie Fonctions et utilisation des engins de sauvetage	Examen et évaluation de la preuve donnée d'une formation et expérience en service approuver	Les consigner d'urgence sont conformes aux plans établis pour faire face aux situations d'urgence
Organiser et gérer l'équipage	Connaissance de la gestion, de l'organisation et de la formation du personnel à bord des navires Connaissance des conventions et des recommandations maritimes internationales ainsi que de la législation nationale connexe	Examen et évaluation de la preuve donnée d'une formation et d'une expérience en service approuvées	L'équipage est affecté à des tâcher et informé des normes requises de travail et de comportement au travail d'une manière appropriée compte des des individus concernés Les objectifs et les activités de formation sont basés sur une évaluation des compétences et capacités actuelles et des prescriptions en matière d'exploitation

Section A-III/3

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de chef mécanicien et de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive comprise entre 750 kW et 3 000 kW

Nonne de compétence

1 Tout candidat au brevet de chef mécanicien ou de second mécanicien d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive comprise entre 750 kW et 3 000 kW doit être tenu démontrer son aptitude à s'acquitter, au niveau de direction, des tâches et des responsabilités énumérées dans la colonne 1 du tableau A-III/2.

2 Les connaissances, la compréhension et l'aptitude minimales requises pour l'obtention du brevet sont énumérées dans la colonne 2 du tableau A-III/2. Cette liste incorpore, élargit et approfondit les matières indiquées dans la colonne 2 du tableau A-III/1 pour les officiers chargés du quart machine dans une chambre des machines gardée ou les officiers mécaniciens de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel.

3 Etant donné que le second mécanicien doit être en mesure d'assumer à tout moment les responsabilités qui incombent au chef mécanicien, l'évaluation portant sur ces questions doit permettre de vérifier l'aptitude du candidat à assimiler tous les renseignements disponibles qui ont trait à la sécurité de l'exploitation des machines du navire et à la protection du milieu marin.

4 Le niveau de connaissance des matières énumérées dans la colonne 2 du tableau A-III/2 peut être abaissé mais doit être suffisant pour permettre au candidat de servir en qualité de chef mécanicien ou de second mécanicien, lorsque la puissance propulsive est comprise entre les limites spécifiées dans la présente section

5 La formation et l'expérience requises pour atteindre le niveau nécessaire de connaissances théoriques, de compréhension et d'aptitude doivent tenir compte des prescriptions pertinentes de la présente partie et des recommandations figurant dans la partie B du présent Code.

6 L'Administration peut dispenser un candidat de posséder les connaissances requises pour des types de machines propulsives autres que l'appareil de propulsion pour lequel le brevet délivré sera valable. Un brevet délivré sur cette base n'est pas valable pour les catégories de machines qui font l'objet de cette dispense, sauf si l'officier mécanicien prouve qu'il possède les connaissances requises dans ce domaine. Toute dispense de cet ordre doit être indiquée sur le brevet et sur le visa

7 Tout candidat au brevet doit être tenu de prouver qu'il satisfait à la norme de compétence requise, conformément aux méthodes permettant de démontrer les compétences et aux critères d'évaluation des compétences qui figurent dans les colonnes 3 et 4 du tableau A-III/2.

Voyages à proximité du littoral

8 Le niveau des connaisan ces, de la compréhension et de l'aptitude requises au titre des différentes rubriques énumérées dans la colonne 2 du tableau A-III/2 et des prescriptions des paragraphes 2.1.1 et 2.1.2 de la règle III/3 peut être modifié, de la manière jugée nécessaire, dans le cas des officiers de navires qui effectuent des voyages à proximité du littoral, compte tenu des incidences éventuelles sur la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux. Toute restriction de ce type doit être indiquée sur le brevet et sur le visa

Section A-III/4

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de matelot faisant partie d'une équipe de quart machine dans une chambre des machines gardée ou de matelot de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel

Norme de compétence

1 Tout matelot faisant partie d'une équipe de quart machine à bord d'un navire de mer doit être tenu de démontrer qu'il est compétent pour s'acquitter des fonctions de mécanique navale au niveau d'appui, de la manière spécifiée dans la colonne 1 du tableau A-III/4.

2 Les connaissances, la compréhension et l'aptitude minimales requises des matelots faisant partie d'une équipe de quart machine sont énumérées dans la colonne 2 du tableau A-III/4.

3 Tout candidat au brevet doit être tenu de prouver qu'il satisfait à la nonne de compétence requise conformément aux méthodes permettant de démontrer les compétences et aux critères d'évaluation des compétences qui figurent dans les colonnes 3 et 4 du tableau A-III/4. La référence à une "épreuve pratique" dans la colonne 3 peut indure une formation à terre approuvée au cours de laquelle les étudiants sont soumis à des épreuves pratiques.

4 Lorsqu'il n'y a pas de tableaux de compétences pour le niveau d'appui en ce qui concerne certaines fonctions, il incombe à l'Administration de déterminer les prescriptions appropriées en matière de formation, d'évaluation et de délivrance des brevets à appliquer au personnel désigné pour exercer ces fonctions au niveau d'appui.

Tableau A-III/4

Norme de compétence minimale spécifiée pour les matelots faisant partie d'une équipe de quart machine

Fonction : Mécanique navale au niveau d'appui

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Exécuter les tâches courantes relatives au quart qui sont confiées à un matelot faisant partie d'une équipe de quart dans la chambre des machines Comprendre les ordres et se faire comprendre pour les questions touchant à la tenue du quart	Termes utilisés dans les locaux de machines et appellations des machines et du matériel Procédures à appliquer lors du quart dans la chambre des machines Pratiques de travail sûres à observer lors des opérations effectuées dans la chambre des machines Procédures élémentaires de protection de l'environnement Utilisation du système approprié de communication interne Dispositifs d'alarme de la chambre des machines et aptitude à distinguer les différentes alarmes et à reconnaître tout particulièrement les alarmes prévues en cas d'envoi de gaz d'extinction d'incendie	Evaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvé à bord d'un navire-école .3 épreuve pratique	Les communications sont claires et concises; des explications/précisions sont demandées à l'officier de quart lorsque les renseignements ou consignes relatifs à la tenue du quart ne sont pas clairement compris La tenue, la prise et la relève du quart sont conformes aux principes et procédures admis

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Surveillance des chaudières : Maintenir les niveaux d'eau et la pression de vapeur aux valeurs requises	Exploitation des chaudières en toute sécurité	Evaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après : .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvé à bord d'un navire-école .3 épreuve pratique	L'évaluation des conditions de fonctionnement de la chaudière est exacte et se fonde sur les renseignements pertinents fournis par les indicateurs sur place et à distance et par des inspections de l'installation Les réglages sont accomplis dans l'ordre et dans les délais voulus pour maintenir la sécurité et un rendement optimal
Actionner le matériel d'urgence et appliqua les consignes d'urgence	Connaissance des tâches à exécuter en cas d'urgence Issues de secours des locaux de machines Connaissance de l'emplacement et de l'utilisation du matériel de lutte contre l'incendie dans les locaux de machines	Evaluation de la preuve donnée sous forme d'une démonstration et d'une expérience approuvée en service ou d'une expérience approuvée à bord d'un navire-école	Les mesures initiales prises lorsqu'une situation d'urgence ou anormale est décelée sont conformes aux procédures établies Les communications sont claires et concises dans tous les cas et il est accusé réception des ordres selon les usages maritimes

CHAPITRE IV

NORMES CONCERNANT LE PERSONNEL CHARGE DES RADIOCOMMUNICATIONS

Section A-IV/1

Application

(Aucune disposition).

Section A-IV/2

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats du personnel chargé des radiocommuni cations dans le cadre du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)

Norme de compétence

1 Les connaissances, la compréhension et l'aptitude minimales requises pour l'obtention du certificat délivré au personnel chargé des radiocommunications dans le cadre du SMDSM doivent être suffisantes pour permettre à ce personnel de s'acquitter de ses tâches relatives aux radiocommunications. Les connaissances requises pour l'obtention de chaque type de certificat défini dans le Règlement des radiocommunications doivent être celles qui sont exigées dans ce règlement. En outre, tout candidat à un certificat doit être tenu de démontrer son aptitude à s'acquitter des tâches et des responsabilités énumérées dans la colonne 1 du tableau A-IV/2

2 Les connaissances, la compréhension et l'aptitude requises pour faire viser, en vertu de la Convention, les certificats délivrés en vertu des dispositions du Règlement des radiocommunications, sont énumérées dans la colonne 2 du tableau A-IV/2.

3 Le niveau de connaissance des matières énumérées dans la colonne 2 du tableau A-IV/2 doit être suffisant pour permettre au candidat de s'acquitter de ses tâches.

4 Tout candidat doit prouver qu'il satisfait à la norme de compétence requise de la manière suivante:

.1 par une démonstration de sa compétence pour exécuter les tâches et assumer les responsabilités énumérées dam la colonne 1 du tableau A-IV/2, conformément aux méthodes permettant de démontrer les compétences et aux critères d'évaluation des compétences qui figurent dans les colonnes 3 et 4 de ce tableau; et

.2 par un examen ou une évaluation continue dans le cadre d'un cours de formation approuvé qui couvre les matières spécifiées dans la colonne 2 du tableau A-IV/2.

Tableau A-IV/2

Norme de compétence minimale spécifiée pour les opérateurs des; radiocommunications dans cadre du SMDSM

Fonction : Radiocommunications au niveau opérationnel

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
COMPETENCES	**CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE**	**METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES**	**CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES**
Emettre et recevoir des renseignements en utilisant les sous-systèmes et appareils du SMDSM et en assurant les fonctions requises dans le SMDSM	*Outre les prescriptions du Règlement des radiocommunications, une connaissance :* .1 des radiocommunications SAR, et notamment des procédures spécifiées dans le Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires du commerce de l'OMI (MERSAR) .2 des moyens permettant d'empêcher l'émission de fausses alertes de détresse et des procédures à suivre pour atténuer les effets de telles alertes .3 des systèmes de comptes rendus de navires .4 des services de consultations médicales par radio .5 de l'utilisation du Code international de signaux et du Vocabulaire normalisé de la navigation maritime tel que remplacé par les Phrases normalisées de l'OMI pour les communicationa maritimes	Examen et évaluation de la preuve donnée sous forme d'une démonstration pratique des procédures d'exploitation en utilisant : .1 un matériel approuvée .2 un simulateur de communications du SMDSM, s'il y a lieu .3 un matériel de radiocommunications en laboratoire	L'émission et la réception des communications satisfont aux règles et procédures internationales et sont effectuées de manière efficace Les messages en anglais intéressant la sécurité du navire et des personnes à bord et la protection de l'environnement sont correctement traités

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LIS COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Emettre et recevoir des renseignement en utilisant les sous-systèmes et appareils du SMDSM et en assurant les fonctions requises dans le SMDSM (suite)	.6 de l'anglais, rural bien écrit que parlé, pour la communication des renseignements concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer Note : Cette prescription peut être moins rigoureuse dans le cas du Certificat restreint d'opérateur des radiocommunications		
Assurer des services radioélectriques en cas d'urgence	*Fourniture de services radioélectriques dans des cas d'urgence tels que :* .1 l'abandon du navire .2 un incendie à bord du navire .3 une panne partielle ou totale des installations radioélectriques. Mesures préventives destinées à assurer la sécurité du navire et du personnel en ce qui concerne les risques afférents au matériel de radiocommunication, y compris les dangers dus à l'électricité et aux rayonnements non ionisants	Examen et évaluation de la preuve donnée sous forme d'une démonstration pratique des procédures d'exploitations en utilisant : .1 un matériel approuvé .2 un simulateur des communications du SMDSM, s'il y a lieu .3 un matériel de radiocommunications en laboratoire	La réponse est assurée de manière efficace

CHAPITRE V

FORMATION SPECIALE REQUISE POUR LE PERSONNEL DE CERTAINS TYPES DE NAVIRES

Section A-V/1

Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers et des matelots des navires-citernes

Cours de familiarisation avec les navires-citernes

1 Le cours de familiarisation avec les navires-citernes qui est visé au paragraphe 1.2 de la règle V/1 doit au moins porter sur les domaines indiqués aux paragraphes 2 à 7 ci-dessous.

Caractéristiques des cargaisons

2 Exposé schématique et démonstration pratique des propriétés physiques des hydrocarbures, des produits chimiques et des gaz transportés en vrac; rapport entre la tension de vapeur et la température; influence de la pression sur le point d'ébullition; explication des expressions: tension de vapeur saturante, diffusion, pression partielle, limite d'inflammabilité, point éclair et température d'inflammation spontanée; signification pratique du point éclair et de la limite inférieure d'inflammabilité; explication simple des types de formation de charge électrostatique; symboles et structures chimiques; éléments de la chimie des acides et des bases et réactions chimiques des combinaisons courantes; cet exposé devrait être suffisant pour permettre une bonne utilisation des codes et recueils de règles.

Toxicité

3 Explication simple des principes et notions fondamentales; limites de toxicité, manifestations aigues et chroniques de la toxicité, poisons et irritants pour l'organisme.

Risques

4 Une explication des risques, y compris :

.1 risques d'inflammabilité et d'explosion, limites d'inflammabilité et sources d'inflammation et d'explosion

.2 risques pour la santé, y compris les dangers en cas de contact avec la peau, d'inhalation et d'ingestion; manque d'oxygène, en particulier dans le cas des dispositifs à gaz inerte; propriétés toxiques des cargaisons transportées, accidents du personnel et premiers soins et liste des choses à faire et à ne pas faire;

.3 risques pour l'environnement, y compris les effets des rejets d'hydrocarbures, de produits chimiques ou de gaz sur la vie humaine et sur la faune et la flore marines; effet de ta densité et de la solubilité; dangers des traînées de nuages de vapeurs; effets de la tension de vapeur et des conditions atmosphériques;

.4 risques dus à la réactivité; autoréaction; polymérisation; effets de la température, des impuretés en tant que catalyseurs; réaction avec l'air, l'eau et d'autres produits chimiques; et

.5 risques dus à la corrosion, y compris les dangers pour le personnel; attaque des matériaux de construction; effets de la concentration et du dégagement d'hydrogène.

Prévention des risques

5 Mise en atmosphère inerte ou sous une nappe d'eau de protection, agents déshydratants et techniques de surveillance; mesures antistatiques; ventilation; séparation; inhibition de fa cargaison et importance de la compatibilité des matières.

Matériel de sécurité et protection du personnel

6 Fonction et étalonnage des appareils de mesure et du matériel analogue; dispositifs spéciaux d'extinction de l'incendie; appareils respiratoires et matériel d'évacuation de navire-citerne; utilisation en toute sécurité des vêtements et du matériel de protection; utilisation d'appareils de réanimation et autre matériel de sauvetage et d'évacuation.

Prévention de la pollution

7 **Procédures à suivre pour prévenir** la pollution de l'air et de l'eau et mesures à prendre en cas de **déversement, y compris la nécessité** :

.1 de communiquer immédiatement aux autorités compétentes tous les renseignements pertinents lorsqu'un déversement est détecté ou qu'il s'est produit une défaillance risquant d'entraîner un déversement;

.2 d'avertir rapidement le personnel d'intervention à terre; et

.3 de mettre en oeuvre correctement les procédures à suivre à bord pour limiter le déversement.

PROGRAMME DE FORMATION POUR LES PETROLIERS

8 Le programme de formation spécialisée visé au paragraphe 2.2 de la règle V/1 qui correspond aux tâches à accomplir à bord des pétroliers doit permettre d'acquérir des connaissances théoriques et pratiques dans les domaines spécifiés aux paragraphes 9 à 14 ci-dessous.

Règlements et recueils de règles pratiques

9 Familiarisation avec les dispositions appropriées des conventions internationales pertinentes; les codes et recueils de règles internationaux et nationaux pertinents; le Manuel de l'OMI sur la pollution par les hydrocarbures; les guides pour la sécurité des navires-citernes et les règlements portuaires pertinents en vigueur.

Conception et équipement des pétroliers

10 Familiarisation avec les installations de tuyautages, de pompage, de citernes et de pont; types de pompes de cargaison et leur utilisation pour divers types de cargaison; dispositifs de nettoyage, de dégazage et de mise en atmosphère inerte des citernes; ventilation des citernes à cargaison et des locaux d'habitation; dispositifs de jaugeage et alarmes; dispositifs de réchauffage de la cargaison; et aspects liés à la sécurité des circuits électriques.

Caractéristiques de la cargaison

11 Connaissance des propriétés physiques et chimiques des différentes cargaisons d'hydrocarbures.

Exploitation des navires

12 Calculs relatifs à la cargaison; plans de chargement et de déchargement; procédures de chargement et de déchargement, y compris le transbordement d'un navire à un autre; listes de contrôle; utilisation du matériel de surveillance; importance d'une supervision appropriée du personnel; dégazage et nettoyage des citernes; le cas échéant, méthodes de lavage au pétrole brut et utilisation et entretien des dispositifs de mise en atmosphère inerte; surveillance de l'accès aux chambres des pompes et espaces clos; utilisation du matériel de détection des gaz et de sécurité; méthodes de chargement sur résidus et procédures à suivre pour le ballastage et le déballastage; prévention de la pollution de l'air et de l'eau.

Réparation et entretien

13 Précautions à prendre avant et pendant les travaux de réparation et d'entretien, et notamment ceux qui intéressent les dispositifs de pompage, les circuits de tuyautages, les circuits électriques et les dispositifs de commande; sécurité du travail à chaud; surveillance du travail à chaud et méthodes appropriées de travail à chaud.

Procédures d'urgence

14 Importance de la mise au point de plans d'urgence de bord; arrêt d'urgence des opérations liées à la cargaison; mesures à prendre en cas de défailliance des services essentiels à la cargaison; lutte contre l'incendie à bord des pétroliers; mesures à prendre après un abordage, un échouement ou en cas de déversement; premiers soins médicaux et utilisation du matériel de réanimation; utilisation d'appareils

PROGRAMME DE FORMATION POUR LES NAVIRES-CITERNES POUR PRODUITS CHIMIQUES

13 Le programme de formation spécialisée visé au paragraphe 2.2 de la règle V/1 qui correspond aux tâches à accomplir à bord des navires-citernes pour produits chimiques doit permettre d'acquérir des connaissances théoriques et pratiques dans les domaines spécifiés aux paragraphes 16 à 21 ci-dessous.

Règlements et recueils de règles pratiques

16 Familiarisation avec les conventions internationales pertinentes, les codes et recueils de règles de l'OMI et nationaux pertinents, les guides pour la sécurité des navires-citernes et les règlements portuaires pertinents en vigueur.

Conception et équipement des navires-citernes pour produits chimiques

17 Description brève des installations spéciales de tuyautages, de pompage et de citernes, contrôle du trop-plein; types de pompes de cargaison et leur utilisation pour divers types de cargaison; dispositifs de nettoyage et de dégazage des citerne; ventilation des citernes à cargaison; circuits de retour des vapeurs; ventilation des locaux d'habitation, sas; dispositifs de jaugeage et alarmes; dispositifs de régulation de la température des citernes et alarmes; facteurs liés à la sécurité des circuits électriques.

Caractéristiques de la cargaison

18 Connaissance suffisante des caractéristiques des cargaisons de produits chimiques liquides pour pouvoir utiliser correctement les manuels pertinents de règles de sécurité applications à la cargaison

Exploitation des navires

19 Calculs relatifs à la cargaison; plans de chargement et de déchargement procédure de chargement et de déchargement; circuits de retour des vapeurs; listes de contrôle; utilisation du matériel de surveillance; dégazage et nettoyage des citernes, y compris l'utilisation correcte d'agents d'absorption et d'agents mouillants ainsi que de détergents; utilisation et maintien d'atmosphères inertes; surveillance de l'accès aux chambres des pompes et espaces clos; utilisation du matériel de détection et de sécurité; évacuation des déchets et des eaux de lavage.

Réparation et entretien

20 Précautions à prendre avant la réparation et l'entretien des dispositifs de pompage, des circuits de tuyautages, des circuits électriques et des dispositifs de commande.

Procédures d'urgence

21 Importance de la mise au point de plans d'urgence de bord; arrêt d'urgence des opérations liées à la cargaison; mesures à prendre en cas de défaillance des services essentiels à la cargaison; lutte contre l'incendie à bord des navires-citernes pour produits chimiques; mesures à prendre après un abordage, un échouement ou en cas de déversement; premiers soins médicaux et utilisation du matériel de réanimation et de décontamination; utilisation d'appareils respiratoires et de matériel d'évacuation; sécurité de l'accès aux espaces dos et du sauvetage des personnes se trouvant dans des espaces clos.

PROGRAMME DE FORMATION POUR LES NAVIRES-CITERNES POUR GAZ LIQUEFIES

22 Le programme de formation spécialisée visé au paragraphe 2.2 de la règle V/1 qui correspond aux tâches à accomplir à bord des navires-citernes pour gaz liquéfiés doit permettre d'acquérir des connaissances théoriques et pratiques dans les domaines spécifiés aux paragraphes 23 à 34 ci-dessous.

Règlements et recueils de règles pratiques

23 Familiarisation avec les conventions internationales pertinentes et les codes et recueils de règles pertinents de l'OMI, du secteur industriel et nationaux

24 Familiarisation avec la conception et l'équipement des navires-citernes pour gaz liquéfiés; types de navires-citernes pour gaz liquéfiés; systèmes de stockage de la cargaison (construction, inspections);

matériel de manutention de la cargaison (pompes, circuits de tuyautages); systèmes de conditionnement de la cargaisons (réchauffage, refroidissement); systèmes de contrôle de l'atmosphère des citernes (gaz inerte, azote); instruments des systèmes de stockage et de manutention de la cargaison; dispositifs de lutte contre l'incendie et matériel de sécurité et de secours.

Lutte contre l'incendie

25 Techniques et stratégies modernes de lutte contre l'incendie à bordures **transporteurs** de gaz, y compris l'utilisation des dispositifs de pulvérisation d'eau.

Chimie et physique

26 Introduction aux notions élémentaires de chimie et de physique intéressant la sécurité du **transport** des gaz liquéfiés en vrac à bord desnavires, qui couvre :

.1 les propriétés et caractéristiques des gaz liquéfiés et de leurs vapeurs, y compris la définition des gaz; lois élémentaires régissant les gaz; équation des gaz; densité des gaz; diffusion et mélange des gaz; compression des gaz; liquéfaction des gaz; réfrigération des gaz; température critique; signification pratique du point éclair; limites supérieure et inférieure d'explosivité; température d'inflammation spontanée; compatibilité des gaz; réactivité; polymérisation et inhibiteurs;

.2 les propriétés des liquides simples, y compris les densités des liquides et des vapeurs; variation en fonction de la température; tension de vapeur et température; enthalpie; vaporisation et ébullition; et

.3 la nature et les propriétés des solutions, y compris la solubilité des gaz dans les liquides; miscibilité entre liquides et effets du changement de température; densités des solutions et dépendance par rapport à la température et à la concentration; effets des substances dissoutes sur les points de fusion et d'ébullition; hydrates, leur formation et dispersion; hygroscopicité; assèchement de l'air et autres gaz; effets du point de rosée et des basses températures.

Risques pour la santé

27 Familiarisation avec les risques pour la santé liés au transport de gaz liquéfiés, qui couvre :

.1 la toxicité, y compris les formes que peut revêtir la toxicité des gaz liquéfiés et de leurs vapeurs; les propriétés toxiques des inhibiteurs et des produits de combustion à la fois des matériaux de construction et des gaz liquéfiés transportés; les manifestations aiguës et chroniques de toxicité, poisons et irritants pour l'organisme; et la valeur limite de seuil (TLV);

.2 les dangers en cas de contact avec la peau, d'inhalation et d'ingestion; et

.3 les premiers soins médicaux et l'administration d'antidotes.

Stockage de la cargaison

28 Principe des systèmes de stockage de cargaison; réglementation; visites; construction, matériaux, revêtements, isolation des citernes et compatibilité.

Pollution

29 Risques pour la vie humaine et pour le milieu marin; effets du poids spécifique et de la solubilité; dangers des traînées de nuages de vapeurs; et rejet à la mer de liquides cryogéniques.

Installations de manutention de la cargaison

30 Description des principaux types de pompes, d'installations de pompage, de circuits de retour des vapeurs, de circuits de tuyautages et de vannes; explication des notions de pression, de vide, d'aspiration, d'écoulement et de hauteur manométrique; filtres et crépines; dispositifs d'expansion; écrans coupe-flammes; gaz inertes couramment utilisés; systèmes de stockage, de production et de distribution; systèmes de contrôle de la température et de la pression; systèmes de dégagement de gaz des citernes à cargaison; systèmes de recirculation des liquides et de reliquéfaction; systèmes de jaugeage de la

cargaison, instruments et alarmes; systèmes de contrôle et de détection des gaz; systèmes de contrôle du gaz carbonique; systèmes de réutilisation des évaporats et systèmes auxiliaires.

Procédures d'exploitation du navire

31 Préparatifs du chargement et du déchargement et procédures à suivre; listes de contrôle; maintien de l'état de la cargaison pendant la traversée et au port; séparation des cargaisons et procédure de transfert de la cargaison; changement de cargaison, procédures de nettoyage des citernes; échantillonnage de la cargaison; ballastage et déballastage; procédures de réchauffage et de dégazase; procédures de refroidissement des dispositifs dégazés par rapport à la température ambiante et précautions à prendre à cet égard en matière de sécurité.

Pratiques et matériel de sécurité

32 Fonction, étalonnage et utilisation des instruments de mesure portatifs; matériel et méthodes de lutte contre l'incendie; appareils respiratoires; appareils de réanimation; matériel d'évacuation; matériel de sauvetage; vêtements et matériel de protection; accès aux espaces clos; précautions à prendre avant et pendant les réparations et l'entretien des systèmes de stockage de la cargaison et des dispositifs de commande; supervision du personnel pendant les opérations potentiellement dangereuses; types de matériel électrique agréé du point de vue de la sécurité et principes connexes et sources d'inflammation.

Procédures d'urgence

33 Importance de la mise au point de plans d'urgence de bord; arrêt d'urgence des opérations liées à la cargaison dispositifs de fermeture des vannes à cargaison en cas d'urgence; mesures à prendre en cas de défaillance des dispositifs ou services essentiels à la cargaison; et mesures à prendre en cas d'abordage, d'échouement ou de déversement ou lorsque le navire est enveloppé de vapeurs toxiques ou inflammables.

Principes généraux concernant les opérations liées à la cargaison

34 Mise en atmosphère inerte des citernes à cargaison et des espaces vides; refroidissement des citernes et chargement; opérations au cours des voyages en charge et sur lest; déchargement et assèchement des citernes et procédures d'urgence, y compris les mesures planifiées préalablement en cas de fuite, d'incendie, d'abordage, d'échouement, de déchargement d'urgence de la cargaison et d'accident survenant à des personnes.

Section A-V/2

Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et des autres membres du personnel des navires rouliers à passagers

Formation à l'encadrement des passagers

1 La formation à l'encadrement des passagers prescrite au paragraphe 4 de la règle V/2 à l'intention des membres du personnel désignés, sur le rôle d'appel, pour aider les passagers dans des situations d'urgence doit porter notamment mais sans nécessairement s'y limiter, sur les points suivants :

.1 familiarisation avec les engins de sauvetage et les plans de lutte, y compris :

.1.1 connaissance des rôles d'appel et des consignes en cas d'urgence;
.1.2 connaissance des issues de secours; et
.1.3 limitations relatives à l'utilisation des ascenseurs;

.2 aptitude à aider les passagers se rendant aux postes de rassemblement et d'embarquement, y compris :

.2.1 aptitude à donner des ordres clairs sur un ton rassurant;
.2.2 maîtrise de la circulation des passagers dans les coursives, les cages d'escalier et les points de passage;
.2.3 maintien des échappées libres de tout obstacle;
.2.4 moyens disponibles pour l'évacuation des personnes handicapées et des personnes nécessitant des soins particuliers; et
.2.5 recherches dans les locaux d'habitation;

.3 procédures de rassemblement:

.3.1 importance du maintien de l'ordre;
.3.2 aptitude à utiliser des procédures permettant d'éviter et de réduire la panique;
.3.3 aptitude à utiliser, s'il y a lieu, les listes des passagers pour déterminer le nombre de passagers à évacuer; et
.3.4 aptitude à veiller à ce que les passagers soient vêtus correctement et à ce qu'ils aient bien endossé leur brassière de sauvetage.

Formation de familiarisation

2 La formation de familiarisation prescrite au paragraphe 5 de la règle V/2 doit permettre d'acquérir au moins les aptitudes qui correspondent à la capacité à exercer et aux tâches et responsabilités à assumer, spécifiées ci-après :

Limitations sur le plan de la conception et de l'exploitation

.1 Aptitude à comprendre et à observer correctement toutes les limites d'exploitation imposées aux navires et à comprendre et à appliquer les limitations du fonctionnement, y compris les limites de vitesse appropriées dans des conditions météorologiques défavorables, qui visent à garantir la sécurité des personnes, du navire et de la cargaison

Procédures d'ouverture, de fermeture et de verrouillage des ouvertures de coque

.2 Aptitude à appliquer correctement les procédures agrées pour le navire en matière d'ouverture, de fermeture et de verrouillage des portes d'étrave, arrières et latérales et des rampes et à faire fonctionner correctement les systèmes connexes.

Législation, recueil de règles et accords concernant les navires rouliers à passagers

.3 Aptitude à comprendre et à appliquer les prescriptions internationales et nationales relatives aux navires rouliers à passagers qui sont applicables au navire intéressé et aux tâches à accomplir.

Normes de stabilité et de contraintes limites

.4 Aptitude à tenir dûment compte des contraintes maximales admissibles pour les parties vulnérables du navire, telles que les portes d'étrave et autres dispositifs de fermeture qui assurent l'étanchéité à l'eau, et des aspects spécifiques relatifs à la stabilité pouvant avoir une incidence sur la sécurité des navires rouliers à passagers.

Procédures d'entretien du matériel spécial à bord des navires rouliers à passagers

.5 Aptitude à appliquer correctement les procédures de bord pour l'entretien du matériel particulier aux navires rouliers à passagers tels que les portes d'étrave, arrières et latérales et les rampes, les dalots et les systèmes connexes.

Manuels et calculateurs de chargement et de saisissage de la cargaison

.6 Aptitude à utiliser correctement les manuels de chargement et de saisissage pour tous les types de véhicules, y compris les véhicules ferroviaires s'il y a lieu, et à calculer les contraintes maximales admissibles et appliquer ces limitations aux ponts-garages.

Zones de marchandises dangereuses

.7 Aptitude à faire observer correctement les précautions spéciales et les limitations applicables aux zones de marchandises dangereuses désignées.

Procédures d'urgence

.8 Aptitude à veiller à l'application appropriée de toute procédure spéciale visant à:

.8.1 empêcher ou réduire l'entrée d'eau dans les ponts-garages;

.8.2 éliminer l'eau des ponts-garages; et

.8.3 réduire au minimum les effets de l'eau dans les ponts-garages.

Formation en matière de sécurité à l'intention du personnel assurant directement un service aux passagers dans les locaux réservés aux passagers

3 La formation supplémentaire en matière de sécurité prescrite au paragraphe 6 de la règle V/2 doit au moins permettre d'acquérir les aptitudes spécifiées ci-après :

Communication

.1 Aptitude à communiquer avec les passagers dans des situations d'urgence, compte tenu des considérations suivantes :

.1.1 la ou les langues utilisées devraient être celles de la majorité des passagers transportés sur une traversée donnée;

.1.2 une connaissance du vocabulaire anglais élémentaire pour donner les consignes essentielles permettra vraisemblablement de communiquer avec un passager ayant besoin d'assistance, que le passager et lie membre de Equipage partagent ou non une langue commune;

.1.3 il pourrait être nécessaire de communiquer dans des situations d'urgence, par d'autres moyens (par exemple, en faisant une démonstration ou des gestes des mains, ou en appelant l'attention sur l'emplacement des consignes, des postes de rassemblement, des engins de sauvetage ou des échappées), lorsqu'il n'est pas possible de communiquer oralement;

.1.4 la mesure dans laquelle des consignes de sécurité complètes ont été fournies aux passagers dans leur langue maternelle; et

.1.5 les langues dans lesquelles les annonces d'urgence peuvent être diffusées lors d'une situation d'urgence ou d'un exercice pour donner des directives essentielles aux passagers et faciliter l'assistance prêtée aux passagers par les membres de l'équipage.

Engins de sauvetage

.2 Aptitude à faire une démonstration aux passagers de l'utilisation des engins de sauvetage individuels.

Formation en matière de sécurité des passagers et de la cargaison et d'intégrité de la coque

4 La formation en matière de sécurité des passagers et de la cargaison et d'intégrité de la coque qui est prescrite au paragraphe 7 de la règle V/2 pour les capitaines, les seconds, les chefs mécaniciens, les seconds mécaniciens et les personnes directement responsables de l'embarquement et du débarquement des passagers, du chargement, du déchargement ou du saisissage de la cargaison ou de la fermeture des ouvertures de coque doit au moins permettre d'acquérir les aptitudes qui correspondent à leurs tâches et responsabilités, spécifiées ci-après :

Procédures de chargement et d'embarquement

.1 Aptitude à appliquer correctement les procédures établies pour le navire concernant:

.1.1 le chargement et le déchargement des véhicules routiers et ferroviaires ou autres engins de transport, y compris les communications s'y rapportant;

.1.2 l'abaissement et le hissage des rampes;

.1.3 la mise en place et l'arrimage de ponts-garages amovibles; et

.1.4 l'embarquement et le débarquement des passagers, une attention particulière étant accordée aux personnes handicapées et celles ayant besoin d'une assistance.

Transport de marchandises dangereuses

.2 Aptitude à appliquer toutes précautions, procédures et prescriptions spéciales con-t le transport de marchandises dangereuses à bord des navires rouliers à passagers.

Saisissage des cargaisons

.3 Aptitude à:

.3.1 appliquer correctement les dispositions du Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons aux véhicules routiers et ferroviaires et autres engins de transport transportés; et

.3.2 utiliser correctement le matériel et les dispositifs de saisissage de la cargaison qui sont prévus, en tenant compte de leurs limitations.

Calcul de la stabilité, de l'assiette et des contraintes

.4 Aptitude à :

.4.1 utiliser correctement les renseignements fournis au sujet de la stabilité et des contraintes;

.4.2 calculer la stabilité et l'assiette pour différents états de chargement, en utilisant les calculateurs de stabilité ou les programmes informatisés prévus à cet usage;

.4.3 calculer les facteurs de charge pour les ponts; et

.4.4 calculer l'impact des transferts de ballast et de combustible sur la stabilité, l'assiette et les contraintes.

Ouverture, fermeture et verrouillage des ouvertures de coque

.5 Aptitude à:

.5.1 appliquer correctement les procédures établies pour le navire en ce qui concerne l'ouverture, la fermeture et le verrouillage des portes d'étrave, arrières et latérales et des rampes et à faire fonctionner correctement les systèmes connexes; et

.5.2 effectuer des contrôles pour vérifier que l'étanchéité est assurée.

Atmosphère des ponts rouliers

.6 Aptitude à :

.6.1 utiliser, lorsqu'il se trouve à bord, le matériel servant à contrôler l'atmosphère dans les espèces rouliers à cargaison; et

.6.2 appliquer correctement les procédures établies pour le navire en ce qui concerne la ventilation des espaces rouliers à cargaison pendant le chargement et le déchargement des véhicules, au cours du voyage et dans les situations d'urgence.

Formation en matière de gestion des situations de crise et de comportement humain

5 La formation en matière de gestion des situations de crise et de comportement humain qui est prescrite au paragraphe 8 de la règle V/2 pour les capitaines, les seconds, les chefs mécaniciens, les seconds mécaniciens et toute personne responsable de la sécurité des passagers dans des situations d'urgence doit être jugée satisfaisante par l'Administration d'après les directives adoptées par l'Organisation.

CHAPITRE VI

NORMES CONCERNANT LES FONCTIONS RELATIVES AUX SITUATIONS D'URGENCE, A LA PREVENTION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL, AUX SOINS MEDICAUX ET A LA SURVIE

Section A-VI/1

Prescriptions minimales obligatoires pour la familiarisa tion et pour la formation et renseignement de base en matière de sécurité pour tous les gens de mer

Familiarisation

1 Avant d'être affectées à des tâches à bord, toutes les personnes, autres que les passagers, employées ou engagées à bord d'un navire de mer doivent recevoir une formation approuvée leur permettant de se familiariser avec les techniques individuelles de survie ou recevoir des informations et des instructions suffisantes, compte tenu des recommandations figurant dans la partie B, pour être en mesure de :

.1 communiquer avec d'autres personnes se trouvant à bord en ce qui concerne les questions de sécurité élémentaires et comprendre les symboles, indications et signaux d'alarme ayant trait à la sécurité;

.2 savoir quelles mesures prendre dans te cas où :

.2.1 une personne tombe à la mer,

.2.2 un incendie ou de la fumée sont détectés; ou

.2.3 l'alarme d'incendie ou l'alarme pour l'abandon du navire retentit;

.3 identifier les postes de rassemblement et d'embarquement ainsi que les échappées en cas d'urgence;

.4 localiser et endosser les brassières de sauvetage;

.5 donner l'alarme et avoir une connaissance de base de l'utilisation des extincteurs d'incendie portatifs;

.6 prendre immédiatement des mesures lors d'un accident ou autre urgence médicale avant de faire appel à une aide médicale complémentaire à bord; et

.7 fermer et ouvrir les portes d'incendie, les portes étanches aux intempéries et les portes étanches à l'eau installées à bord du navire particulier, autres que celles prévues pour les ouvertures de coque.

Formation de base

2 Les gens de mer employés ou engagés dans une capacité quelle qu'elle soit à bord d'un navire pour faire partie des effectifs du navire chargés de tâches déterminées en matière de sécurité et de prévention de la pollution dans le cadre de l'exploitation du navire doivent, avant d'être affectés à quelque tâche que ce soit à bord :

.1 recevoir une formation ou un enseignement de base appropriés et approuvés dans les domaines suivants:

.1.1 techniques individuelles de survie comme ii est indiqué dans le tableau A-VI/1-1,

.1.2 prévention de l'incendie et lutte contre l'incendie, comme il est indiqué dans le tableau A-VI/1-2,

.1.3 premiers secours élémentaires comme il est indiqué dans le tableau A-VI/1-3, et

.1.4 sécurité individuelle et responsabilités sociales comme il est indiqué dans le tableau A-VI/1-4,

.2 être tenus de prouver qu'ils ont atteint la norme de compétence requise pour accomplir les tâches et assumer les responsabilités énumérées dans la colonne 1 des tableaux A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3 et A-VI/1-4 au cours des cinq années précédentes de la manière suivante :

.2.1 par une démonstration de leur compétence, conformément aux méthodes et aux critères d'évaluation des compétences figurant dans les colonnes 3 et 4 de ces tableaux; et

.2.2 par un examen ou une évaluation continue dans le cadre d'un programme de formation approuvé qui couvre les matières énumérées dans la colonne 2 de ces tableaux.

3 L'Administration peut, dans le cas de navires autres que les navires à passagers d'une jauge brute supérieure à 500 effectuant des voyages internationaux et les navires-citernes, si elle juge que les dimensions du navire et la longueur ou le caractère du voyage sont tels que l'application de toutes les prescriptions de la présente section ne serait ni raisonnable ni passible dans la pratique, exempter dans la mesure appropriée, les gens de mer servant à bord d'un tel navire ou d'une telle catégorie de navires de l'application de certaines de ces prescriptions, en tenant compte de la sécurité des personnes à bord, du navire et des biens ainsi que de la protection du milieu marin.

Tableau A-VI/1-1

Norme de compétence minimale spécifiée en matière de techniques individuelles de survie

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
COMPETENCES	**CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE**	**METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES**	CRITERES **D'EVALUATION DES COMPETENCES**
Survivre en mer en au d'abandon du navire	Types de situations d'urgence pouvant survenir, telles qu'abordage, incendie et naufrage Types d'engins de sauvetage normalement transportés à bord des navires Armement des embarcations et radeaux de sauvetage Emplacement des engins de sauvetage individuels Principes concernant la survie, y compris : .1 importance de la formation et des exercices .2 vêtements et matériel de protection individuels	Evaluation de la preuve donnée d'un enseignement approuvé ou de la participation à un cours approuvé ou de l'expérience en service et d'un examen approuvés, y compris une démonstration pratique de la compétence pour : .1 endosser une brassière de sauvetage .2 mettre et utiliser une combinaison d'immersion .3 sauter dans l'eau sans se blesser à partir d'une certaine hauteur .4 redresser un radeau de sauvetage renversé en portant une brassière de sauvetage .3 nager en portant une brassière de sauvetage .6 rester à flot sans brassière de sauvetage	Les mesures prises après avoir entendu les signaux de rassemblement sont adaptées au cas d'urgence indiqué et satisfont aux procédures admises La mesures sont prises au moment et dans l'ordre qui convient en fonction des circonstances et des conditions régnantes et elles réduisent au minimum les dangers et menaces potentiels pour la survie La méthode d'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage est appropriée et ne présente pas de dangers pour les autres survivants Les premières mesures prises après avoir abandonné le navire et les procédures et mesures prises dans l'eau réduisent au minimum les menaces pour la survie

COMPETENCES	CONNAISSANCES,COMPREHENSIONET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Survivre en mer en cas d'abandon du navire (suite)	.3 nécessité d'être prêt à faire face à toute situation d'urgence .4 meures à prendre en cas d'appel aux postes des embarcation, et radeaux de sauvetage .5 mesures à prendre lorsqu'il faut abandonner le navire .6 mesures à prendre dans l'eau .7 mesures à prendre à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage .8 principaux dangers auxquels sont exposés les survivants	.7 monter dans une embarcation ou un radeau de sauvetage à partir du navire et à partir de l'eau en portant une brassière de sauvetage .8 prendre les premières mesurer qui s'imposent lors de l'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage en vue d'accroître les chances de survie .9 filer une ancre flottante .10 faire fonctionner le matériel des embarcations ou radeaux de sauvetage .11 faire fonctionner les dispositifs de localisation, y compris le matériel de radiocommunication	

Tableau A-VI/1-2

Norme de compétence minimale spécifiée en matière de prévention de l'incendie et de lutte contre l'incendie

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Réduire au minimum le risque d'incendie et être préparé à faire face à des situations d'urgence dues à un incendie.	Organisation de la lutte contre l'incendie à bord Emplacement des dispositifs de lutte contre l'incendie et des issues de accours Eléments de l'incendie et de l'explosion (triangle du feu) Types et sources d'inflammation Matériaux inflammables, Risques d'incendie et propagation de l'incendie Nécessité d'une vigilance constante Mesures à prendre à bord du navire Dispositifa de détection d'incendie et de fumée et d'alarme automatique Classification des feux et des agents d'extinction à utiliser	Evaluation de la preuve donnée d'un enseignement approuvé ou de la participation A un cours approuvé	Les premières mesures prises au moment de la détection d'une situation d'urgence sont conformes aux pratiques et procédures admises Les mesures prises en réaction aux signaux de rassemblement sont adaptées au cas d'urgence indiqué et sont conformes aux procédures établies

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Lutter contre les incendies et les éteindre	Matériel de lutte contre l'incendie et son emplacement à bord Enseignement à l'emploi de ce qui suit : .1 installations fixes .2 équipement de pompier .3 équipement individuel .4 dispositifs et matériel de lutte contre l'incendie .5 méthodes de lutte contre l'incendie .6 agents d'extinction de l'incendie .7 procédures de lutte contre l'incendie .8 utilisation d'un appareil respiratoires pour lutter contre l'incendie et effectuer des sauvetages	Evaluation de la preuve donnée d'un enseignement approuvé ou de la participation à un cours approuvé, y compris une démonstration pratique dans des locaux offrant des conditions de formation vraiment réalistes (par exemple conditions de bord simulées) et, chaque fois que cela est possible, dans l'obscurité, de l'aptitude à : .1 utiliser divers types d'extincteurs d'incendie portatifs .2 utiliser un appareil respiratoire autonome .3 éteindre des incendies peu importants, par exemple des feux d'origine électrique, des feux d'hydrocarbures ou de propane .4 atteindre des incendies importants avec de l'eau (en utilisant des lances à jet plein et à jet diffusé) .5 éteindre un incendie à l'aide de mousse, de poudre ou de tout autre agent chimique approprié .6 pénétrer et traverser, avec une ligne de sécurité mais sans appareil respiratoire, un compartiment dans lequel de la mousse à haut foisonnement a été injectée .7 lutter contre l'incendie dans des espaces clos remplis de fumée en portant un appareil respiratoire autonome	Les vêtements et le matériel sont adaptés à la nature des opérations de lutte contre l'incendie Les mesures individuelles sont prises au moment et dans un ordre adaptés aux circonstances et conditions régnantes L'incendie est éteint au moyen de procédures, de techniques et d'agents d'extinction appropriés Les méthodes et techniques d'utilisation des appareils respiratoires sont conformes aux pratiques et procédures admises

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Lutter contre les incendies et les éteindre (suite)		.8 éteindre un incendie à l'aide de brouillard d'eau pulvérisée ou de tout autre agent approprié de lutte contre l'incendie dans un local d'habitation, ou dans une chambre des machines simulée, en feu et rempli de fumée épaisse .9 éteindre un feu d'hydrocarbures à l'aide d'une canne à brouillard et de lances à jet diffusé, de poudra chimique, ou d'une canne à mousse .10 effectuer un sauvetage dans un local rempli de fumée en portant un appareil respiratoire	

SERVICES CENTRAL DE LEGISLATION

Tableau A-VI/1-3

Norme de compétence minimale spécifiée en matière de premiers secours élémentaires

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
COMPETENCES	**CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE**	**METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES**	**CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES**
Agir immédiatement lorsque survient un accident ou autre urgence médicale	Evaluation des besoins des blessés et des menacer pour sa propre sécurité Connaissance de l'anatomie et des fonctions de l'organisme Compréhension des mesures à prendre immédiatement en cas d'urgence, y compris l'aptitude A : .1 mettre le blessé dans la position voulue .2 utiliser les techniques de réanimation .3 maîtriser les hémorragies .4 appliquer les mesures appropriées de traitement élémentaire du traumatisme .5 prendre les mesures appropriées en cas de brûlures, y compris celles ducs à des liquides chauds et des accidents d'origine électrique .6 porter secours à un blessé et le transporter .7 improviser des bandages et utiliser le matériel de premier secours	Evaluation de la preuve donnée d'un enseignement approuvé ou de la participation à un cours approuvé	L'alarme est donnée d'une manière et avec une rapidité appropriés compte tenu des circonstances de accident ou du cas d'urgence médicale La cause probable, la nature et l'importance des blessures sont identifiées rapidement et complétement et les mesures sont prises dans un ordre de priorité qui correspond aux risques potentiels pour la vie humaine Le risque de se blesser soi-même et de causer d'autres blessures au blessé est réduit au minimum à tout moment

Tableau A-VI/1-4

Norme de compétence minimale spécifiée en matière de sécurité des personnes et de responsabilités sociales

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Appliquer les procédures d'urgence	Types de situations d'urgence pouvant survenir, telles qu'abordage, incendie et naufrage Connaissance des plans d'urgence de bord destinés à faire face aux situations d'urgence Signaux d'urgence et tâches spécifiques assignées aux membres de l'équipage dans le rôle d'appel. Postes de rassemblement. Utilisation correcte de l'équipement de protection individuel Mesures à prendre lorsqu'une situation d'urgence potentielle est décelée, y compris un incendie, un abordage, un naufrage et l'entrée d'eau dans le navire Mesures à prendre lorsque les signaux d'alarme en cas de situation d'urgence retentissent Importance de la formation et des exercices Connaissance des échappées et des systèmes de communication interne et d'alarme	Evaluation de la preuve donnée d'un enseignement approuvé ou de la participation à un cours approuvé	Les premières mesures prises au moment de la détection d'une situation d'urgence sont conformes aux procédures d'intervention d'urgence établies Les renseignements fournis au moment de donner l'alarme sont rapides, exacts, complets et clairs
Prendre des précautions pour prévenir la pollution du milieu marin	Effets d'une pollution opérationnelle ou accidentelle sur le milieu marin Procédures élémentaires de protection de l'environnement	Evaluation de la preuve donnée d'un enseignement approuvé ou de la participation à un cours approuvé	Les procédures en matière d'organisation destinées à la sauvegarde du milieu marin sont observées à tout moment

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Observer des pratiques de travail sûres	Importance de respecter à tout moment des pratiques de travail sûres Disposition de sécurité et de protection disponibles contre les dangers potentiels à bord Précautions à prendre avant de pénétrer dans des espaces clos Familiarisation avec les mesures adoptées à l'échelon international concernant la prévention des accidents et l'hygiène du travail	Evaluation de preuve donnée d'un enseignement approuvé ou de la participation à un cours approuvé	Les pratiques de travail sûres sont observées et l'équipement de sécurité et de protection approprié est utilisé correctement à tout moment
Comprendre les ordres et se faire comprendre dans le cadre des tâches à accomplir à bord	Aptitude à comprendre les ordres et à communiquer avec les autres dans le cadre des tâches à accomplir à bord	Evaluation de la preuve donnée d'un enseignement approuvé ou de la participation à un cours approuvé	Les communications sont claires et efficaces à tout moment
Contribuer au maintien de bonnes relations humaines à bord du navire	Importance de maintenir de bonnes relations humaines et de travail à bord du navire Responsabilités sociales, conditions d'emploi, droits et obligations des individus, dangers de l'abus des drogues et de l'alcool	Evaluation de la preuve donnée d'un enseignement approuvé ou de la participation à un cours approuvé	Les normes attendues de travail et de comportement sont observées à tout moment

Section A-VI/2

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage, des canots de secours et des canots de secours rapides

Aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours autres que les canots de secours rapides

Norme de compétence

1 Tout candidat au certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours autres que les canots de secours rapides doit être tenu de démontrer qu'il est compétent pour s'acquitter des tâches et responsabilités énumérées dans la colonne 1 du tableau A-VI/2-1.

2 Le niveau de conaissance des matières énumérées dans la colonne 2 du tableau A-VI/2-1 doit être suffisant pour permettre au candidat de mettre à l'eau une embarcation ou un radeau de sauvetage ou un canot de secours dans une situation d'urgence et d'en prendre la responsabilité.

3 La formation et l'expérience nécessaires pour atteindre le niveau requis de connaissances théoriques, de compréhension et d'aptitude doivent tenir compte des recommandations figurant dans la partie B du présent Code.

4 Tout candidat au certificat doit être tenu de prouver qu'il a atteint la norme de compétence requise au cours des cinq dernières années de la manière suivante:

.1 par une démonstration de sa compétence pour s'acquitter des tâches et des responsabilités énumérées dans la colonne 1 du tableau A-VI/2-1, conformément aux méthodes permettant de démontrer les compétences et aux critères d'évaluation des compétences qui figurent dans les colonnes 3 et 4 du même tableau; et

.2 par un examen ou une évaluation continue dans le cadre d'un programme de formation approuvé qui couvre les matières spécifiées dans la colonne 2 du tableau A-VI/2-1.

Aptitude à l'exploitation des canots de secours rapides

Norme de compétence

5 Tout candidat au certificat d'aptitude à l'exploitation des canots de secours rapides doit être tenu de démontrer qu'il est compétent pour s'acquitter des tâches et responsabilités énumérées dans la colonne 1 du tableau A-VI/2-2.

6 Le niveau de connaisance des matières énumérées dans la colonne 2 du tableau A-VI/2-2 doit être suffisant pour permettre au candidat de mettre à l'eau un canot de secours rapide dans une situation d'urgence et d'en prendre la responsabilité.

7 La formation et l'expérience nécessaires pour atteindre le niveau requis de connaissances théoriques, de compréhension et d'aptitude doivent tenir compte des recommandations figurant dans la partie B du présent Code.

8 Tout candidat au certificat doit être tenu de prouver qu'il a atteint la norme de compétence requise au cours des cinq dernières années de la manière suivante:

.1 par une démonstration de sa compétence pour s'acquitter des tâches et des responsabilités énumérées dans la colonne 1 du tableau A-VI/2-2, conformément aux méthodes permettant de démontrer les compétences et aux critères d'évaluation des compétences qui figurent dans les colonnes 3 et 4 du même tableau;

.2 par un examen ou une évaluation continue dans le cadre d'un programme de formation approuvé qui couvre les matières spécifiées dans la colonne 2 du tableau A-VI/2-2.

Tableau A-VI/2-1

Norme de compétence minimale spécifiée en matière d'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours autres que les canots de secours rapides

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Prendre la responsabilité d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage ou d'un canot de secours pendant et après sa mise à l'eau	Construction et armement des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours et éléments faisant partie de cet armement Caractéristiques particulières et équipement des embarcations et radaux de sauvetage et des canots de secours Différents types de dispositifs utilisés pour la mise à l'eau des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours Méthodes de mise à l'eau des embarcations et radeaux de sauvetage par mer agitée Méthodes de récupération des embarcations et radeaux de sauvetage Mesures à prendre après l'abandon du navire Méthodes de mise à l'eau et de récupération des canots de secours par mer agitée	Evaluation de la preuve donnée sous forme d'une démonstration pratique de l'aptitude à : .1 redresser un radeau de sauvetage renversé tout en portant une brassière de sauvetage .2 interpréter les inscriptions figurant sur les embarcations et radeaux de sauvetage quant au nombre de personnes qu'ils sont destinés. .3 donner des ordres corrects pour mettre à l'eau des embarcations et radeaux de sauvetage et y embarquer, pour s'éloigner du navire, manoeuvrer les embarcations et radeaux de sauvetage et débarquer les .4 préparer et mettre à l'eau en toute sécurité les embarcations et radeaux de sauvetage et s'éloigner rapidement du bord du navire	La préparation, l'embarquement et la mise à l'eau des embarcations et radeaux de sauvetage tiennent compte des limitations du matériel et permettent à l'embarcation ou au radeau de s'éloigner du navire en toute sécurité Les premières mesures prises au moment de l'abandon du navire réduisent au minimum les menaces pour la survie Il est tenu compte des limitations du matériel lors de la récupération des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Prendre la responsabilité d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage ou d'un canot de secours pendant et après la mise à l'eau (suite)		.5 récupération en toute sécurité les embarcations et radeaux de sauvetage et les canots de secours en utilisant : des radeaux de sauvetage gonflables et des embarcations de sauvetage ouvertes ou fermées dotées d'un moteur intérieur	
Faire fonctionner le moteur d'une embarcation de sauvetage	Méthodes de mise en marche et de fonctionnement d'un moteur d'embarcation de sauvetage et de ses accessoires ainsi que l'utilisation de l'extincteur d'incendie prévu	Evaluation de la preuve donnée sous forme d'une démonstration pratique de l'aptitude à faire démarrer et fonctionner un moteur intérieur installé à bord d'une embarcation de sauvetage ouverte ou fermée	L'embarcation est propulsée et la puissance profulsive nécessaire pour manoeuvrer est maintenue
S'occuper des survivants et des embarcations et radeaux de sauvetage après l'abandon du navire	Manoeuvrer les embarcations et radeaux de sauvetage par gros temps Utilisation de la bosse, de l'ancre flottante et tout autre matériel Allocation des vivres et de l'eau dans les embarcations et radeaux de sauvetage Mesures prises pour faciliter au maximum le repérage et la localisation des embarcations et radeaux de sauvetage Méthodes de sauvetage par hélicoptère	Evaluation de la preuve donnée sous forme d'une démonstration pratique de l'aptitude à : .1 ramer et barrer et gouverner au compas .2 utiliser les objets de l'armement des embarcations et radeaux de sauvetage .3. gérer des appareils destinés à faciliter le repérage	L'organisation de la survie est adaptée aux circonstances et conditions régnantes

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
S'occuper des survivants et des embarcations et radeaux de sauvetage après l'abandon du navire (suite)	Effets de l'hypothermie et sa prévention; utilisation de couvertures et de vêtements de protection, y compris les combinaisons d'immersion et moyens de protection thermique Utilisation de canots de secours et d'embarcations de sauvetage à moteur pour rassembler les radeaux et repêcher les survivants et les personnes à l'eau Echouage des embarcations et radeaux de sauvetage		
Utilisation de dispositifs de repérage, y compris les dispositifs de communication et de signalisation et les engins pyrotechniques	Engins de sauvetage radioélectriques transportés à bord des embarcations et radeaux de sauvetage, y compris les RLS par satellite, et les répondeurs SAR Signaux de détresse pyrotechniques	Evaluation de la preuve donnée sous forme d'une démonstration pratique de l'aptitude à : .1 utiliser le matériel radioélectrique portatif pour embarcations et radeaux de sauvetage .2 utiliser le matériel de signalisation, y compris les engins pyrotechniques	L'utilisation et le choix des dispositifs de communication et de signalisation conviennent aux circonstances et conditions régnantes
Donner les premiers secours aux survivants	Utiliser le matériel de premier secours et les techniques de réanimation Soins aux blessés, y compris maîtrise de l'hémorragie et traitement du traumatisme	Evaluation de la preuve donnée sous forme d'une démonstration pratique de l'aptitude à s'occuper des blessés pendant et après l'abandon du navire en utilisant le matériel de premier secours et les techniques de réanimation	La cause probable, la nature et la gravité des blessures ou de l'état du blessés sont identifiées rapidement Le traitement des blessés est efffectué dans un ordre de priorité qui réduit au minimum les menaces pour la vie

SERVICE CENTRAL DE LEGISLATION

Tableau A-VI/2-2

Nonne de compétence minimale spécifiée en matière d'exploitation des canots de secours rapides

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Prendre la responsabilité d'un canot de secours rapide pendant et après sa mise à l'eau	Construction et armement des canots de secours rapides et éléments faisant partie de cet armement Caractéristiques particulières et équipement des canots de secours rapides Précautions à prendre pendant la mise à l'eau et la récupération d'un canot de secours rapide Méthodes de redressement d'un canot de secours rapide ayant chaviré Comment manoeuvrer un canot de secours rapide dans les conditions régnantes et dans des conditions météorologiques et d'état de mer défavorables Matériel de navigation et de sécurité disponible dans un canot de secours rapide Circuits de recherche et facteur environnementaux influant sur leur exécution Evaluation de la disponibilité immédiate des canots de secours rapides et de leur armement	Evaluation de la preuve donnée sous forme d'une démonstration pratique de l'aptitude à : .1 contrôler la mise à l'eau et la récupération en toute sécurité d'un canot de secours rapide .2 redresser un canot de secours rapide ayant chaviré .3 manoeuvrer un canot de secours rapide dans les conditions météorologiques et de mer régnantes .4 nager avec un équipement spécial .5 utiliser le matériel de signalisation et de communication entre le canot de secours rapide et un hélicoptère et un navire .6 utiliser le matériel de secours transporté	La préparation, l'embarquement, la mise à l'eau et l'exploitation des canots de secours rapides tiennent compte des limitations du matériel

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Prendre la responsabilité d'un canot de secours rapide pendant et après sa mise à l'eau (suite)	Connaissance de l'entretien, des réparations d'urgence, du gonflage et du dégonflage normaux des chambres de flottabilité des canots de secours rapides gonflés	.7 repêcher une personne à la mer et la transférer à bord d'un hélicoptère de sauvetage ou d'un navire ou la transporter jusqu'à un lieu sûr .8 exécuter des circuits de recherches en tenant compte des facteurs environnementaux	
Faire fonctionner le moteur d'un canot de secours rapide	Méthodes de mise en marche et de fonctionnement d'un moteur de canot de secours rapide et de ses accessoires	Evaluation de la preuve donnée sous la forme d'une démonstration pratique de l'aptitude à faire démarrer et fonctionner un moteur de canot de secours rapide	Le moteur est mis en marche et actionné de manière à pouvoir manoeuvrer

Section A-VI/3

Prescriptions minimales obligatoires pour la formation aux techniques avancées de lutte contre l'incendie

Norme de compétence

1 Les gens de mer désignés pour diriger les opérations de lutte contre l'incendie doivent avoir suivi avec succès une formation avancée aux techniques de lutte contre l'incendie qui mette notamment l'accent sur l'organisation, la stratégie et le commandement et doivent être tenus de démontrer qu'ils sont compétents pour s'acquitter des tâches et des responsabilités énumérées dans la colonne 1 du tableau A-VI/3.

2 Le niveau de connaissance et de compréhension des matières énumérées dans la colonne 2 du tableau A-VI/3 doit être suffisant pour permettre de diriger efficacement les opérations de lutte contre l'incendie à bord du navire.

3 La formation et l'expérience nécessaires pour atteindre le niveau requis de connaissances théoriques, de compréhension et d'aptitude doivent tenir compte des recommandations figurant dans la partie B du présent Code.

4 Tout candidat à, selon le cas, un brevet, un certificat spécial ou une attestation spéciale doit être tenu de prouver qu'il a atteint la norme de compétence requise au cours des cinq dernières années, conformément aux méthodes permettant de démontrer les compétences et aux critères d'évaluation des compétences qui figurent dans les colonnes 3 et 4 du tableau A-VI/3.

Tableau A-VI/3

Norme de compétence minimale spécifiée en matière de techniques avancées de lutte contre l'incendie

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
COMPETENCES	**CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE**	**METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES**	**CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES**
Diriger les opérations de lutte contre l'incendie à bord des navires	Méthodes de lutte contre l'incendie en mer et au port, l'accent étant mis en particulier sur l'organisation, la stratégie et le commandement Utilisation de l'eau pour éteindre l'incendie et son effet sur la stabilité du navire, précautions et mesures correctives Communications et coordination pendant les opérations de lutte contre l'incendie Contrôle de la ventilation, y compris extracteur de fumée Contrôle des circuits de combustible et des circuits électriques Risquer présentés par les procédés de lutte contre l'incendie (distillation sèche, réactions chimiques, incendies dans les cameaux des chaudières, etc.)	Exercices pratiquer et enseignement effectués dans des conditions de formation approuvées et vraiment réalistes (par exemple, conditions de bord simulées) et, chaque fois que cela est possible dans la pratique, dans l'obscurité	Les mesures de lutte contre l'incendie sont prises après une évaluation complète et précise de l'événement et compte tenu de tous les renseignements disponibles L'ordre de priorité, la rapidité et la séquence des mesures prises sont adaptés aux exigences de l'événement et permettent de réduire au minimum les dommages ou risques de dommages pour le navire et les blessures et compromettent le moins possible l'efficacité opérationnelle du navire La transmission de renseignements est rapide, précise, complète et claire La sécurité individuelle pendant les activités de lutte contre l'incendie est assurée à tout moment

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Diriger les opérations de lutte contre l'incendie à bord des navires (suite)	Lutte contre un incendie mettant en cause des marchandises dangereuses Précautions contre l'incendie et risques liés à l'entreposage et à la manutention de matériaux (peintures, etc.) Encadrement des personnes blessées Procédures de coordination avec les équipes d'incendie de terre		
Organiser et entraîner les équipes d'incendie	Préparation de plans d'urgence Composition et effectifs des équipes d'incendie. Stratégies pour lutter contre des incendies dans diverses parties du navire	Exercices pratiques et enseignement effectués dans des conditions de formation approuvées et vraiment réalistes, par exemple des conditions de bord simulées	La composition et l'organisation des équipes de lutte contre l'incendie garantissent l'application rapide et efficace des plans et procédures d'urgence
Inspecter et entretenir les dispositifs et le matériel de détection et d'extinction de l'incendie	Dispositifs de détection de l'incendie. Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie. Matériel portatif et mobile, y compris accessoires, pompes, matériel de secours et de sauvetage, équipement de vie et de protection individuel et matériel de communication Prescriptions concernant les visites réglementaires et les visites de classification	Exercices pratiques utilisant l'équipement et les systèmes approuvés dans des conditions de formation réalistes	Le fonctionnement efficace de tous les dispositifs et de tout le matériel de détection et d'extinction de l'incendie est garanti à tout moment conformément aux spécifications de fonctionnement et à la réglementation
Effectuer une enquête et établir des rapports sur les incidents ayant entrainé un incendie	Evaluation de la cause des incidents ayant entrainé un incendie	Exercices pratiques effectués dans des conditions de formation réalistes	Les causes de l'incendie sont identifiées et l'efficacité des mesures correctives prises est évaluée

Section A-VI/4

Prescriptions minimales obligatoires en matière de soins médicaux d'urgence et de soins médicaux

Norme de compétence applicable aux gens de mer désignés pour dispenser des soins médicaux **d'urgence à bord d'un navire**

1 Tous les gens de mer désignés pour dispenser des soins médicaux d'urgence à bord d'un navire doivent être tenus de démontrer qu'ils sont compétents pour s'acquitter des tâches et responsabilités énumérées dans la colonne 1 du tableau A-VI/4-1.

2 Le niveau de connaissance des matières énumérées dans la colonne 2 du tableau A-VI/4-1 doit être Misant pour permettre aux gens de mer désignés de prendre immédiatement des mesures efficaces en cas d'accident ou de maladie pouvant survenir à bord des navires.

3 Tout candidat à, selon le cas, un brevet, un certificat spécial ou une attestation spéciale en vertu des dispositions du paragraphe 1 de la règle VI/4 doit être tenu de prouver qu'il satisfait à la norme de compétence requise conformément aux méthodes permettant de démontrer les compétences et aux critères d'évaluation des compétences qui figurent dans les colonnes 3 et 4 du tableau A-VI/4-1.

Nonne de compétence applicable **aux gens** de mer désignés pour assumer la responsabilité des soins médicaux à bord d'un navire

4 Tous les gens de mer désignés pour assumer la responsabilité des soins médicaux à bord d'un navire doivent être tenus de démontrer qu'ils sont compétents pour s'acquitter des tâches et responsabilités énumérées dans la colonne 1 du tableau A-VI/4-2.

5 Le niveau de connaissance des matières énumérées dans la colonne 2 du tableau A-VIN-2 doit être suffisant pour permettre aux gens de mer désignés de prendre immédiatement des mesures efficaces en cas d'accident ou de maladie pouvant survenir à bord des navires

6 Tout candidat à, selon le cas, un brevet, un certificat spécial ou une attestation spéciale en vertu des dispositions du paragraphe 2 de la règle VI/4 doit être tenu de prouver qu'il satisfait à la norme de compétence requise conformément aux méthodes permettant de démontrer Les compétences et aux critères d'évaluation des compétences qui figurent dans les colonnes 3 et 4 du tableau A-VI/4-2.

Tableau A-VI/4-1

Norme de compétence minimale spécifiée en matière de soins médicaux d'urgence

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
COMPETENCES	**CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE**	**METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES**	**CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES**
Dispenser immédiatement les premiers soins en cas d'accident ou de maladie à bord	Matériel de premiers secours Anatomie et fonctions de l'organisme Risques d'intoxication à bord, y compris utilisation du Guide de soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses (OSMU) ou du guide national équivalent Examen du blessé ou du malade Lésions de la colonne vertébrale Brûlures, y compris celles dues à des liquides chauds et effets du froid, fractures, luxations et lésions musculaires Soins médicaux à donner aux rescapés Consultation médicale par radio Pharmacologie Stérilisation Arrêt cardiaque, noyade et asphyxie	Evaluation de la preuve donnée d'un enseignement pratique	La cause probable, la nature et la gravité des blessures sont identifiées rapidement et complètement conformément aux pratiques en vigueur en matière de premiers secours Les risques de se blesser et de blesser les autres sont réduits au minimum à tout moment Le traitement des blessures et des affections des patients est approprié et conforme aux pratiques reconnues en matière de premiers secours et aux directives internationales

Tableau A-VI/4-2

Norme de compétence minimale spécifiée pour les personnes responsables des soins médicaux à bord des navires

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
COMPETENCES	**CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE**	**METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES**	**CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES**
Dispenser des soins médicaux aux personnes malades ou blessées à bord du navire	Soins aux blessés : .1 lésions crâniennes et vertébrales .2 lésions des oreilles, du nez, de la gorge et des yeux .3 hémorragies externes et internes .4 brûlures, y compris celles dues à des liquides chauds et gelures .5 fractures, luxations et lésions musculaires .6 blessures, cicatrisation et infection de la plaie .7 soulagement de la douleur, .8 techniques de suture et de clampage .9 traitement des douleurs abdominales aiguës .10 petites interventions chirurgicales .11 pansements et bandages	Evaluation de la preuve donnée d'un enseignement pratique et d'une démonstration Si cela est possible, une expérience pratique approuvée dans un hôpital ou autre établissement similaire	L'identification des symptômes est effectuée sur la base des principes de l'examen clinique et du passé médical La protection contre l'infection et la propagation des maladies est complète et efficace Le personnel a une attitude calme, assurée et rassurante Le traitement des blessures ou des affections est approprié et conforme aux pratiques médicales admises et aux guides médicaux nationaux et internationaux pertinents Le dosage et l'administration de drogues et de médicaments sont conformes aux recommandations du fabricant et aux pratiques médicales admises La signification des changements dans l'état du patient est reconnue rapidement

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Dispenser des soins médicaux aux personnes malades ou blessées à bord du navire (suite)	Aspects des soins infirmiers : .1 principes généraux .2 soins infirmiers Maladies: .1 cas médicaux et urgences .2 maladies sexuellement transmissibles .3 maladies tropicales et infectieuses Abus de l'alcool et des drogues Soins dentaires Gynécologie, grossesse et accouchement Soin médical des personnes sauvées Décès en mer Hygiène Prévention de la maladie : .1 distinction, désinsectisation, dératisation .2 vaccination		

COMPETENCES	CONNAISSANCES, COMPREHENSION ET APTITUDE	METHODES PERMETTANT DE DEMONTRER LES COMPETENCES	CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES
Dispenser des soins médicaux aux personnes malades ou blessées à bord du navire (suite)	Tenue des dossiers et exemplaires des règlements applicables : .1 tenue des dossiers médicaux .2 règlements internationaux et nationaux concernant la médecine en mer		
Participer à des systèmes coordonnés d'assistance médicale aux navires	Assistance externe : .1 consultation médicale par radio .2 transport des malades et des blessés (y compris évacuation par hélicoptère) .3 assistance médicale aux gens de mer malades, y compris coordination avec les autorités sanitaires portuaires ou les services des consultations dans les ports		Les procédures d'examen clinique sont complètes et sont conformes aux instructions reçues La méthode et les préparatifs en vue de l'évacuation sont conformes aux procédures reconnues et sont destinés à garantir le bien-être optimal du patient Les procédures à suivre pour obtenir une consultation médicale par radio sont conformes aux pratiques établies et aux recommandations

CHAPITRE VII

NORMES CONCERNANT LA DELIVRANCE D'AUTRES BREVETS

Section A-VII/1

Délivrance d'autres brevets

1 Tout candidat à un brevet, au niveau opérationnel, en vertu des dispositions du chapitre VII de l'Annexe de la Convention, doit avoir suivi un enseignement et une formation appropriés et satisfaire à la norme de compétence prescrite pour toutes les fonctions spécifiées soit dans le tableau A-II/1, soit dans le tableau A-III/1. Des fonctions spécifiées respectivement dans le tableau A-II/1 ou A-III/1 peuvent être ajoutées à condition que le candidat ait suivi un enseignement et une formation complémentaires appropriés et satisfasse aux nonnes de compétence prescrites dans ce tableau pour les fonctions en question.

2 Tout candidat à un brevet, au niveau de direction, en tant que personne ayant le commandement d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, ou en tant que personne qui sera appelée à prendre le commandement d'un tel navire en cas d'incapacité de la personne assumant le commandement, doit satisfaire non seulement à la norme de compétence spécifiée dans le tableau A-II/1 mais doit aussi avoir suivi un enseignement et une formation appropriés et satisfaire aux normes de compétence prescrites pour toutes les fonctions spécifiées dans le tableau A-II/2. D'autres fonctions spécifiées dans les tableaux du chapitre III de la présente partie peuvent être ajoutées à condition que le candidat ait suivi un enseignement et une formation complémentaires appropriés et satisfasse aux normes de compétence prescrites dans ces tableaux pour les fonctions en question.

3 Tout candidat à un brevet, au niveau de direction, en tant que personne responsable de la propulsion mécanique d'un navire dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kW, ou en tant que personne à laquelle une telle responsabilité incombera en cas d'incapacité de la personne responsable de la' propulsion mécanique du navire, doit satisfaire non seulement à la norme de compétences spécifiée dans le tableau A-WI mais aussi avoir suivi un enseignement et une formation appropriés pour satisfaire aux normes de compétence prescrites pour toutes les fonctions spécifiées dans le tableau A-III/2. D'autres fonctions spécifiées dans les tableaux du chapitre II de la présente parue peuvent être ajoutées à condition que le candidat ait suivi un enseignement et une formation complémentaires appropriés et satisfasse aux normes de compétence prescrites dans ces tableaux pour les fonctions en question.

4 Tout candidat-à un brevet, au niveau d'appui, concernant la navigation ou la mécanique navale doit satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans le tableau A-II/4 ou A-III/4 de la présente parue, selon le cas.

Section A-VII/2

Délivrance de brevets aux gens de mer

1 Conformément aux prescriptions du paragraphe 1.3 de la règle VII/1, tout candidat à un brevet en vertu des dispositions du chapitre VII, pour l'exécution, au niveau opérationnel, des fonctions spécifiées dans le tableau A-II/1 ou A-III/1, doit :

.1 avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée minimale de un an, dont six mois au moins en-exécutant des tâches dans la chambre des machines sous la supervision d'un officier mécanicien qualifié et, lorsque la fonction de navigation est exigée, six mois au moins en exécutant des tâches relatives au quart à la passerelle, sous la supervision d'un officier de quart à la passerelle qualifié; et

.2 avoir suivi, au cours de ce service, des programmes approuves de formation à bord satisfaisant aux prescriptions pertinentes des sections A-II/1 et A-III/1 et décrits dans un registre de formation approuvé.

2 Tout candidat à un brevet en vertu des dispositions du chapitre VII, pour l'exécution, au niveau de direction, d'une combinaison de fonctions spécifiées dans les tableaux A-II/2 et A-III/2, doit avoir accompli un service en mer approuvé en rapport avec les fonctions qui seront mentionnées sur le visa apposé sur le brevet, de la manière suivante:

.1 pour les personnes autres que celles ayant le commandement du navire ou la responsabilité de sa propulsion mécanique: 12 mois en exécutant des tâches, au niveau

opérationnel, en rapport avec la règle III/2 ou III/3, selon le cas et, lorsque la fonction de navigation est requise au niveau de direction, 12 mois au moins en exécutant des tâches liées au quart à la passerelle au niveau opérationnel;

.2 pour les personnes ayant le commandement du navire ou la responsabilité de sa propulsion mécanique : 48 mois au moins, comprenant la période prévue au paragraphe 2. 1 de la présente section en exécutant, en tant qu'officier breveté, des tâches liées aux fonctions qui seront mentionnées sur le visa apposé sur le brevet, dont : 24 mois en s'acquittant des fonctions spécifiées dans le tableau A-II/1 et 24 mois en s'acquittant des fonctions spécifiées dans les tableaux A-III/1 et A-III/2.

Section A-VII/3

Principes régissant la délivrance d'autres brevets

(Aucune disposition)

CHAPITRE VIII

NORMES CONCERNANT LA VEILLE

Section A-VIII/1

Aptitude au service

1 Toutes les personnes auxquelles des tâches sont assignées en tant qu'officier de quart ou matelot faisant partie d'une équipe de quart doivent pouvoir prendre au moins 10 heures de repos au cours de toute période de 24 heures.

2 Les heures de repos peuvent être réparties en deux périodes au plus, dont l'une doit être d'au moins 6 heures d'affilée.

3 Les prescriptions relatives aux périodes de repos, énoncées aux paragraphes 1 et 2, ne doivent pas nécessairement être appliquées en cas d'urgence ou d'exercice, ou dans d'autres conditions d'exploitation exceptionnelles.

4 Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2, la période minimale de 10 heures peut être ramenée à un minimum de 6 heures consécutives à condition qu'une réduction de cet ordre ne soit pas imposée pendant plus de deux jours et que 70 heures au moins de repos soient accordées tous les sept jours.

5 Les Administrations doivent exiger que les horaires de quart soient affichés en un endroit d'accès facile.

Section A-VIII/2

Organisation de la veille et principes à observer

PARTIE 1 - DELIVRANCE DES BREVETS

1 L'officier chargé du quart à la passerelle ou sur le pont doit être dûment qualifié conformément aux dispositions du chapitre II ou du chapitre VII en rapport avec les tâches liées à la tenue du quart à la passerelle ou sur le pont.

2 L'officier chargé du quart machine doit être dûment qualifié conformément aux dispositions du chapitre III ou du chapitre VII en rapport avec les tâches liées à la tenue du quart machine.

PARTIE 2 - PLANIFICATION DU VOYAGE

Dispositions générales

3 Le voyage prévu doit être planifié à l'avance compte tenu de toutes les informations pertinentes et toute route tracée sur la carte doit être vérifiée avant le début du voyage.

4 Le chef mécanicien doit, en consultation avec le capitaine, définir à l'avance les approvisionnements requis pour le voyage prévu en tenant compte des besoins en combustible, eau,

huiles de graissage, produits chimiques, pièces non réutilisables et autres pièces de rechange, outils et fournitures, ainsi que de tous autres besoins.

Planification préalable à tout voyage

5 Avant chaque voyage, le capitaine de tout navire doit s'assurer que lors de l'établissement de ta route prévue entre le port de départ et le premier port d'escale, on utilise des cartes adéquates et appropriées et autres publications nautiques nécessaires pour le voyage prévu, qui contiennent des informations exactes, complètes et à jour sur les limitations et risques pour la navigation, permanents ou prévisibles, et qui intéressent la sécurité de la navigation du navire.

Vérification et affichage de la route prévue

6 Une fois que la route prévue a été vérifiée compte tenu de toutes les informations pertinentes, elle doit être clairement affichée sur les cartes appropriées et l'officier chargé du quart qui doit vérifier chaque route à suivre avant de l'utiliser doit pouvoir s'y reporter en permanence pendant le voyage.

Ecart par rapport à la route prévue

7 s'il est décidé, pendant un voyage, de changer le port d'escale suivant par rapport à celui qui avait été prévu, ou si le navire doit s'écarter considérablement de La route prévue pour d'autres raisons, une route modifiée doit être planifiée avant que le navire ne s'écarte sensiblement de celle qui était prévue à l'origine.

PARTIE 3 - TENUE DU QUART EN MER

Principes généraux applicables à la tenue du quart

8 Les parties doivent appeler l'attention des compagnies, des capitaines, des chefs mécaniciens et du personnel de quart sur les principes ci-après qui doivent être observés pour assurer que les quarts soient continuellement tenus en toute sécurité.

9 Le capitaine de tout navire est tenu de faire en sorte que l'organisation de la tenue du quart permette d'assurer le quart à la passerelle en toute sécurité, Sous son autorité générale, les officiers de quart à la passerelle sont responsables de la sécurité de la navigation pendant leur période de service, lors de laquelle ils s'attacheront notamment à éviter les abordages et les échouements.

10 Le chef mécanicien de tout navire est tenu de vérifier, en consultation avec le capitaine, que l'organisation de la tenue du quart permet d'assurer le quart machine en toute sécurité.

Protection du milieu marin

11 Le capitaine, les officiers et tes matelots doivent être conscients de la gravité des conséquences que peut avoir une pollution opérationnelle ou accidentelle du milieu marin et doivent prendre toutes les précautions possibles pour empêcher une telle pollution notamment en appliquant les règles internationales et les règlements portuaires pertinents.

PARTIE 3-1 - PRINCIPES FONDAMENTAUX A OBSERVER LORS DU QUART A LA PASSERELLE

12 L'officier chargé du quart à la passerelle est le représentant du capitaine et il est essentiellement responsable à tout moment de la sécurité de la navigation du navire et du respect du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

Veille

13 Une veille satisfaisante doit être maintenue en permanence conformément à La règle 5 du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer et doit consister à :

.1 maintenir une vigilance constante, visuelle et auditive, ainsi que par tous les autres moyens disponibles, en ce qui concerne toute modification sensible des conditions d'exploitation;

.2 évaluer pleinement la situation et les risques d'abordage, d'échouement et les autres dangers pour la navigation; et

.3 repérer les navires ou aéronefs en détresse, les naufragés, les épaves et les débris et les autres risques pour la sécurité de la navigation.

14 L'homme de veille doit pouvoir consacrer toute son attention au maintien d'une veille satisfaisante et ne doit entreprendre ou se voir confier aucune tâche susceptible de gêner le maintien de cette veille.

15 Les tâches assignées à l'homme de veille et au timonier sont distinctes et l'on ne doit pas considérer le timonier comme préposé à la veille lorsqu'il est à la barre, sauf sur les navires de faible tonnage où l'on a une vue dégagée sur tout l'horizon depuis la barre et où rien ne gêne la vision nocturne ni n'entrave de quelque autre manière le maintien d'une veille satisfaisante. De jour, l'officier chargé du quart à la passerelle peut assurer seul la veille à condition que dans chaque cas :

.1 la situation ait été attentivement évaluée et qu'il ait été établi sans doute possible que la veille peut être maintenue en toute sécurité;

.2 il ait été dûment tenu compte de tous les facteurs pertinents et notamment, sans que cette énumération soit limitative :

- des conditions météorologiques
- de la visibilité
- de la densité du trafic
- de la proximité de dangers pour la navigation
- de attention nécessaire pour naviguer à l'intérieur ou à proximité de dispositifs de séparation du trafic;

.3 une assistance soit immédiatement disponible à la passerelle en cas d'appel si un changement de situation l'exige.

16 Lorsqu'il s'assure que la composition de l'équipe de quart à la passerelle permet de maintenir en permanence une veille satisfaisante, le capitaine doit tenir compte de tous les facteurs pertinents, dont ceux qui sont décrits dans la présente section du Code ainsi que des facteurs suivants :

.1 visibilité conditions météorologiques et état de la mer,

.2 densité du trafic et autres activités menées dans la zone où le navire navigue;

.3 attention **nécessaire** 'pour naviguer à l'intérieur ou à proximité de dispositifs de séparation du trafic **ou autres** mesures d'organisation du trafic;

.4 charge de travail supplémentaire due à la nature des fonctions du navire, **aux** exigences immédiates en matière d'exploitation et aux manoeuvres anticipées;

.5 aptitude physique de tout membre de l'équipage de service affecté à la bordée de quart;

.6 connaissance de la compétence professionnelle des officiers et de l'équipage du navire et confiance dans ces compétences;

.7 expérience de chaque officier de quart à la passerelle et familiarisation de cet officier avec le matériel, les procédures de bord et la capacité de manoeuvre du navire;

.8 activités menées à bord du navire à un moment donné, y compris les activités liées aux radiocommunications, et disponibilité d'une assistance immédiate à la passerelle en cas de besoin;

.9 état de fonctionnement des instruments et des commandes de la passerelle, y compris des dispositifs d'alarme;

.10 commande du gouvernail et de l'hélice et qualités manoeuvrières du navire;

.11 dimensions du navire et champ de vision depuis le poste d'où le navire est commandé;

.12 configuration de la passerelle dans la mesure où elle risque d'empêcher un membre de l'équipe de quart de percevoir visuellement ou à l'ouïe, tout élément nouveau extérieur, et

.13 toutes nonnes, procédures ou directives applicables relatives à l'organisation de la veille et à l'aptitude physique adoptées par l'organisation.

Organisation du quart

17 Pour déterminer la composition de l'équipe de quart à la passerelle, qui peut comprendre des matelots ayant les qualifications appropriées, on doit prendre notamment en considération les facteurs suivants :

.1 obligation de ne laisser à aucun moment la passerelle sans personnel de quart;

.2 conditions météorologiques, visibilité, jour ou nuit;

.3 proximité de dangers pour la navigation susceptible d'imposer à l'officier chargé du quart à la passerelle des tâches supplémentaires relatives à la navigation;

.4 utilisation et état de fonctionnement des aides à la navigation, telles que le radar ou les dispositifs électroniques d'indication de position, et de tout autre appareil affectant la sécurité de la navigation du navire;

.5 existence d'un pilote automatique;

.6 **tâches relatives aux radiocommunications à exécuter;**

.7 présence à la passerelle de commandes, alarmes et indicateurs relatifs aux locaux de machines sans personnel de quart, procédures d'utilisation et limitations; et

.8 pressions inhabituelles que pourraient imposer au quart à la passerelle des circonstances spéciales sur le plan de l'exploitation.

Relève du quart

18 L'officier chargé du quart à la passerelle ne doit pas passer le quart à l'officier de relève s'il y a des raisons de penser que ce dernier n'est pas capable de s'acquitter efficacement des tâches relatives au quart, auquel cas le capitaine doit en être informé.

19 L'officier de relève doit vérifier que les membres de la bordée de relève sont pleinement capables de s'acquitter de leurs tâches, notamment en ce qui concerne l'adaptation à la vision nocturne. Les officiers de relève ne doivent prendre le quart que lorsque leur vision est complètement adaptée aux conditions lumineuses.

20 Avant de prendre le quart, les officiers de relève doivent vérifier le point estimé ou vrai et confirmer la route, le cap et la vitesse pévus; ils doivent aussi vérifier les commandes des locaux de machines sans personne1 de quart et prendre note de tout danger pour la navigation qu'ils peuvent s'attendre à rencontrer durant leur quart.

21 Les officiers de relève doivent s'être personnellement assurés :

.1 des consignes permanentes et autres instructions particulières du capitaine au sujet de la navigation du navire;

.2 de la position, du cap, de la vitesse et du tirant d'eau du navire;

.3 des marées, courants, conditions météorologiques, visibilité actuels et prévus, et des incidences de ces facteurs sur le cap et la vitesse;

.4 des procédures d'utilisation des machines principales pour manoeuvrer lorsque ces dernières sont commandées depuis la passerelle; et

.5 de situation sur le plan de la navigation, et notamment, sans que la liste soit limitative :

.5.1 de l'état de fonctionnement de l'ensemble du matériel de navigation et de sécurité utilisé ou susceptible d'être utilisé pendant le quart;

.5.2 des variations des compas gyroscopique et magnétique;

.5.3 de la présence et des mouvements des navires en vue ou dont la présence à proximité est établie;

.5.4 des conditionset dangers susceptibles d'être rencontrés pendant le quart; et

.5.5 des effets possibles de la gîte, de l'assiette, de la densité de l'eau et de l'effet d'accroupissement sur la hauteur d'eau sous la quille.

22 Si, au moment du changement de quart, une manoeuvre ou toute autre action destinée à éviter un danger est en cours, la relève de l'officier chargé du quart à la passerelle devrait être différée jusqu'à ce que ces opérations soient terminées.

Tenue du quart à la passerelle

23 L'officier chargé du quart à la passerelle doit :

.1 assurer le quart sur la passerelle;

.2 ne quitter ce poste en aucun cas avant d'avoir été dûment relevé;

.3 rester responsable de la sécurité de la navigation malgré la présence du capitaine sur la Passerelle jusqu'à ce qu'il ait été expressément informé que le capitaine assume cette responsabilité et que cela soit réciproquement compris; et

.4 informer le capitaine s'il a des doutes quant aux mesures à prendre pour assurer la sécurité.

24 Pendant le quart, il faut vérifier le cap, la position et la vitesse à des intervalles suffisamment fréquents, en utilisant les aides à la navigation nécessaires, pour s'assurer que le navire suit la route prévue.

25 L'officier chargé du quart à la passerelle doit connaître parfaitement l'emplacement et le fonctionnement de l'ensemble du matériel de sécurité et de navigation à bord du navire; ii doit être conscient et tenir compte des limites de fonctionnement de ce matériel.

26 L'officier chargé du quart à la passerelle ne doit entreprendre ou se voir confier aucune tâche de nature à compromettre la sécurité de la navigation.

27 Les officiers de quart à la passerelle doivent utiliser le plus efficacement possible l'ensemble du matériel de navigation dont ils disposent.

28 Lorsqu'il utilise le radar, l'officier chargé du quart à la passerelle doit tenir compte de la nécessité d'observer à tout moment les dispositions relatives à l'utilisation du radar qui figurent dans le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

29 En cas de nécessité, l'officier chargé du quart à la passerelle ne doit pas hésiter à faire usage de la barre, des machines et du matériel de signalisation sonore. Toutefois, ii doit signaler suffisamment à l'avance, si possible, toute modification envisagée du régime des machines ou toute utilisation effective des commandes à la passerelle des machines sans personnel de quart conformément aux procédures applicables.

30 Les officiers de quart à la passerelle doivent connaître les qualités manoeuvrières de leur navire, et notamment ses distances d'arrêt, et avoir conscience du fait que d'autres navires peuvent avoir des qualités manoeuvrières différentes.

31 Durant le quart, il faut noter soigneusement les mouvements et activités relatifs à la navigation du navire.

32 Il importe particulièrement que l'officier chargé du quart à la passerelle s'assure à tout moment qu'une veille satisfaisante est maintenue. Lorsque le navire a une chambre des cartes séparée, l'officier chargé du quart à la passerelle peut, si cela est indispensable, s'y rendre pour une courte période, pour s'acquitter des tâches nécessaires à la navigation, mais il devra d'abord s'assurer qu'il peut le faire sans danger et qu'une veille satisfaisante est maintenue.

33 Des essais de fonctionnement du matériel de navigation de bord doivent être effectués en mer aussi fréquemment que possible et lorsque les circonstances le permettent, particulièrement lorsque l'on Prévoit des conditions de navigation dangereuses. Ces essais doivent être consignés s'il y a lieu. Ils doivent aussi être effectués avant l'arrivée au port et le départ du port.

34 L'officier chargé du **quart** à la passerelle doit procéder régulièrement à des vérifications pour s'assurer :

.1 que la personne qui gouverne le navire ou le pilote automatique suit correctement le cap;

.2 que la variation du compas-étalon est déterminée au moins une fois pendant le quart et si possible après tout changement important de cap; que le compas-étalon et le gyrocompas sont fréquemment comparés et que les répétiteurs sont calés sur le compas principal;

.3 que le pilote automatique est vérifié manuellement au moins une fois par quart;

.4 que les feux de navigation et de signalisation ainsi que les autres appareils de navigation fonctionnent correctement;

.5 que le matériel radioélectrique fonctionne correctement conformément au paragraphe 86 de la présente section; et

.6 que les commandes, alarmes et indicateurs relatifs aux locaux de machines sans personnel de quart fonctionnent correctement.

35 L'officier chargé du quart à la passerelle doit avoir à l'esprit qu'il est nécessaire d'observer à tout moment Les prescriptions en vigueur de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS). Il doit aussi tenir compte du fait que:

.1 il est nécessaire de faire appel à une personne pour gouverner le navire et de passer du pilote automatique à la commande manuelle en temps voulu pour pouvoir faire face dans des conditions de sécurité à toute situation dangereuse; et

.2 lorsque le navire est sur pilote automatique, il est particulièrement dangereux de laisser la situation évoluer jusqu'à un point où l'officier chargé du quart à la passerelle ne dispose d'aucune aide et doit interrompre la veille pour prendre des mesures d'urgence.

36 Les officiers de quart doivent connaître parfaitement le fonctionnement de toutes les aides électroniques à la navigation se trouvant à bord et notamment Leurs possibilités et Limites d'utilisation et doivent utiliser ces aides selon qu'il convient et tenir compte du fait que le sondeur à échu est une aide précieuse à la navigation.

37 L'officier chargé du quart à la passerelle doit utiliser le radar, chaque fois qu'il rencontre ou qu'il s'attend à rencontrer des conditions de visibilité réduite et en permanence lorsque le navire se trouve dans des eaux encombrées en tenant dûment compte des limites d'utilisation de l'appareil.

38 L'officier chargé du quart à la passerelle doit veiller à changer les échelles de distance à des intervalles suffisamment rapprochés pour détecter les échos le plus tôt possible. 11 ne faut pas perdre de vue que les échos faibles ou indistincts peuvent échapper à la détection.

39 Lorsqu'il utilise le radar, l'officier chargé du quart à la passerelle doit choisir une échelle de distance appropriée, observer soigneusement l'image et doit veiller à commencer le pointage ou l'analyse systématique largement à temps.

40 L'officier chargé du quart à La passerelle doit immédiatement informer le capitaine :

.1 si la visibilité est réduite ou risque d'être réduite;

.2 si les conditions du tic ou les mouvements des autres navires suscitent des inquiétudes;

.3 s'il éprouve des difficultés à maintenir la route;

.4 s'il n'a pas aperçu la terre ou un amer; ou s'il n'a pas obtenu de sondes au moment prévu;

.5 si, à un moment où il ne s'y attendait pas, il aperçoit la terre ou un amer ou s'il constate un changement dans les sondes;

.6 en cas de panne des machines, de la commande à distance des machines propulsives, de l'appareil à gouverner ou de tout appareil de navigation, alarme ou indicateur essentiel;

.7 en cas de début de fonctionnement du matériel radioélectrique;

.8 par gros temps, en cas de risque d'avarie due aux intempéries;

.9 si le navire doit faire face à un danger quelconque pour la navigation, tel que glaces ou épaves; et

.10 dans toute autre situation d'urgence ou s'il a le moindre doute.

41 Bien qu'il soit tenu d'informer immédiatement le capitaine dans les circonstances susmentionnées, l'officier chargé du quart à la passerelle ne doit pas pour autant hésiter à prendre immédiatement des mesures pour assurer fa sécurité du navire lorsque la situation l'exige.

42 L'officier chargé du quart à la passerelle doit donner au personnel de quart toutes les instructions et tous les renseignements nécessaires pour assurer le quart en toute sécurité et notamment une veille satisfaisante.

Tenue du quart dans des conditions et des zones différentes

Temps clair

43 L'officier chargé du quart à la passerelle doit effectuer fréquemment des relèvements précis au compas des navires qui s'approchent afin de déceler au plus tôt un risque d'abordage; il doit avoir à l'esprit que ce risque peut parfois exister même lorsqu'un changement appréciable de relèvement est évident, surtout lorsque le navire s'approche d'un très grand navire ou d'un train de remorque ou s'approche de très près d'un autre navire. Il doit également manoeuvrer franchement et suffisamment à temps conformément aux dispositions applicables du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer et vérifier par la suite que cette manoeuvre a eu l'effet souhaité.

44 Par temps clair, l'officier chargé du quart à la passerelle doit s'exercer à l'utilisation du radar chaque fois que cela est possible.

Visibilité réduite

45 Lorsque la visibilité est réduite ou risque d'être réduite, la première responsabilité de l'officier de quart à la passerelle est d'observer les dispositions pertinentes du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer en veillant notamment à émettre les signaux de brume, à avancer à une vitesse de sécurité et à tenir les machines prêtes à manoeuvrer immédiatement. L'officier chargé du quart à la passerelle doit en outre:

.1 informer le capitaine,

.2 assigner des tâches de veille de manière appropriée;

.3 montrer les feux de navigation; et

.4 faire fonctionner et utiliser le radar.

Périodes d'obscurité

46 Le capitaine et l'officier chargé du quart à la passerelle doivent, lorsqu'ils organisent le service de veille, tenir dûment compte de Equipement de la passerelle, des aides à la navigation disponibles ainsi que de leurs limitions et des procédures et sauvegardes mises en oeuvre.

Eaux côtières et eaux encombrées

47 On doit utiliser la carte à la plus grande échelle disponible à bord, de la zone dans laquelle se trouve le navire, corrigée pour tenir compte des renseignements les plus récents. Le point doit être fait à intervalles rapproches et à l'aide de plusieurs méthodes, chaque fois que les circonstances le permettent.

48 L'officier charge du quart à la passerelle doit identifier positivement tous les amers appropriés.

Navigation avec un pilote à bord

49 Nonobstant les tâches et obligations qui incombent aux pilotes, leur présence à bord ne décharge pas le capitaine ou l'officier chargé du quart à la passerelle des tâches et obligations qui leur incombent sur le plan de la sécurité du navire. Le capitaine et le pilote doivent échanger des renseignements sur les procédures de navigation, les conditions locales et les caractéristiques du navire. Le capitaine et/ou l'officier charge du quart à la passerelle doivent coopérer étroitement avec le pilote et vérifier de manière précise la position et les mouvements du navire.

50 S'il éprouve des doutes quant aux manoeuvres ou aux intentions du pilote, l'officier chargé du quart à la passerelle doit obtenir des éclaircissements auprès de celui-ci et si le doute persiste, il doit en aviser immédiatement le capitaine et prendre toute mesure nécessaire avant l'arrivée du capitaine.

Navire au mouillage

51 Si le capitaine le juge nécessaire, un quart à la passerelle doit être assuré en permanence lorsque le navire est au mouillage et l'officier chargé du quart à la passerelle doit :

.1 déterminer et porter la position du navire sur la carte appropriée dès que possible;

.2 lorsque les circonstances le permettent, prendre à des intervalles suffisamment rapprochés, des relèvements d'amers ou d'objets à terre facilement identifiables pour vérifier que le navire reste bien à son poste de mouillage;

.3 s'assurer qu'une veille satisfaisante est maintenue;

.4 s'assurer que des rondes sont effectuées à bord à des intervalles réguliers;

.5 observer les conditions météorologiques, de marée et l'état de la mer;

.6 avertir le capitaine et prendre toutes les mesures nécessaires si le navire chasse sur l'ancre;

.7 s'assurer que l'état de disponibilité des machines principales et autres machines est conforme aux instructions du capitaine;

.8 aviser le capitaine de toute dégradation de la visibilité;

.9 s'assurer que le navire arbore les feux et marques appropriés et émet les signaux sonores voulus conformément à toutes les règles applicables; et

.10 prendre des mesures pour protéger l'environnement de toute pollution causée par le navire et se conformer aux règles applicables en matière de pollution.

PARTIE 3-2 - PRINCIPES A OBSERVER LORS DU QUART MACHINE

52 Le mot "quart machine" tel qu'utilisé dans les parties 3-2, 4-2 et 4-4 de la présente section désigne soit une personne ou un groupe de personnes composant l'équipe de quart, soit la période de service d'un officier, que la présence de cet officier dans les locaux de machines soit requise ou non.

53 L'officier chargé du quart machine est le représentant du chef mécanicien et il est essentiellement responsable, à tout moment, de la sécurité et de l'efficacité du fonctionnement et de l'entretien des machines ayant une incidence sur la sécurité du navire et doit assurer l'inspection, la bonne marche et la vérification, selon que de besoin, de l'ensemble des machines et du matériel dont le quart a la responsabilité.

Organisation du quart

54 La composition du quart machine doit être, en tout temps, adéquate pour assurer le bon fonctionnement de toutes les machines qui servent à l'exploitation du navire, que la commande soit automatique ou manuelle, et doit être adaptée aux circonstances et aux conditions régnantes.

55 Pour décider de la composition du quart machine, qui peut comprendre des matelots ayant les qualifications appropriées, on doit prendre notamment en considération les facteurs suivants :

.1 type de navire et type et état des machines;

.2 surveillance adéquate, en tout temps, des machines ayant une incidence sur la sécurité du navire;

.3 modes particuliers d'exploitation dictés, par exemple, par les conditions météorologiques, les glaces, les eaux contaminées les eaux peu profondes, les conditions d'urgence, la maîtrise des avaries ou l'atténuation de la pollution;

.4 qualifications et expérience des membres du quart;

.5 sauvegarde de la vie humaine, sécurité du navire, de la cargaison et du port et protection de l'environnement

.6 observation des règles internationales, nationales et locales; et

.7 maintien de l'exploitation courante du navire.

Relève du quart

56 L'officier chargé du quart machine ne doit pas passer le quart à l'officier de relève s'il a des raisons de penser que ce dernier n'est manifestement pas capable de s'acquitter efficacement des tâches relatives au quart auquel cas le chef mécanicien doit en être informé.

57 L'officier de relève doit s'assurer que les membres de la bordée de relève sont, selon toute apparence, pleinement capables de s'acquitter efficacement de leurs tâches.

58 Avant de prendre le quart machine, les officiers de relève doivent s'être assurés au moins de ce qui suit :

.1 consignes permanentes et consignes particulières du chef mécanicien concernant le fonctionnement des systèmes et des machines du navire;

.2 nature de tous les travaux en cours d'exécution sur les machines et systèmes, personnel occupé à ces tâches et risques susceptibles de se présenter;

.3 niveau et, le cas échéant, état de l'eau ou des résidus dans les fonds de cale, les citernes de ballast, les citernes à résidus, les caisses de réserve, les caisses d'eau douce, les caisses à eaux usées, ainsi que les prescriptions particulières concernant l'utilisation ou l'évacuation de leur contenu;

.4 état et niveau du combustible dans les caisses de réserve, les caisses de décantation, les caisses journalières et autres installations de stockage du combustible;

.5 prescriptions particulières à respecter pour l'évacuation des eaux du système sanitaire;

.6 état et mode de fonctionnement des divers systèmes; principaux et auxiliaires, y compris le système d'alimentation en énergie électrique;

.7 le cas échéant, état des instruments du pupitre de surveillance et de commande, et quel matériel est exploité manuellement;

.8 le cas échéant, état et mode de fonctionnement des commandes automatiques des chaudières telles que les systèmes de réglage de la flamme et les systèmes de réglage des limites, les systèmes de contrôle de chauffe et de l'alimentation en combustible, et de tout autre matériel servant au fonctionnement des chaudières **à** vapeur,

.9 conditions défavorables qui pourraient résulter des intempéries, de la présence de glaces, de la contamination de l'eau ou de petits fonds;

.10 modes particuliers d'exploitation dictés par une panne de matériel ou des conditions défavorables du navire;

.11 faits signalés par les mécaniciens de la chambre des machines concernant les tâches qui leur ont été assignées;

.12 disponibilité des moyens de lutte contre l'incendie; et

.13 mise à jour du journal de la machine.

Tenue du quart machine

59 L'officier chargé du quart machine doit veiller au maintien de l'organisation du quart et s'assurer que, sous son autorité, les matelots, s'ils font partie du quart machine, aident à garantir la sécurité et l'efficacité du fonctionnement de l'appareil de propulsion et du matériel auxiliaire.

60 L'officier chargé du quart machine doit rester responsable des opérations dans les locaux de machines malgré la présence dans ces locaux du chef mécanicien jusqu'à ce qu'il ait été expressément informé que le chef mécanicien assume cette responsabilité et que cela soit réciproquement compris.

61 Tous les membres du quart machine doivent bien connaître les tâches qui leur sont assignées. Ils doivent en outre connaître en ce qui concerne le navire à bord duquel ils servent :

.1 le fonctionnement des systèmes de communication interne appropriés;

.2 les issues de secours des locaux de machines;

.3 les systèmes d'alarme de la chambre des machines; ils doivent pouvoir distinguer les différentes alarmes et reconnaître notamment l'alarme en cas d'envoi d'agent d'extinction l'incendie; et

.4 le nombre, l'emplacement et les types de matériel de lutte contre l'incendie et les dispositifs de lutte contre les avaries dans les locaux de machines, ainsi que leur utilisation et les diverses précautions à observer en matière de sécurité.

62 Il convient de prendrenote de toute machine qui ne fonctionne pas correctement, risque de mal fonctionner ou nécessite un entretien particulier, ainsi que de toutes les mesures déjà prises. Toutes autres mesures requises doivent être planifiées.

63 Lorsque les locaux des machines sont gardes, l'officier chargé du quart machine doit être prêt en tout temps à manoeuvrer rapidement l'appareil de propulsion s'il est nécessaire de procéder à un changement de régime ou à un renversement de marche.

64 Si les locaux des machines sont exploités sans présence permanente de personnel, l'officier de service chargé du quart machine doit être immédiatement disponible et prêt à intervenir dans ces locaux.

65 Tous les ordres de la passerelle doivent être exécutés promptement Les changements de régime ou renversements de marche de l'appareil de propulsion principal doivent être consignes, sauf lorsque 1'Administration a établi qu'en raison des dimensions ou des caractéristiques d'un navire donné il est impossible de le faire. L'officier chargé du quart machine doit veiller à ce que les commandes de l'appareil de propulsion principal, Lorsque le mode de fonctionnement est manuel, soient continuellement surveillées, que ce soit en position "d'attente" ou pendant les manoeuvres.

66 Il convient d'accorder l'attention voulue à la maintenance et à l'entretien continus de toutes les machines, y compris des systèmes mécaniques, électriques, électroniques, hydrauliques et pneumatiques, de leurs commandes et du matériel connexe de sécurité, du matériel de tous les systèmes de service des locaux habités, ainsi qu'à la consignation des approvisionnements et du matériel de rechange utilisés.

67 Le chef mécanicien doit veiller à ce que l'officier chargé du quart machine soit informé de toutes les opérations d'entretien préventif, de maîtrise des avaries ou de réparation qui doivent être exécutées pendant le quart. L'officier chargé du quart machine doit veiller à isoler, mettre hors circuit et régler toutes les machines dont il a la responsabilité et sur lesquelles des travaux doivent être effectues, et il doit consigner tous ces travaux.

68 Quand la chambre des machines est en position "d'attente", l'officier chargé du quart machine doit veiller à ce que toutes les machines et tout l'équipement pouvant servir à la manoeuvre soient prêts à fonctionner immédiatement et à ce qu'il existe une réserve d'énergie suffisante pour l'appareil à gouverner et pour les autres besoins.

69 L'officier chargé du quart machine ne doit entreprendre ou se voir confier aucune tache de nature à compromettre la surveillance de l'appareil de propulsion principal et du matériel connexe. Il doit s'assurer que l'appareil de propulsion principal et le matériel auxiliaire font l'objet d'une surveillance constante jusqu'à ce que la relève ait été dûment effectuée et il doit inspecter régulièrement les machines dont il a la responsabilité. Il doit également veiller à ce que les locaux des machines et de l'appareil à gouverner soient convenablement inspectés afin de constater et de signaler les défauts de fonctionnement ou les pannes de matériel, d'exécuter ou de diriger les réglages de routine, les opérations d'entretien et toutes autres tâches requises.

70 L'officier charge du quart machine doit ordonner à tout autre membre du quart machine de l'informer des conditions potentiellement dangereuses susceptibles de compromettre le fonctionnement des machines, la sauvegarde de la vie humaine ou la sécurité du navire.

71 L'officier chargé du quart machine doit veiller à ce que le quart dans les locaux des machines soit supervisé et prévoir du personnel de remplacement en cas d'incapacité d'un membre quelconque du quart Le quart machine ne doit pas laisser la chambre des machines sans surveillance dans des conditions qui empêcheraient la manoeuvre manuelle de l'installation ou des crans/registres des machines.

72 L'officier charge du quart machine doit prendre les mesures nécessaires pour limiter les effets d'avaries résultant d'une panne de matériel, d'un incendie, d'un envahissement, d'une rupture, d'un abordage, d'un échouement ou de toute autre cause.

73 Avant de quitter son service, l'officier chargé du quart machine doit s'assurer que tous les événements relatifs aux machines principales et auxiliaires survenus pendant le quart ont été dûment consignes.

74 L'officier charge du quart machine doit collaborer avec tout officier mécanicien chargé de l'entretien à l'exécution de tous les travaux d'entretien prévenu de maîtrise des avaries et de réparation. Sans que la liste ci-dessous soit limitative, ces travaux doivent consister à :

.1 isoler et mettre hors circuit la machine sur laquelle des travaux doivent être effectues;

.2 régler le reste de l'installation pour qu'elle fonctionne de manière adéquate et en toute sécurité pendant la période d'entretien;

.3 consigner dans le journal machine ou autre document approprié le matériel sur lequel les travaux ont été effectués, le personnel ayant effectué ces travaux, les mesures de sécurité qui ont été prises et par qui elles l'ont été, à l'intention des officiers de relève et pour mémoire; et

.4 essayer et remettre en service, le cas échéant, la machine ou le matériel réparé.

75 L'officier chargé du quart machine doit veiller à ce que tous les matelots du service machine qui exécutent des travaux, d'entretien soient disponibles pour aider à l'exploitation manuelle des machines en cas de défaillance du matériel automatique.

76 L'officier charge du quart machine doit être conscient du fait que des changements de régime résultant d'un défaut de fonctionnement des machines ou de toute perte de capacité à gouverner peuvent compromettre la sécurité du navire et de la vie humaine en mer. La passerelle doit être immédiatement avisée de tout incendie et de toute manoeuvre sur le point d'être effectuée dans les locaux des machines qui peuvent entraîner une réduction de la vitesse du navire, une défaillance imminente de l'appareil à gouverner, un arrêt de l'appareil de propulsion du navire; toute variation de la production d'énergie électrique ou toute menace similaire pour la sécurité. La passerelle doit être si possible avisée avant que les changements n'interviennent de façon à avoir un maximum de-temps pour prendre toutes les mesures possibles en vue d'éviter un éventue1 événement de mer.

77 L'officier charge du quart machine doit sans retard informer le chef mécanicien :

.1 de toute avarie de machine ou de tout défaut de fonctionnement de nature à compromettre la sécurité de l'exploitation du **navire;**

.2 de tout défaut de fonctionnement susceptible d'entraîner une avarie ou une panne de l'appareil de propulsion, des machines auxiliaires, ou des systèmes de surveillance et de régulation; et

.3 de toute situation d'urgence ou s'il a des doutes quant aux décisions au mesures à prendre.

78 Bien qu'il soit tenu d'informer le chef mécanicien dans les circonstances susmentionnées, l'officier chargé du quart machine ne doit pas pour autant hésiter à prendre immédiatement des mesures pour assurer la sécurité du navire, de ses machines et de son équipage lorsque la situation l'exige.

79 L'officier chargé du quart machine doit donner au personnel de quart toutes les instructions et tous les renseignements nécessaires à la sécurité du quart. Les opérations courantes d'entretien des machines permettant d'assurer la sécurité du quart machine doivent faire parue intégrante du rôle du quart. L'officier chargé du quart machine et le chef mécanicien doivent avoir connaissance de tous les détails des opérations d'entretien consistant à réparer les systèmes électriques, mécaniques, hydrauliques, pneumatiques ou, le cas echéant, le matériel électronique du navire. Ces réparations doivent être consignées.

Tenue du quart machine dans des conditions et des zones différentes

Visibilité réduite

80 L'officier chargé du quart machine doit veiller à maintenir une pression permanente d'air ou de vapeur pour les signaux sonores de brume et à ce que, à tout moment, les ordres de la passerelle concernant les changements de régime ou les renversements de marche soient immédiatement exécutés; il doit, en outre, assurer une bonne disponibilité des dispositifs auxiliaires nécessaires à la manoeuvre.

Eaux côtières et eaux encombrées

81 L'officier chargé du quart machine doit s'assurer que toutes les machines qui servent à la manoeuvre du navire peuvent être actionnées manuellement dès qu'il est avisé que le navire se trouve dans des eaux encombrés. Il doit également s'assurer que l'on dispose d'une réserve suffisante d'énergie pour gouverner et pour effectuer d'autres manoeuvres requises. L'appareil à gouverner de secours et tout autre matériel auxiliaire doivent être prêts à fonctionner immédiatement.

Navire au mouillage

82 Lorsque le mouillage n'est pas abrité, le chef mécanicien doit consulter le capitaine pour savoir s'il faut ou non maintenir le même service de quart machine que celui prévu lorsque le navire fait route.

83 Lorsqu'un navire mouille dans une rade foraine ou qu'il se trouve de toute autre manière virtuellement "en mer", l'officier chargé du quart machine doit veiller à ce que:

.1 un quart machine efficace soit assuré;

.2 toutes les machines en marche et en attente soient inspectées régulièrement;

.3 les machines principales et auxiliaires soient en état de disponibilité conforme aux ordres de la passerelle;

.4 des mesures soient prises pour protéger l'environnement contre toute pollution causée par le navire et que les règles applicables relatives à la prévention de la pollution soient respectées; et

.5 tous les dispositifs de lutte contre les avaries et contre l'incendie soient prêts à fonctionner.

PARTIE 3-3 - PRINCIPES A OBSERVER LORS DE LA VEILLE RADIOELECTRIQUE

Dispositions générales

84 Les Administrations doivent appeler l'attention des compagnies, des capitaines et du personnel assurant la veille radioélectrique sur les dispositions ci-après qui doivent être observées pour assurer la sécurité de la veille radioélectrique lorsque le navire est en mer. Dans le cadre de l'application du présent Code, ii doit être tenu compte du Règlement des radiocommunications.

Organisation de la veille

85 Pour décider de l'organisation de la veille radioélectrique, le capitaine de tout navire de mer doit :

.1 s'assurer que la veille radioélectrique est maintenue conformément aux dispositions pertinentes du Règlement des radiocommunications et de la Convention SOLAS;

.2 **s'assurer que les tâches essentielles relatives à la veille radioélectrique ne sont pas compromises par la prise en charge du trafic radioélectrique qui ne concerne pas la sécurité des mouvements du navire et de la navigation; et**

.3 tenir compte du matériel radioélectrique installé à bord et son mode d'exploitation.

Maintien de la veille radioélectrique

86 L'opérateur des radiocommunications qui exécute des tâches afférentes à la veille radioelectrique doit :

.1 s'assurer que la veille est maintenue sur les fréquences spécifiées dans le Règlement des radiocommunications et la Convention SOLAS; et

.2 lorsqu'il est de service, contrôler régulièrement le fonctionnement du matériel radioélectrique et ses sources d'alimentation en énergie et signaler au capitaine toute défaillance de ce matériel.

87 Les prescriptions du Règlement des radiocommunications et de la Convention SOLAS concernant la tenue d'un registre de bord radiotélégraphique ou radioélectrique, selon le cas, doivent être observées.

88 La tenue des registres de bord radioélectriques, en application du Règlement des radiocommunications et de la Convention SOLAS, incombe à l'opérateur des radiocommunications désigné comme principal responsable des radiocommunications dans des situations de détresse. Les renseignements suivants doivent être consignés ainsi que l'heure correspondante:

.1 une récapitulation des radiocommunications de détresse, d'urgence et de sécurité;

.2 les événements importants concernant le service radioélectrique;

.3 la position du navire au moins une fois par jour, s'il y a lieu; et

.4 une récapitulation de l'état du matériel radioélectrique, y compris de ses sources d'alimentation en énergie.

89 Les registres radioélectriques doivent être conservés au poste d'exploitation des communications de détresse et doivent être disponibles :

.1 pour pouvoir être inspectés par le capitaine; et

.2 pour pouvoir être inspectés par tout fonctionnaire habilité par l'Administration et par tout fonctionnaire dûment autorisé, qui exerce un contrôle en vertu de l'article X de la Convention

PARTIE 4 - SERVICE DE CARDE AU PORT

Principes applicables à l'ensemble du service de garde

Généralités

90 A bord de tout navire amarré ou au mouillage en toute sécurité dans des conditions normales au port, le capitaine doit prendre des dispositions pour qu'un service de garde adéquat et efficace soit assure à des fins de sécurité. Des dispositions particulières peuvent être nécessaires pour des types spéciaux d'appareils propulsifs ou d'équipement auxiliaire de navire et pour les navires qui transportent des marchandises dangereuses, toxiques ou hautement inflammables ou d'autres types particuliers de cargaison

Organisation du service de garde

91 L'organisation du service de garde pont au port doit en tout temps permettre de :

.1 garantir la sauvegarde de la vie humaine, la sécurité du navire, la protection du port et de l'environnement et la sécurité de l'exploitation de toutes les machines servant aux opérations liées à la cargaison;

.2 observer les règles internationales, nationales et locales; et

.3 maintenir l'ordre et les opérations courantes du navire.

92 Le capitaine doit décider de la composition de l'équipe de garde pont et de la durée du service de garde, en fonction des conditions d'amarrage, du type de navire et de la nature des taches à exécuter.

93 Si le capitaine le juge nécessaire, un officier qualifié doit être chargé du service de garde pont

94 Le matériel nécessaire doit être disposé de manière à permettre un service de garde efficace.

95 Le chef mécanicien doit en consultation avec le capitaine, s'assurer que les dispositions prises dans la machine permettent d'assurer un service de garde machine en toute sécurité lorsque le navire est au port. Pour décider de la composition de l'équipe de garde machine, qui peut comprendre des matelots compétents du service machine, il convient de tenir compte, entre autres, des points suivants :

.1 à bord de tous les navires ayant une puissance propulsive égale ou supérieure à 3 000 kW, il doit toujours y avoir un officier chargé du service de garde machine;

.2 à bord des navires ayant une puissance propulsive inférieure à 3 000 kW, il peut, à la discrétion du capitaine et en consultation avec le chef mécanicien, ne pas y avoir d'officier chargé du service de garde machine; et

.3 lorsqu'ils sont chargés du service de garde machine, les officiers ne doivent entreprendre ni se voir confier aucune tâche de nature à compromettre la surveillance des machines dunavire.

Relève du service de garde

96 Les officiers chargés du service de garde pont ou machine ne doivent pas passer le service de garde à l'officier de relève s'il y a des raisons de penser que ce dernier n'est manifestement pas capable de s'acquitter efficacement de sa tâche auquel cas le capitaine ou le chef mécanicien doit en être informé. L'officier de relève doit s'assurer que tous les membres de son équipe sont, selon toute apparence, pleinement capables de s'acquitter efficacement de leurs tâches.

97 Si, au moment du changement du service de garde, une opération importante est en cours, l'officier ne doit être relevé que lorsque l'opération est terminée, sauf ordre contraire du capitaine ou du chef mécanicien.

PARTIE 4-1 - RELEVE DU SERVICE DE GARDE PONT

98 Avant de prendre le service de garde pont, l'officier de relève doit être informé par l'officier chargé du service de garde pont de ce qui suit :

.1 profondeur de l'eau au poste, tirant d'eau du navire, niveau et heure de la pleine mer et de la basse mer, bonne tenue de l'amarrage, agencement des ancres et longueur de la chaîne ainsi que toutes autres caractéristiques de l'amarrage qui sont importantes pour la sécurité du navire; état des machines principales et leur disponibilité en cas d'urgence;

.2 toutes tâches qui doivent être exécutées à bord du navire; nature, quantité et disposition de la cargaison chargée ou à charger et résidus restant à bord après le déchargement;

.3 niveau d'eau dans les fonds de cale et les citernes de ballast;

.4 signaux ou feux émis ou montrés par le navire;

.5 nombre de membres d'équipage devant être à bord et présence à bord d'autres personnes;

.6 état du matériel de lutte contre l'incendie;

.7 tout règlement portuaire particulier,

.8 ordres permanents et particuliers du capitaine;

.9 moyens de communication disponibles entre le navire et le personnel de terre, y compris les autorités portuaires, en cas de situation critique ou de demande d'assistance;

.10 tous autres renseignements importants pour la sécurité du navire, de l'équipage et de la cargaison ou pour la protection de l'environnement contre la pollution; et

.11 procédures à suivre pour notifier à l'autorité compétente toute pollution de l'environnement résultant des activités du navire.

99 Avant de prendre le service de garde pont, les officiers de relève doivent vérifier :

.1 que la tenue des amarres et de la chaîne d'ancre est adéquate;

.2 que le navire arbore ou émet correctement les signaux ou les feux appropriés;

.3 que les mesures de sécurité et les règles de prévention de l'incendie sont observées;

.4 qu'ils sont au courant de la nature de toute cargaison dangereuse en cours de chargement ou de déchargement ainsi que des mesures à prendre en cas de déversement ou d'incendie;

.5 qu'aucune circonstance extérieure ne met le navire en danger et que ce dernier ne présente pas de danger pour les autres navires.

PARTIE 4-2 - RELEVE DU SERVICE DE GARDE MACHINE

100 Avant de prendre le service de garde machine, l'officier de relève doit être informé par l'officier chargé du service de garde machine de ce qui suit :

.1 consignes permanentes, consignes particulières relatives à l'exploitation du navire, à l'entretien, aux travaux de réparation des machines ou des commandes;

.2 nature de tous les travaux en cours d'exécution sur les machines et systèmes à bord du navire, personnel occupé à ces tâches et risques potentiels;

.3 niveau et, le cas échéant état de l'eau ou des résidus dans les fonds de cale, les citernes de ballast, les citernes à résidus, les cakes à eaux usées, les caisses de réserve, ainsi que prescriptions particulières concernant l'utilisation ou l'évacuation de leur contenu;

.4 toute prescription particulière relative à l'évacuation des eaux du système sanitaire;

.5 état et-disponibilité du matériel portatif d'extinction de l'incendie et des dispositifs fixes d'extinction et de détection de l'incendie;

.6 personnel autorisé chargé des réparations à bord et occupé à des travaux à la machine, postes de travail et types de réparation, et autres personnes autorisées à bord et membres de l'équipage requis;

.7 tout règlement portuaire concernant les effluents du navire, les mesures de lutte contre l'incendie et l'état de préparation du navire, notamment en cas de risque de mauvais temps;

.8 moyens de communication disponibles entre le navire et le personne1 de terre, y compris les autorités portuaires, en cas d'urgence ou de demande d'assistance;

.9 toute autre circonstance importante pour la sécurité du navire, de son équipage et de sa cargaison ou pour la protection de l'environnement contre la pollution; et

.10 les procédures à suivre pour notifier à l'autorité compétente toute pollution de l'environnement résultant des travaux effectués.

101 Les officiers de relève doivent, avant de prendre la responsabilité du service de garde machine, s'assurer qu'ils ont reçu tous les renseignements nécessaires, tels qu'indiqués cidessus; et :

.1 être familiarisés avec les sources existantes et potentielles d'alimentation en énergie, chauffage et éclairage;

.2 connaître la quantité disponible et l'état du combustible du navire, des huiles de graissage et de tous les approvisionnements en eau; et

.3 être prêts à préparer le navire et ses machines, dans fa mesure du possible, en position d'attente ou d'urgence selon le cas.

PARTIE 4-3 - MAINTIEN DU SERVICE DE GARDE PONT

102 L'officier chargé du service de garde pont doit :

.1 faire des rondes pour inspecter le navire à des intervalles appropriés;

.2 accorder une attention particulière :

.2.1 à l'état et la bonne tenue de la coupée, de la chaîne d'ancre et des amarres, notamment lors de la renverse de la marée et aux postes soumis à un marnage important et, le cas échéant, prendre les mesures nécessaires pour en assurer le bon fonctionnement;

.2.2 au tirant d'eau, à la profondeur d'eau sous la quille et à l'état général du navire, en vue d'éviter toute gîte ou assiette dangereuse pendant la manutention de la cargaison ou le ballastage;

.2.3 aux conditions météorologiques et à Mat de la mer,

.2.4 au respect de toutes les règles de sécurité et de prévention de l'incendie;

.2.5 au niveau d'eau dans les fonds de cale et les citernes;

.2.6 à toutes les personnes à bord et à l'endroit où elles se trouvent, notamment s'il s'agit d'endroits éloignés ou d'espaces fermés; et

.2.7 aux signaux et feux à émettre ou à montrer, selon le cas;

.3 par gros temps ou lors de la réception d'un avis de tempête, prendre les mesures nécessaires pour protéger le navire, les personnes à bord et la cargaison;

.4 prendre toutes les précautions nécessaires pour prévenir toute pollution de l'environnement causée par le navire;

.5 en cas de situation d'urgence menaçant la sécurité du navire, donner l'alarme, informer le capitaine, prendre toutes les mesures possibles pour éviter que le navire ne subisse des avaries et, le cas échéant, demander assistance aux autorités à terre ou aux navires se trouvant à proximité;

.6 être au courant de l'état de stabilité du navire de manière qu'en cas l'incendie il puisse indiquer à l'autorité à terre chargée de la lutte contre l'incendie la quantité d'eau approximative qui peut être pompée à bord du navire sans le mettre en danger;

.7 ofrir toute l'assistance possible aux navires ou aux personnes en détresse;

.8 prendre les précautions nécessaires pour prévenir les accidents ou les avaries au moment de faire tourner les hélices; et

.9 consigner dans le livre de bord approprié tous les événements importants affectant le navire.

PARTIE 4-4 - MAINTIEN DU SERVICE DE GARDE MACHINE

103 Les officiers chargés du service de garde machine doivent prêter une attention particulière :

.1 au respect de toutes les consignes, procédures d'exploitation et règlements particuliers concernant les dangers et leur prévention dans tous les domaines dont ils ont la responsabilité;

.2 aux instruments et systèmes de commande, à la surveillance de toutes les sources d'énergie, des éléments et systèmes en service;

.3 aux techniques, méthodes et procédures nécessaires pour empêcher toute violation de la réglementation des autorités locales en matière de pollution; et

.4 à l'état des fonds de cale.

104 Les officiers charges du service de garde machine doivent :

.1 en cas d'urgence, donner l'alarme lorsqu'à leur avis la situation l'exige et prendre toutes les mesures possibles pour prévenir tout dommage au navire, aux personnes à bord et à la cargaison;

.2 être au courant des besoins de l'officier de pont en ce qui concerne le matériel requis pour le chargement ou le déchargement de fa cargaison et des exigences supplémentaires concernant le ballastage et les autres systèmes de contrôle de la stabilité du navire;

.3 faire de fréquentes rondes d'inspection pour déterminer tout défaut de fonctionnement ou toute défaillance du matériel et prendre immédiatement les mesures nécessaires pour y remédier et assurer la sécurité du navire, des opérations liées à la cargaison, du port et de l'environnement;

.4 prendre les précautions nécessaires, dans leur domaine de responsabilité pour prévenir les accidents ou dommages mettant en cause les divers systèmes électriques, électroniques, hydrauliques, pneumatiques et mécaniques du navire;

.5 s'assurer que tous les événements importants ayant une incidence sur le fonctionnement, le réglage ou la réparation des résultats du navire sont dûment consignés.

PARTIE 4-5 -SERVICE DE GARDE AU PORT A BORD DE NAVIRES TRANSPORTANT DES CARGAISONS DANGEREUSES

Généralités

105 Le capitaine de tout navire transportant des cargaisons dangereuses, qu'elles soient explosibles, inflammables, toxiques, préjudiciables à la santé ou qu'elles risquent de polluer l'environnement, doit veiller au maintien d'un service de garde de sécurité. A bord des navires transportant des cargaisons dangereuses en vrac, un ou plusieurs officiers dûment qualifiés et, s'il y a lieu, des matelots doivent être immédiatement disponibles pour assurer ce service, même lorsque le navire est amarré ou mouillé au port en toute sécurité.

106 A bord des navires transportant des cargaisons dangereuses autrement qu'en vrac, Le capitaine doit tenir pleinement compte de la nature, de la quantité, de l'emballage et de l'arrimage des cargaisons dangereuses, ainsi que de toute condition particulière existant à bord, à flot et à terre.

Editeur: Service Central de Législation, 43, boulevard F.-D. Roosevelt, L-2450 Luxembourg
Imprimeur: Imprimerie de la Cour Victor Buck, s. à r. 1., Luxembourg