



Réf. T1/12.01

MSC-MEPC.3/Circ.3
18 décembre 2008

QUESTIONS RELATIVES AUX ACCIDENTS*

RAPPORTS SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS DE MER

Version révisée des procédures de notification harmonisées - Rapports requis en vertu de la règle I/21 de la Convention SOLAS et des articles 8 et 12 de MARPOL

1 Le Comité de la sécurité maritime, à sa soixante-douzième session (17 – 26 mai 2000) et le Comité de la protection du milieu marin, à ses quarante-quatrième et quarante-cinquième sessions (tenues respectivement du 6 au 8 et les 10 et 13 mars 2000, et du 2 au 6 octobre 2000), avaient approuvé la circulaire MSC/MEPC (MSC/Circ.953-MEPC/Circ.372) intitulée "Rapports sur les accidents et incidents de mer - Procédures de notification harmonisées", qui regroupait et harmonisait les procédures de notification d'accidents à l'Organisation énoncées dans les circulaires MSC et MEPC existantes.

2 Le Comité de la protection du milieu marin, à sa cinquante-huitième session (6 - 10 octobre 2008) et le Comité de la sécurité maritime, à sa quatre-vingt-cinquième session (26 novembre – 5 décembre 2008) ont approuvé des amendements à la circulaire MSC-MEPC.3/Circ.1.

3 En application de la règle I/21 de la Convention SOLAS et des articles 8 et 12 de MARPOL, chaque Administration s'engage à effectuer une enquête sur tout accident qui survient à l'un quelconque des navires battant son pavillon soumis à ces conventions et à fournir à l'Organisation des renseignements pertinents sur les conclusions de ces enquêtes.

4 Les modèles de rapports reproduits dans les annexes de la présente circulaire remplacent ceux qui figurent à l'annexe 3 du document MSC 59/33 sur les fiches d'avarie, dans la circulaire MSC/Circ.224 sur les fiches d'accident de stabilité à l'état intact, dans la circulaire MSC/Circ.388 sur les fiches d'accidents dus au feu, dans la circulaire MSC/Circ.433 sur les rapports d'enquêtes sur les accidents graves, dans la circulaire MSC/Circ.559 sur les

* Pour qu'il soit plus facile de rechercher et de consulter les renseignements diffusés au moyen de circulaires conjointes MSC-MEPC, ces renseignements seront dorénavant communiqués par le biais des séries de circulaires suivantes :

- 1 Organisation des travaux et méthodes de travail (MSC-MEPC.1/Circ...);
- 2 Questions d'ordre général (MSC-MEPC.2/Circ...);
- 3 Questions relatives aux accidents (MSC-MEPC.3/Circ...);
- 4 Questions relatives au contrôle des navires par l'État du port (MSC-MEPC.4/Circ...);
- 5 Questions relatives aux visites et à la délivrance des certificats (MSC-MEPC.5/Circ...); et
- 6 Points de contact nationaux en matière de sécurité et de prévention de la pollution et de lutte contre celle-ci (MSC-MEPC.6/Circ...).
- 7 Questions relatives à l'élément humain (MSC-MEPC.7/Circ...).

événements mettant en cause des marchandises dangereuses et des polluants marins en colis, dans la circulaire MSC/Circ.621 sur les Directives concernant les enquêtes sur les accidents dans lesquels la fatigue a pu jouer un rôle et dans la circulaire COM/Circ.70/Rev.1 sur le questionnaire sur le système de détresse maritime. Il a été décidé d'ajouter le modèle de rapport sur les déversements accidentels de 50 tonnes ou plus de substances nuisibles car un tel rapport est jugé nécessaire en cas d'enquête sur un accident ou un événement (MARPOL, articles 8 et 12); toutefois, ce rapport ne remplace pas la rubrique d'une ligne qui est requise pour le rapport annuel obligatoire prescrit à l'article 11 de MARPOL (MEPC/Circ.318, partie 1).

5 Pour les besoins de la notification des renseignements à l'Organisation, les accidents survenus à des navires sont classés comme "accidents très graves", "accidents graves", "accidents moins graves" et "incidents de mer". Les Administrations sont priées de soumettre des données pour tous les "accidents très graves" et les "accidents graves"*.

Lorsqu'il y a des enseignements importants à tirer des "accidents graves", des "accidents moins graves" et des "incidents de mer", il conviendrait de présenter des rapports d'enquête détaillés, accompagnés des renseignements supplémentaires indiqués à l'annexe 3.

Des renseignements devraient également être fournis de la manière indiquée à l'annexe 10 pour tous les accidents mettant en cause des engins de sauvetage, qu'ils aient entraîné ou non des lésions corporelles ou des pertes en vies humaines ou que ces engins aient été utilisés lors d'exercices ou dans des situations critiques, nonobstant le paragraphe 7 ci-dessous.

* Les "accidents très graves" sont des accidents survenus à des navires qui entraînent la perte totale du navire, des pertes en vies humaines ou une pollution grave dont la définition, telle qu'arrêtée par le Comité de la protection du milieu marin à sa trente-septième session (MEPC 37/22, paragraphe 5.8), est la suivante :

"Une "pollution grave" est un cas de pollution qui, tel qu'évalué par l'État ou les États côtiers touchés ou par l'Administration de l'État du pavillon, selon qu'il convient, a, pour le milieu marin, des conséquences néfastes très importantes, ou qui aurait eu de telles conséquences si des mesures de prévention n'avaient pas été prises".

Les "accidents graves" sont des accidents survenus à des navires qui ne répondent pas aux critères d'un "accident très grave" et qui sont dus à un incendie, une explosion, un abordage, un échouement, une avarie par contact, une avarie due au gros temps, une avarie causée par les glaces, une fissuration de la coque ou une défectuosité présumée de la coque entraînant :

- une immobilisation des machines principales, des dommages importants dans les locaux d'habitation, des dommages de structure graves, tels qu'une brèche dans la coque sous la flottaison, etc., rendant le navire inapte à prendre la mer*, ou
- une pollution (quelle qu'en soit l'ampleur); et/ou
- une panne nécessitant un remorquage ou le secours de services côtiers.

Les "accidents moins graves" sont des accidents qui ne répondent pas aux critères d'un "accident très grave" ou d'un "accident grave" et qui englobent également, aux fins de l'enregistrement des renseignements utiles, les "incidents de mer"; ceux-ci comprennent quant à eux les "événements potentiellement dangereux" et les "quasi-abordages".

* Le navire est dans un état qui ne correspond pas pour l'essentiel aux dispositions des conventions applicables et qui présente un danger pour le navire lui-même et pour les personnes à bord, ou encore un danger excessif pour le milieu marin.

6 Les Administrations sont priées de communiquer les données indiquées ci-dessous.

Renseignements à communiquer selon la catégorie d'accident

<i>Renseignements à envoyer en fonction du type d'accident</i>	<i>Accidents très graves</i>	<i>Accidents graves</i>	<i>Accidents moins graves</i>	<i>Incidents de mer</i>
<i>Annexe 1 du modèle de rapport ci-joint</i>	<i>Doit être communiquée dans les 6 mois qui suivent l'accident, dans tous les cas</i>	<i>Doit être communiquée dans les 6 mois qui suivent l'accident, dans tous les cas</i>	<i>Peut être communiquée si des enseignements importants peuvent en être tirés</i>	<i>Peut être communiquée si des enseignements importants peuvent en être tirés</i>
<i>Annexes 2 et 3 du modèle de rapport ci-joint et autres annexes pertinentes</i>	<i>Doivent être communiquées à la fin de l'enquête, dans tous les cas</i>	<i>Doivent être communiquées à la fin de l'enquête, dans tous les cas</i>	<i>Peuvent être communiquées si des enseignements importants peuvent en être tirés</i>	<i>Peuvent être communiquées si des enseignements importants peuvent en être tirés</i>
<i>Rapport d'enquête complet</i>	<i>Doit être communiqué à la fin de l'enquête, dans tous les cas</i>	<i>Peut être communiqué si des enseignements importants peuvent en être tirés</i>	<i>Peut être communiqué si des enseignements importants peuvent en être tirés</i>	<i>Peut être communiqué si des enseignements importants peuvent en être tirés</i>

Accident très grave

Renseignements préliminaires indiqués à l'**annexe 1***

Renseignements indiqués dans les **annexes 2 et 3, ainsi que dans d'autres annexes pertinentes**

Rapport d'enquête complet, dans tous les cas

Accident grave

Renseignements préliminaires indiqués à l'**annexe 1***

* Renseignements devant être communiqués dans les six mois qui suivent l'accident, à moins que des renseignements complets n'aient été communiqués dans l'intervalle.

* Renseignements devant être communiqués dans les six mois qui suivent l'accident, à moins que des renseignements complets n'aient été communiqués dans l'intervalle.

Renseignements indiqués dans les **annexes 2 et 3, ainsi que dans d'autres annexes pertinentes**

Rapport d'enquête complet uniquement si des enseignements importants peuvent en être tirés en ce qui concerne les règles de l'OMI

Accident moins grave et incident de mer

Renseignements indiqués **dans les annexes 1, 2 et 3, ainsi que dans d'autres annexes pertinentes**, uniquement si des enseignements importants peuvent en être tirés en ce qui concerne les règles de l'OMI

Rapport d'enquête complet uniquement si des enseignements importants peuvent en être tirés en ce qui concerne les règles de l'OMI

On trouvera ci-dessous les renseignements à communiquer en cas d'accident/incident

Renseignements découlant d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses ou des polluants marins en colis survenus à bord de navires ou dans les zones portuaires	→ annexe 4
Fiches d'avarie et fiches d'accident dû à une stabilité mal adaptée à l'état intact	→ annexe 5
Fiche d'accident dû au feu	→ annexe 6
Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)	→ annexe 7
Rôle de la fatigue dans les accidents de mer - Fiche de données sur les facteurs liés à la fatigue	→ annexe 8
Déversements accidentels de 50 tonnes ou plus de substances nuisibles	→ annexe 9
Fiche d'accident mettant en cause des engins de sauvetage	→ annexe 10

7 Les Gouvernements Membres sont invités à donner effet au Code des normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident ou un incident de mer (résolutions A.849(20) et A.884(21) ou résolution MSC.255(84) et circulaire MSC-MEPC.3/Circ.2) lorsqu'ils mènent des enquêtes sur des accidents et des incidents de mer.

8 Les Gouvernements Membres sont priés d'utiliser la présente circulaire pour établir leurs rapports sur les accidents et les incidents de mer et d'utiliser largement les possibilités en matière d'échange électronique de données et de comptes rendus qu'offre le Système mondial intégré de renseignements de l'OMI (GISIS) (<http://gisis.imo.org/Members>), tel qu'il est décrit dans la lettre circulaire No 2892 – Accès aux services Web de l'OMI, notamment les systèmes GISIS et IMODOC.

9 La présente circulaire remplace la circulaire MSC-MEPC.3/Circ.1.

Liste des annexes

ANNEXE 1 : IDENTIFICATION ET CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE

Ce formulaire indique les renseignements à soumettre dans tous les rapports d'accidents.

ANNEXE 2 : DONNÉES SUR LES ACCIDENTS TRÈS GRAVES ET LES ACCIDENTS GRAVES

Ce document indique les renseignements à fournir sur les accidents "très graves" et les accidents "graves".

ANNEXE 3 : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES À FOURNIR SUR LES ACCIDENTS TRÈS GRAVES ET LES ACCIDENTS GRAVES

Renseignements supplémentaires requis pour les accidents "très graves" et les accidents "graves".

ANNEXE 4 : RENSEIGNEMENTS DÉCOULANT D'ACCIDENTS METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES OU DES POLLUANTS MARINS EN COLIS SURVENUS À BORD DE NAVIRES OU DANS DES ZONES PORTUAIRES

Ce formulaire peut être utilisé pour les accidents de mer, tels que définis, ainsi que pour les incidents de mer.

ANNEXE 5 : FICHES D'AVARIE ET FICHES D'ACCIDENT DÛ À UNE STABILITÉ MAL ADAPTÉE À L'ÉTAT INTACT

Ce formulaire peut être utilisé pour les accidents "très graves" et les accidents "graves".

ANNEXE 6 : FICHE D'ACCIDENT DÛ AU FEU

Ce formulaire peut être utilisé pour les accidents "très graves" et les accidents "graves".

ANNEXE 7 : QUESTIONNAIRE SUR LE SYSTÈME MONDIAL DE DÉTRESSE ET DE SÉCURITÉ MARITIME

Ce formulaire peut être utilisé pour les accidents "très graves" et les accidents "graves".

ANNEXE 8 : RÔLE DE LA FATIGUE DANS LES ACCIDENTS DE MER - FICHE DE DONNÉES SUR LES FACTEURS LIÉS À LA FATIGUE

Ce formulaire est utilisé lorsque la fatigue est censée avoir contribué à l'accident.

ANNEXE 9 : DÉVERSEMENTS ACCIDENTELS DE 50 TONNES OU PLUS DE SUBSTANCES NUISIBLES

Ce formulaire se rapporte aux événements mettant en cause des substances nuisibles. Ce rapport est jugé nécessaire en cas d'enquête sur un accident ou un incident (MARPOL, articles 8 et 12); toutefois, il ne remplace pas la rubrique d'une ligne requise pour le rapport annuel obligatoire prescrit à l'article 11 de MARPOL (MEPC/Circ.318, partie 1).

ANNEXE 10 : FICHE D'ACCIDENT METTANT EN CAUSE DES ENGINs DE SAUVETAGE

Ce formulaire est utilisé pour tous les accidents mettant en cause des engins de sauvetage, en ajoutant tous les renseignements complémentaires qui permettraient de tirer des enseignements au sujet de l'utilisation des engins de sauvetage.

ANNEXE 1

IDENTIFICATION ET CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE

Les Administrations sont instamment priées de communiquer les renseignements relatifs à l'identification du navire qui sont énumérés dans la présente annexe pour tous les rapports d'accident de mer soumis à l'Organisation.

CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE

1 Numéro OMI :

2 Nom du navire :

3 Administration de l'État du pavillon :

4 Type de navire :

- | | | |
|-----|--|--------------------------|
| .1 | Navire-citerne pour gaz liquéfiés | <input type="checkbox"/> |
| .2 | Chimiquier | <input type="checkbox"/> |
| .3 | Pétrolier | <input type="checkbox"/> |
| .4 | Navire-citerne transportant d'autres liquides (non inflammables) | <input type="checkbox"/> |
| .5 | Vraquier sec (marchandises diverses, minéral) | <input type="checkbox"/> |
| .6 | Vraquier/pétrolier | <input type="checkbox"/> |
| .7 | Vraquier sec autodéchargeant | <input type="checkbox"/> |
| .8 | Autre vraquier sec (ciment, copeaux de bois, urée et autres marchandises spécialisées) | <input type="checkbox"/> |
| .9 | Navire pour marchandises diverses | <input type="checkbox"/> |
| .10 | Navire à passagers/pour marchandises diverses | <input type="checkbox"/> |
| .11 | Navire porte-conteneurs | <input type="checkbox"/> |
| .12 | Navire de charge réfrigéré | <input type="checkbox"/> |
| .13 | Navire de charge roulier | <input type="checkbox"/> |
| .14 | Navire à passagers/navire de charge roulier | <input type="checkbox"/> |

- | | | |
|-----|---|--------------------------|
| .15 | Navire à passagers | <input type="checkbox"/> |
| .16 | Engin à grande vitesse | <input type="checkbox"/> |
| .17 | Transporteur d'autres marchandises sèches (bétail, barge, cargaisons lourdes, etc.) | <input type="checkbox"/> |
| .18 | Navire de pêche | <input type="checkbox"/> |
| .19 | Navire-usine /transporteur de poisson | <input type="checkbox"/> |
| .20 | Navire ravitailleur au large | <input type="checkbox"/> |
| .21 | Autre navire opérant au large | <input type="checkbox"/> |
| .22 | Navire océanographique | <input type="checkbox"/> |
| .23 | Remorqueur/pousseur | <input type="checkbox"/> |
| .24 | Drague | <input type="checkbox"/> |
| .25 | Navire se livrant à d'autres activités | <input type="checkbox"/> |
| .26 | Navires sans moyen de propulsion autonome | <input type="checkbox"/> |
| .27 | Structures diverses | <input type="checkbox"/> |

5 Type d'exploitation :

- () Voyages internationaux
- () Voyages internationaux courts
- () Cabotage
- () Navigation intérieure
- () Autre, préciser :
- () Non signalé

6 Le navire faisait-il l'objet de restrictions concernant son voyage ? Préciser :

7 Jauge brute :

8 Longueur hors tout :

9 Société de classification :

10 Propriétaire du navire inscrit :

11 Armateur-gérant/exploitant du navire :

12 Noms précédents :

13 Pavillon précédent :

14 Société de classification précédente :

15 Date du contrat/de la pose de la quille/de la livraison :

16 Date de la transformation importante :

17 Port en lourd :

18 Matériau de la coque :

.1 acier

.2 alliage léger

.3 ferrociment

.4 bois

.5 matériau plastique renforcé de verre

.6 matériau composite

19 Construction de la coque :

.1 coque simple

.2 double coque

.3 double fond

.4 doubles parois

.5 pont intermédiaire

.6 autres

20 Type de propulsion (type de combustible, etc.) : Vapeur Diesel Autre

.1 Soutes :

Fuel-oil lourd Fuel-oil semi-fluide Diesel marine

21 Nature de la cargaison (par exemple hydrocarbures, vrac sec et marchandises relevant du Code IMDG) :

22 Chantier de construction : _____

23 Numéro de la coque : _____

24 Date de la perte totale/de la perte réputée totale/de la démolition : _____

25 Nombre de membres d'équipage indiqué sur le certificat du navire : _____

26 Nombre de passagers indiqué sur le certificat du navire : _____

27 Nombre de personnes à bord au moment de l'accident :

.1 Équipage : _____

.2 Passagers : _____

.3 Autres : _____

DONNÉES PRÉLIMINAIRES SUR L'ACCIDENT

28 Date et heure (locales, à bord du navire) :

29 Position/lieu :

30 Événement initial* :

- abordage
- échouement/échouage
- contact
- incendie ou explosion
- défaillance de la coque/défaillance des portes étanches à l'eau/des sabords, etc.
- avarie de machine
- dommages subis par le navire ou son équipement
- chavirement/gîte
- navire disparu : présumé perdu
- accidents mettant en cause des engins de sauvetage
- divers

* On trouvera une explication des termes et expressions ci-dessous à l'annexe 2.

31 Conséquences :

- perte totale du navire
- navire rendu inapte à prendre la mer^{**}
- navire restant apte à prendre la mer^{***}
- pollution
- perte en vies humaines
- graves lésions corporelles

32 Résumé des événements :

^{**} Le navire est dans un état qui ne correspond pas pour l'essentiel aux dispositions des conventions applicables et qui présente un danger pour le navire lui-même et pour les personnes à bord, ou encore un danger excessif pour le milieu marin.

^{***} Le navire est dans un état qui correspond pour l'essentiel aux dispositions des conventions applicables et qui ne présente pas de danger pour le navire lui-même et pour les personnes à bord, ni un danger excessif pour le milieu marin.

ANNEXE 2

**DONNÉES SUR LES ACCIDENTS TRÈS GRAVES
ET LES ACCIDENTS GRAVES**

DONNÉES SUR LES ACCIDENTS

- 1** **Date et heure locales de l'accident : (jj/mm/aaaa) (horloge de 24 h)**
- 2** **Position au moment de l'accident (latitude, longitude) :**
- 3** **Lieu de l'accident :**
- 3.1 À quai
- 3.2 Mouillage
- 3.3 Port
- 3.4 Approches d'un port
- 3.5 Eaux intérieures
- 3.6 Canal
- 3.7 Fleuve
- 3.8 Archipel
- 3.9 Eaux côtières (dans une limite de 20 milles)
- 3.10 Haute mer
- 4** **Pilote à bord :**
- 5** **Type d'accident (événement initial) :**
- 5.1 Abordage : situation d'un navire qui heurte un autre navire ou est heurté par celui-ci (que le navire soit en route, au mouillage ou amarré)
- 5.1.1 Numéro OMI de l'autre navire en cause (non codé)
- 5.1.2 Nom de l'autre navire en cause (non codé)
- 5.2 Échouement ou échouage : situation d'un navire échoué ou qui touche ou heurte le rivage ou le fond de la mer ou des objets immergés (épaves, etc.)

- 5.3 Contact : navire qui heurte tout objet fixe ou flottant autre que ceux relevant des Nos 1 ou 2.
- 5.4 Incendie ou explosion.
- 5.5 Défaillance de la coque ou défaillance des portes étanches à l'eau, des sabords, etc. dont la cause ne relève pas des Nos 1 à 4.
- 5.6 Avarie de machine dont la cause ne relève pas des Nos 1 à 5 et qui a rendu nécessaire le remorquage ou une assistance depuis la côte.
- 5.7 Dommages subis par le navire ou son équipement ne relevant pas des Nos 1 à 6.
- 5.8 Chavirement ou gîte dont la cause ne relève pas des Nos 1 à 7.
- 5.9 Navire disparu : présumé perdu.
- 5.10 Accidents mettant en cause les engins de sauvetage.
- 5.11 Divers : tous les accidents qui ne sont pas visés par les Nos 1 à 10.

6 Types d'événements ultérieurs :

- 6.1 Abordage : situation d'un navire qui heurte un autre navire ou est heurté par celui-ci (que le navire soit en route, au mouillage ou amarré).
 - 6.1.1 Numéro OMI de l'autre navire en cause (non codé)
 - 6.1.2 Nom de l'autre navire en cause (non codé)
- 6.2 Échouement ou échouage : situation d'un navire échoué ou qui touche ou heurte le rivage ou le fond de la mer ou des objets immergés (épaves, etc.).
- 6.3 Contact : navire qui heurte tout objet fixe ou flottant autre que ceux relevant des Nos 1 ou 2.
- 6.4 Incendie ou explosion.
- 6.5 Défaillance de la coque ou défaillance des portes étanches à l'eau, des sabords, etc.
- 6.6 Avarie de machine qui a rendu nécessaire le remorquage ou une assistance depuis la côte.
- 6.7 Dommages subis par le navire ou son équipement.

- 6.8 Chavirement ou gîte.
- 6.9 Navire disparu : présumé perdu.
- 6.10 Accidents mettant en cause les engins de sauvetage.
- 6.11 Divers : tous les événements qui ne sont pas visés par les Nos 1 à 9.

7 Conséquences de l'accident :

7.1 Conséquences pour le navire mis en cause dans l'accident :

- 7.1.1 Perte totale
- 7.1.2 Navire rendu inapte à prendre la mer*
- 7.1.3 Navire restant apte à prendre la mer**

7.2 Conséquences sur le plan humain :

- 7.2.1 Nombre de membres de l'équipage morts ou portés disparus _____
- 7.2.2 Nombre de passagers morts ou portés disparus _____
- 7.2.3 Nombre d'autres personnes mortes ou portées disparues _____
- 7.2.4 Nombre de membres de l'équipage gravement blessés*** dans l'accident _____
- 7.2.5 Nombre de passagers gravement blessés*** dans l'accident _____
- 7.2.6 Nombre d'autres personnes gravement blessées*** dans l'accident _____

* Le navire est dans un état qui ne correspond pas pour l'essentiel aux dispositions des conventions applicables et qui présente un danger pour le navire lui-même et pour les personnes à bord, ou encore un danger excessif pour le milieu marin.

** Le navire est dans un état qui correspond pour l'essentiel aux dispositions des conventions applicables et qui ne présente pas de danger pour le navire lui-même et pour les personnes à bord, ni un danger excessif pour le milieu marin.

*** En état d'incapacité pendant 72 heures ou plus.

7.3 Conséquences pour l'environnement (pollution) :

7.3.1 Hydrocarbures de soute

7.3.1.1	Type d'hydrocarbures	Quantité déversée
	<input type="checkbox"/> Fuel lourd	_____
	<input type="checkbox"/> Diesel	_____
	<input type="checkbox"/> Huiles de graissage	_____
	<input type="checkbox"/> Autres	_____

7.3.2 Hydrocarbures transportés en tant que cargaison

7.3.2.1	Type d'hydrocarbures (non codé)	Quantité déversée
	<input type="checkbox"/> Pétrole brut	_____
	<input type="checkbox"/> Produits pétroliers raffinés persistants	_____
	<input type="checkbox"/> Produits pétroliers raffinés non persistants	_____
	<input type="checkbox"/> Autres	_____

7.3.3 Produits chimiques transportés en vrac

Catégorie (Appendice 1 de l'Annexe II de MARPOL)

		Quantité déversée, en tonnes
<input type="checkbox"/>	X	_____
<input type="checkbox"/>	Y	_____
<input type="checkbox"/>	Z	_____
<input type="checkbox"/>	OS	_____

7.3.4 Marchandises dangereuses en colis

	Classe (Code IMDG)	Désignations officielles de transport	Numéros ONU	Quantité perdue par-dessus bord
	1 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
	2 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
	3 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
	4.1 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
	4.2 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
	4.3 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
	5.1 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
	5.2 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
	6.1 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
	6.2 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
	7 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
	8 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____
	9 <input type="checkbox"/>	_____	_____	_____

8 Causes primaires de l'événement initial :

Principe de codage :

- a Le rôle de l'élément humain est une question complexe et multidimensionnelle qui a des incidences à la fois sur la sécurité maritime et sur la protection du milieu marin. Cette question comprend toute la gamme d'activités exercées par l'homme, que ce soit les membres de l'équipage du navire, la direction à terre, les organismes de réglementation, les sociétés de classification, les chantiers navals, les législateurs ou les autres parties intéressées.
- b Pour prendre des mesures correctives efficaces à la suite d'un accident de mer, il faut avoir une connaissance parfaite du rôle de l'élément humain dans les causes à l'origine de l'accident. Cette connaissance peut être obtenue moyennant une enquête approfondie sur l'accident et une analyse systématique des facteurs qui y ont contribué, ainsi que de l'enchaînement des événements.

- 8.1 Causes internes (liées au navire à bord duquel l'accident est survenu) :
- 8.1.1 Infractions ou erreurs commises par des membres de l'équipage :
 - .1 Infractions
 - .2 Erreur humaine
- 8.1.2 Infractions ou erreurs commises par le pilote :
 - .1 Infractions
 - .2 Erreur humaine
- 8.1.3 Défaillances de la structure du navire
- 8.1.4 Défaillance technique des machines/de l'équipement, y compris les erreurs de conception :
 - .1 Défaillance de l'appareil propulsif
 - .2 Défaillance des machines auxiliaires essentielles
 - .3 Défaillance de l'appareil à gouverner
 - .4 Défaillance des dispositifs ou joints de fermeture
 - .5 Défaillance ou caractère inadéquat de l'équipement de navigation
 - .6 Défaillance du système d'assèchement des cales
 - .7 Défaillance des installations électriques
 - .8 Défaillance ou caractère inadéquat du matériel de communication
 - .9 Défaillance ou caractère inadéquat des engins de sauvetage
 - .10 Erreurs de conception du navire (par exemple, stabilité insuffisante)
 - .11 Autres
- 8.1.5 Cargaison du navire :
 - .1 Ripage de la cargaison
 - .2 Incendie ou explosion de la cargaison
 - .3 Arrimage incorrect de la cargaison
 - .4 Combustion spontanée
 - .5 Liquéfaction de la cargaison
 - .6 Autres

- 8.2 Causes externes (extérieures au navire) :**
- 8.2.1 Autre(s) navire(s) (manoeuvres inadéquates, etc.)
- 8.2.2 L'environnement :
- .1 Mer agitée
- .2 Vent
- .3 Courants ou marées
- .4 Givrage
- .5 Régimes des glaces
- .6 Visibilité réduite
- 8.2.3 Infrastructure de navigation :
- .1 Défaillance des aides à la navigation
- .2 Cartes ou publications nautiques inexactes
- .3 Cartes ou publications nautiques inexistantes pour la zone
- .4 STM
- 8.2.4 Actes criminels
- 8.2.5 Autres causes "externes" (c'est-à-dire sans rapport avec le navire) :
- .1 Opérations de remorqueurs
- .2 Défaillance ou fonctionnement inadéquat du matériel ou des installations à terre
- .3 Autres causes que celles indiquées en .1 et .2
- 8.3 Causes non déterminées :**
- 9 Types d'infractions et d'erreurs :**
- 9.1 Infraction (décision délibérée d'agir à l'encontre d'une règle ou d'un plan) :**
- 9.1.1 Infraction de routine (raccourci, choix d'un itinéraire nécessitant un moindre effort, etc.)
- 9.1.2 Infraction nécessaire (en raison du caractère inapproprié des outils, du matériel, des procédures ou des règles)
- 9.1.3 Infraction "pour le plaisir" (besoin de sensations fortes, lutte contre l'ennui, attitude machiste)
- 9.1.4 Infraction exceptionnelle (prise de risques pour aider des personnes en détresse, manque de connaissance du système)

- 9.2 **Faute d'inattention (action involontaire mettant en cause l'attention) :**
- 9.2.1 Exploitation incorrecte des commandes ou du matériel
- 9.2.2 Inversion gauche/droite
- 9.2.3 Absence de notification pour cause de distraction
- 9.2.4 Autres
- 9.3 **Faute d'oubli (action involontaire mettant en cause la mémoire) :**
- 9.3.1 Oubli de notifier des renseignements
- 9.3.2 Absence de conseils à l'officier de quart
- 9.3.3 Autres
- 9.4 **Erreur (action intentionnelle au cours de laquelle une erreur intervient dans le processus de planification; il n'existe aucune décision délibérée d'agir à l'encontre d'une règle ou d'une procédure) :**
- 9.4.1 Erreur de jugement
- 9.4.2 Choix d'un itinéraire inadéquat
- 9.4.3 Décision de ne pas transmettre certains renseignements
- 9.4.4 Réponse inadéquate
- 9.4.5 Autres
- 10 **Facteurs sous-jacents :**
- 10.1 **Liés à l'homme :**
- 10.1.1 Physiologiques
- .1 Fatigue
- .2 Stress
- .3 Alcool/drogues illicites
- .4 Médicaments prescrits

- | | |
|--|--------------------------|
| 10.1.2 Psychologiques | <input type="checkbox"/> |
| .1 Charge de travail excessive | <input type="checkbox"/> |
| .2 Communication | <input type="checkbox"/> |
| .3 Normes de compétence personnelle | <input type="checkbox"/> |
| .4 Manque de familiarisation ou de formation | <input type="checkbox"/> |
| .5 Panique et peur | <input type="checkbox"/> |
| .6 Ennui | <input type="checkbox"/> |
| .7 Troubles mentaux et émotionnels | <input type="checkbox"/> |
| 10.1.3 Physiques | <input type="checkbox"/> |
| .1 Troubles de l'audition | <input type="checkbox"/> |
| .2 Troubles de la vue | <input type="checkbox"/> |
| .3 Blessures et maladie | <input type="checkbox"/> |
| .4 Aptitude physique inadéquate | <input type="checkbox"/> |
| 10.1.4 Autres | <input type="checkbox"/> |
| 10.2 Matériel : | <input type="checkbox"/> |
| 10.2.1 Matériel non disponible | <input type="checkbox"/> |
| 10.2.2 Ergonomie | <input type="checkbox"/> |
| 10.2.3 Erreurs de conception (non liées à l'agencement) | <input type="checkbox"/> |
| 10.2.4 Entretien et réparation | <input type="checkbox"/> |
| 10.2.5 Autres | <input type="checkbox"/> |
| 10.3 Logiciel : | <input type="checkbox"/> |
| 10.3.1 Politique et consignes permanentes de la compagnie | <input type="checkbox"/> |
| 10.3.2 Procédures d'exploitation et instructions inadéquates | <input type="checkbox"/> |
| 10.3.3 Direction et supervision | <input type="checkbox"/> |
| 10.3.4 Autres | <input type="checkbox"/> |

10.4 Environnement

10.4.1 Mouvement du navire/effets des conditions météorologiques

10.4.2 Bruit

10.4.3 Vibration

10.4.4 Température/humidité

10.4.5 Effectifs inadéquats

10.4.6 Autres

ANNEXE 4

RENSEIGNEMENTS DÉCOULANT D'ACCIDENTS METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES OU DES POLLUANTS MARINS EN COLIS SURVENUS À BORD DE NAVIRES OU DANS DES ZONES PORTUAIRES

Le présent rapport complète le rapport établi par le capitaine conformément aux directives et principes généraux adoptés par l'Organisation par la résolution A.851(20) en cas d'événement mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins en colis, survenu à bord d'un navire ou dans une zone portuaire.

Les renseignements devraient être fournis en cas :

- d'accident ayant entraîné des pertes en vies humaines, des lésions corporelles ou des dommages au navire ou aux biens; ou
- d'accident au cours duquel s'est produite une situation critique, une situation d'urgence ou une perte mettant en cause des marchandises dangereuses et des polluants marins en colis.

Les renseignements devraient être communiqués par l'Administration qui procède à l'enquête, si nécessaire après consultation d'autres parties intéressées (par exemple, les autorités des ports de chargement, de transit ou de déchargement) et être transmis à l'Organisation maritime internationale, accompagnés des recommandations jugées nécessaires pour combler les lacunes éventuellement constatées.

Le résumé et les recommandations de toute enquête ultérieure devraient également être communiqués à l'Organisation.

RENSEIGNEMENTS DÉCOULANT D'ENQUÊTES SUR LES INCIDENTS METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES OU DES POLLUANTS MARINS EN COLIS

1 Cargaison(s) en cause

1.1 Désignation officielle Numéro ONU : Classe de risque de l'OMI* :
de transport :

1.2 Nom et adresse du fabricant, de l'expéditeur ou du destinataire :

* Fournir uniquement des données qui ne sont pas indiquées par ailleurs.

- 1.3 Type d'emballage/conteneur :

- 1.4 Quantité et état des marchandises :

- 1.5 Dispositifs d'arrimage/assujettissement :

- 2 Pollution - marchandises perdues par-dessus bord (oui/non) :
Dans l'affirmative :
 - 2.1 Quantité de marchandises perdues :

 - 2.2 Marchandises perdues, flottant ou ayant coulé :

 - 2.3 Marchandises perdues débarrassées de leur emballage (oui/non) :

- 3 Brève description de l'enchaînement des événements* :

- 4 Étendue des dommages* :

- 5 Mesures prises pour faire face à la situation critique :

* Fournir uniquement des données qui ne sont pas indiquées par ailleurs.

- 6 Remarques sur l'observation des dispositions de conventions/recommandations applicables :

- 7 Remarques sur l'efficacité des dispositions de conventions/recommandations applicables :

- 8 Mesures/recommandations propres à empêcher que l'événement ne se reproduise :

- 9 Enquête complémentaire (oui/non)* :

* Fournir uniquement des données qui ne sont pas indiquées par ailleurs.

ANNEXE 5

FICHES D'AVARIE ET FICHES D'ACCIDENT DÛ À UNE STABILITÉ MAL ADAPTÉE À L'ÉTAT INTACT

Fiche No Nombre de fichiers se rapportant à l'accident
 (S'il y a plus d'une avarie, veuillez remplir une autre fiche contenant une description de cette autre brèche)

Date et lieu° de l'accident (catégorie et détails)
 (port, quai, fleuve, chenal, eaux côtières, haute mer, autres)

Nature de l'accident (catégorie et détails)
 (chavirement, abordage, incendie/explosion, échouement, gros temps, perte, autres)

Nature de l'avarie (catégorie et détails)
 (enfouissement/déformation, rupture/fissure, distorsion, autres)

Navire endommagé.

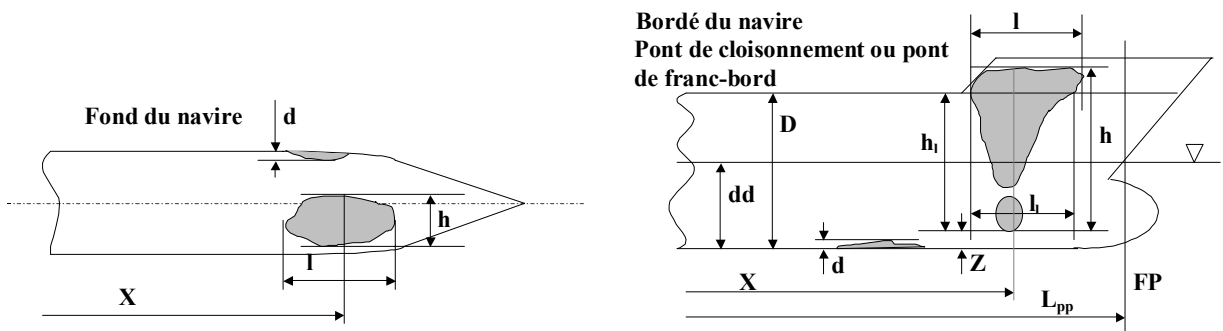
Nom du navire° No OMI

Type* (catégorie et détails)
 (vraquier, marchandises diverses, porte-conteneurs, pêche, passagers + pass/cargaison, roulier, transporteur de véhicules, transbordeur, bac ferry, navire ravitailleur + spécialisé, navire-citerne, autres)

Longueur entre perpendiculaires* L_{pp} = L_{oa} = Largeur hors membres.....* B =

Creux sur quille* D =

Tirant d'eau avant l'avarie : au milieu d_i = (ou avant d_i = et arrière d_i =



Dimensions et emplacement de l'avarie (voir les croquis ci-dessus).

Bord du navire Emplacement de l'avarie
 (bâbord, tribord, fond) (avant, arrière, cale à cargaison, gouvernail, chambre des machines, autres)

Emplacement (hauteur) par rapport à la ligne de flottaison Type d'avarie (emplacement No)
 (l'avarie s'étend : 1=au-dessous et au-dessus-; 2=au-dessus mais non au-dessous-; 3=au-dessous mais non au-dessus-; 4= à l'intérieur - des limites physiques de la structure du navire)

Distance entre AP et le centre de l'avarie* X =

Distance entre la ligne de référence et le point le plus bas de l'avarie* Z =

Longueur de l'avarie* l = l_1 =

Hauteur de l'avarie* h = h_1 =

Profondeur de l'avarie* d = d₁ =
 dd milieu = dd avant = dd arrière = (tirants d'eau après avarie)

dd milieu calculé =

Voie d'eau : Oui Non Navire abordé : Oui Non

Collision entre navires : Oui Non Navire abordeur : Oui Non

Notes :

(Si l'avarie se prolonge au-dessus du pont de cloisonnement/de franc-bord, indiquer aussi les dimensions de l'avarie pour la partie de la brèche située au-dessous de ce pont, en caractérisant ces valeurs par l'indice "1")

Second navire mis en cause dans l'abordage (à remplir en cas d'abordage entre deux navires).

Nom du navire° No OMI

Longueur entre perpendiculaires L_{pp} = L_{oa} = Largeur hors membres B =

Creux sur quille D =

Tirant d'eau avant l'avarie : d = (ou avant d = et arrière d =)

Données complémentaires à communiquer lorsqu'elles sont disponibles

1. État de la mer et force du vent (échelle Beaufort) au moment de l'accident

2. Vitesse au moment de l'impact en noeuds, navire endommagé v₁
 second navire v₂

3. Angle des routes au moment de l'abordage

4. Le navire qui fait l'objet de la présente fiche a-t-il coulé ?
 Oui Non

Dans l'affirmative, indiquer le temps qu'il a fallu au navire pour couler après l'abordage et la manière dont le navire a coulé

5. Compartiment(s) endommagé(s) (par exemple, chambre des machines, cale à cargaison, etc.)

6. Type et quantité de cargaison transportée dans le compartiment endommagé, le cas échéant

7. Nombre total de personnes se trouvant à bord du navire avant l'avarie

8. Nombre total de personnes perdues

9. Circonstances spéciales ayant pu avoir une incidence sur les conséquences de l'avarie (par exemple portes étanches à l'eau ouvertes, trous d'homme ou sabords ouverts, tuyaux ouverts, fissures, etc.)

10. Emplacement des cloisons étanches situées à proximité de l'avarie (distance entre AP et chacune de ces cloisons)
11. Nombre de compartiments envahis
12. Y avait-il un double fond dans la zone de l'avarie ? Oui Non
Dans l'affirmative, indiquer si le plafond de double fond a été percé
13. Y a-t-il eu une autre brèche en raison de l'étrave à bulbe ? Oui Non
14. Une cloison de séparation transversale a-t-elle été endommagée ? Oui Non
15. La cloison d'abordage a-t-elle été endommagée ? Oui Non
16. Évaluation de l'avarie

17. Fournir tout autre renseignement supplémentaire jugé utile (détails de construction, année de construction, etc.)

NOTES

1. La fiche d'avarie devrait être remplie pour les navires de mer pontés en acier et de longueur égale ou supérieure à 25 mètres, pour toutes les brèches de la coque provoquant une voie d'eau dans un compartiment quelconque (abordage, échouement, etc.)
2. Le terme "navire endommagé" vise le navire qui fait l'objet de la présente fiche.
3. Il sera souhaitable de fournir un croquis montrant l'emplacement de l'avarie et des principales cloisons transversales.
4. Le creux D devrait être mesuré jusqu'au pont de cloisonnement dans le cas des navires à passagers et jusqu'au pont de franc-bord dans le cas des navires de charge (ou jusqu'au pont supérieur, c'est-à-dire jusqu'au pont complet le plus élevé, en l'absence d'indications précises concernant le pont de cloisonnement ou le pont de franc-bord).
5. En cas d'abordage entre deux navires, il est souhaitable qu'une fiche d'avarie soit remplie pour chacun des deux navires.
6. Toutes les mesures devraient être données en mètres.
7. Les données marquées d'un astérisque (*) sont les plus importantes.
8. Les données marquées (°) sont facultatives.

FICHE D'ACCIDENT DÙ À UNE STABILITÉ MAL ADAPTÉE À L'ÉTAT INTACT

Longueur entre perpendiculaires* L_{pp} = _____
 Largeur hors membres* B = _____ Creux sur quille* D = _____
 Tirant d'eau au milieu du navire jusqu'à la ligne de charge réglementaire ou jusqu'à la ligne de compartimentage d _____
 (ou à l'avant _____ et à l'arrière _____)
 Conditions de service (navire léger ou en charge, avec le pourcentage approximatif de marchandises, de provisions de bord, de combustible et de passagers)

Type de chargement, le cas échéant _____ Disposition _____ Coefficient d'arrimage _____
 Marchandises en pontée, le cas échéant _____ Type _____ Quantité _____
 Quantité d'eau de ballast, le cas échéant _____
 État de la mer et du vent au moment de l'accident : mer* _____

vent* (échelle de Beaufort) _____

Vitesse du vent u _____ Pression du vent p_v _____
 Longueur de la houle _____ Hauteur de la houle h_w _____
 Direction du vent par rapport à la proue du navire _____ (degrés)
 Direction des vagues par rapport à la proue du navire _____ (degrés)
 Vitesse du navire au moment de l'accident V _____ nœuds

Type, longueur et hauteur des superstructures et des roufs fermés au-dessus du pont jusqu'où D a été mesuré _____

Quilles de roulis : Largeur (°) _____ Étendue longitudinale (°) _____
 Hauteur de la quille de roulis, le cas échéant (°) _____
 Y a-t-il eu de l'eau embarquée sur le pont ? _____ Dans l'affirmative, indiquer la quantité _____
 Toutes les ouvertures vulnérables étaient-elles effectivement fermées au moment de l'accident ? _____

Le givrage a-t-il contribué à l'accident ? _____
 Le navire était-il soumis à la manoeuvre de la barre au moment de l'accident ? _____
 Existait-il des consignes particulières relatives à ce navire en ce qui concerne le maintien de la stabilité, par exemple, remplissage des citernes, etc. ? _____

Le navire faisait-il l'objet de restrictions concernant la longueur des traversées et/ou de restrictions météorologiques ? _____

Y a-t-il eu des circonstances particulières quelconques liées à l'accident ? _____

Brève description de l'accident¹ _____

Note :

1 Fournir uniquement des données qui ne sont pas indiquées par ailleurs.

Caractéristiques générales		Pour le navire en pleine charge homogène à l'arrivée (avec 10 % de provisions de bord, de combustible, etc.)	Pour le navire dans l'état au moment de la perte
Tirant d'eau (au milieu de la longueur du navire)	d		
Déplacement*	Δ		
Hauteur du centre de gravité au-dessus de la ligne d'eau zéro*	KG		
Hauteur métacentrique (non corrigée)*	GM		
Distance entre le métacentre transversal et le centre de flottabilité	BM		
Réduction de GM due à toute carène liquide*			
Coefficient de remplissage de déplacement*	δ		
Coefficient de remplissage de la section au maître couple	β		
Coefficient de remplissage à la flottaison	α		
Hauteur du centre de flottabilité au-dessus de la ligne d'eau zéro	KB		
Surface latérale des navires (y compris les superstructures, etc.) exposée au vent	A_v		
Distance entre le centre de la surface latérale des navires exposée au vent et la flottaison correspondante			
Période de roulis prévue (P-S-P) (en secondes) ^(o)	T_r		
Amplitude de roulis nominale (maximum)	θ_r		
Angle d'inclinaison pour l'immersion du pont continu le plus élevé			
Bras de levier de redressement (GZ) basés sur le centre de gravité (G) corrigé pour tenir compte de toute carène liquide, pour les angles d'inclinaison suivants :*			
0°			
10°			
20°			
30°			
40°			
50°			
60°			
70°			
80°			
90°			
Bras de levier de redressement maximum	GZ_m		
Angle de stabilité maximale	θ_m		
Angle de chavirement statique	θ_v		
Déplacement à l'état léger $\Delta_0 =$		Centre de gravité au-dessus de la ligne d'eau zéro KG₀ =	
NOTES POUR LES FICHES D'AVARIE DUE À UNE STABILITÉ MAL ADAPTÉE À L'ÉTAT INTACT			
1	Les fiches d'avarie doivent être remplies pour tous les navires à passagers océaniques, les navires de charge océaniques d'une longueur égale ou supérieure à 25 mètres et les navires de pêche océaniques d'une longueur égale ou supérieure à 15 mètres, aussi bien en ce qui concerne les pertes de navires que les cas où une inclinaison dangereuse était causée par une stabilité mal adaptée à l'état intact, y compris les cas où la perte ou l'inclinaison du navire était due au ripage de la cargaison.	2	Le creux D devrait être mesuré jusqu'au pont de cloisonnement à bord des navires à passagers et jusqu'au pont de franc-bord à bord des navires autres que les navires à passagers (ou jusqu'au pont continu le plus élevé, si le pont de cloisonnement ou le pont de franc-bord n'est pas spécifié).
		3	Il convient d'utiliser le système métrique pour toutes les mesures.
		4	Les données marquées d'un astérisque (*) sont les plus importantes.
		5	La soumission des données suivies de (°) est facultative.
		6	Il est souhaitable de joindre un croquis des courbes de stabilité statique, dressé pour les deux états de chargement ci-après, en utilisant les échelles suivantes : i) 20 mm pour chaque 10° d'angle d'inclinaison. ii) 10 mm (ou 20 mm) pour chaque 0,1 mètre de bras de levier de redressement.

ANNEXE 6

DONNÉES SUR LES ACCIDENTS TRÈS GRAVES ET LES ACCIDENTS GRAVES

FICHE D'ACCIDENT DÛ AU FEU

Outre les renseignements demandés dans la présente annexe, les Administrations sont priées instamment de fournir aussi les renseignements énumérés dans les autres annexes pertinentes de la circulaire MSC-MEPC.3/Circ.1, en particulier ceux dont la liste figure à l'annexe 1 (identification et caractéristiques du navire).

- 1 Condition d'exploitation du navire :
 - Chargement
 - Déchargement
 - En instance de départ
 - En cours de réparation (à flot ou en cale sèche)
 - Autres, préciser : _____
 - Non signalée

- 2 Conditions locales lorsque l'incendie a été découvert : _____
 - .1 Heure (locale à bord) à laquelle l'incendie a été découvert (jour ou nuit) : _____
 - .2 Force du vent (échelle de Beaufort et direction) : _____
 - .3 État de la mer (et code utilisé) : _____

- 3 Partie du navire dans laquelle l'incendie s'est déclaré : _____

- 4 Cause probable de l'incendie : _____
 - .1 Décrire brièvement les activités à bord qui ont contribué à l'incendie (opérations concernant la cargaison, travaux d'entretien, travail à chaud, etc.) :
 - .2 Cause probable d'inflammation :

- 5 Expliquer comment les personnes à bord ont été alertées :

- 6 Moyens par lesquels l'incendie a été initialement détecté : *
 - dispositif fixe de détection de l'incendie
 - par un membre de l'équipage ou un passager
 - inconnus

* Cocher la case, selon qu'il convient.

7 Décrire brièvement l'efficacité de la protection contre l'incendie à la construction (cloisons, portes, ponts coupe-feu et ignifuges, etc.) eu égard à :

.1 la localisation et l'extinction de l'incendie dans le local d'origine : _____

.2 la protection des échappées ou de l'accès au matériel de lutte contre l'incendie :

.3 la qualité de la protection contre l'incendie à la construction : _____

8 Dispositifs d'extinction portatifs utilisés à bord (à mousse, à poudre chimique, au CO₂, à l'eau, etc.) :

9 Installations fixes d'extinction de l'incendie : _____

.1 sur le lieu du foyer de l'incendie (préciser le type) : _____

.2 dans les zones adjacentes (préciser le type) : _____

.3 des dispositifs fixes d'extinction de l'incendie ont-ils été utilisés en vue d'éteindre l'incendie ? _____

.4 l'utilisation de ces dispositifs fixes d'extinction de l'incendie a-t-elle contribué à l'extinction de l'incendie ? _____

10 Expliquer brièvement les mesures prises par l'équipage pour circonscrire, maîtriser et confiner l'incendie et l'explosion dans le local d'origine :

11 Une aide extérieure a-t-elle été fournie (par exemple pompiers, autre navire, etc.) ?

Dans l'affirmative, indiquer le type de matériel utilisé :

12 Indiquer les qualifications et la formation de tous les membres de l'équipage du navire concernés par l'événement, non seulement ceux qui sont intervenus dans les opérations de lutte contre l'incendie mais aussi ceux dont les actions pourraient avoir contribué à l'incendie (voir la question 4) :

13 Indiquer si le navire avait mis en place des procédures de la compagnie ou l'industrie, notamment pour le travail à chaud, et si ces procédures étaient adaptées à l'opération en question :

14 Si des procédures étaient en place, ont-elles été appliquées correctement ?

15 Durée de la lutte contre l'incendie après l'alarme initiale :

.1 pour le maîtriser : _____

.2 une fois maîtrisé, pour l'éteindre : _____

16 Durée totale de l'incendie : _____

17 Dommages causés par l'incendie :

- .1 perte en vies humaines ou lésions corporelles :
- .2 à la cargaison :
- .3 au navire :
- .4 déversement de polluants :

18 Le matériel ou les dispositifs de lutte contre l'incendie ont-ils subi une défaillance en cours d'utilisation ?

Dans l'affirmative, les fiches d'entretien du matériel et/ou des dispositifs étaient-elles à jour (par exemple le matériel et les dispositifs avaient-ils été révisés) ?

19 Y avait-il à bord un approvisionnement en air suffisant pour les appareils respiratoires autonomes ou a-t-il fallu faire appel à une aide extérieure pour s'approvisionner en air ?

20 Observations :

ANNEXE 7

**QUESTIONNAIRE SUR LE SYSTÈME MONDIAL DE DÉTRESSE
ET DE SÉCURITÉ EN MER**

1 Le présent questionnaire a pour objet de permettre au Sous-comité des radiocommunications et de la recherche et du sauvetage d'évaluer l'efficacité du système mondial de détresse et de sécurité en mer et, le cas échéant, de recommander des améliorations à lui apporter.

2 Les Gouvernements Membres sont instamment priés de remplir le questionnaire eu égard aux situations de détresse et de sécurité mettant en cause des navires battant leur pavillon et d'ajouter toutes autres informations offrant des enseignements qui, à leur avis, seraient utiles à la mise en oeuvre du système mondial de détresse et de sécurité en mer.

3 Par ailleurs, les Gouvernements Membres sont encouragés à communiquer tous les renseignements dont ils pourraient disposer au sujet d'accidents survenus à des navires étrangers aux pays dans lesquels ces navires sont immatriculés.

.1 a) Zone océanique SMDSM ou zones océaniques pour lesquelles le matériel radioélectrique avait été installé : _____

b) Date et heure de l'accident (UTC) : _____

.2 Brève description :

a) de la zone océanique SMDSM : _____

b) des conditions météorologiques prévalant pendant les opérations de recherche et de sauvetage : _____

.3 Description des radiocommunications de détresse et de sécurité, en donnant notamment des renseignements détaillés sur ce qui suit :

a) moyens de communication (radiotélégraphie, radiotéléphonie, STN INMARSAT, ASN, RLS) et fréquences utilisés :

par le navire pour diffuser l'alerte de détresse : _____

par le RCC pour relayer l'alerte de détresse : _____

par les communications de coordination SAR : _____

b) utilisation du signal d'alarme : _____

c) contenu du message de détresse : _____

d) centre(s) de coordination de sauvetage (RCC), navires, station côtière ou stations terriennes côtières qui ont accusé réception du message de détresse (indiquer l'heure et la position) :

e) difficultés linguistiques : _____

.4 Si le navire a été abandonné, décrire les radiocommunications de détresse et les signaux de repérage lancés par les embarcations et radeaux de sauvetage : _____

.5 Si une RLS par satellite ou une RLS a été utilisée pour donner l'alerte et/ou pour localiser des survivants, donner des détails (fréquence, type de mise en marche, etc.) et indiquer quelle LUT, STC ou station côtière a reçu le signal d'alerte : _____

.6 Description des radiocommunications échangées sur place, y compris les communications surface/air : _____

.7 Tout aspect inhabituel ou autre des radiocommunications, lacunes apparentes du système de détresse et/ou enseignements à tirer : _____

ANNEXE 8

**RÔLE DE LA FATIGUE DANS LES ACCIDENTS DE MER
FICHE DE DONNÉES SUR LES FACTEURS LIÉS À LA FATIGUE**

Cette fiche devrait être remplie et présentée avec chaque rapport d'enquête sur un accident de mer auquel la fatigue a contribué. La fiche devrait indiquer la cause de la fatigue identifiée. Voir la circulaire MSC/Circ.621 pour les directives pour l'enquête sur un accident auquel la fatigue peut avoir contribué.

La fatigue identifiée dans cet accident a été causée par (cocher tous les facteurs qui s'appliquent) :

- | | |
|---|---|
| 1 | <p>Facteurs liés à la gestion/réglementation</p> <p>Dispositions contractuelles _____</p> <p>Périodes de travail et de repos _____</p> <p>Niveaux des effectifs _____</p> <p>Pratiques concernant la tenue du quart _____</p> <p>Assignation des fonctions _____</p> <p>Appui et communication terre-navire-terre _____</p> <p>Politique de gestion _____</p> <p>Planification du voyage _____</p> <p>Installations de loisirs _____</p> |
| 2 | <p>Facteurs liés au navire</p> <p>Niveau d'automatisation _____</p> <p>Fiabilité de l'équipement _____</p> <p>Caractéristiques du mouvement du navire _____</p> <p>Niveaux de vibration, de chaleur et de bruit _____</p> <p>Qualité de l'environnement de travail et du cadre de vie _____</p> <p>Caractéristiques de la cargaison et prescriptions _____</p> <p>Conception du navire _____</p> |
| 3 | <p>Facteurs liés à l'équipage</p> <p>Durée de service à bord _____</p> <p>Expérience/formation _____</p> <p>Composition, cohésion de l'équipage
et relations entre ses membres _____</p> <p>Compétence et qualifications de l'équipage _____</p> <p>Circonstances et problèmes personnels _____</p> |
| 4 | <p>Facteurs externes</p> <p>Conditions météorologiques _____</p> <p>Conditions au port _____</p> <p>Régime des glaces _____</p> <p>Densité du trafic maritime _____</p> |

ANNEXE 9

**DÉVERSEMENTS ACCIDENTELS DE 50 TONNES
OU PLUS DE SUBSTANCES NUISIBLES**

Les renseignements complémentaires suivants devraient être soumis pour chaque événement mettant en cause un déversement de 50 tonnes ou plus de substances nuisibles. Voir les annexes 1 et 2 de la présente circulaire pour les renseignements à communiquer sur l'identification du navire et les caractéristiques de l'accident. L'Administration notificatrice devrait conserver un exemplaire du rapport et devrait envoyer un exemplaire à l'Administration de l'État du pavillon et un exemplaire à l'Organisation maritime internationale.

Il a été décidé d'ajouter le modèle de rapport pour les déversements accidentels de 50 tonnes ou plus de substances nuisibles car un tel rapport est jugé nécessaire en cas d'enquête sur un accident ou un événement (MARPOL, articles 8 et 12); toutefois, ce rapport ne remplace pas la rubrique d'une ligne requise pour le rapport annuel obligatoire prescrit à l'article 11 de MARPOL (MEPC/Circ.318, partie 1).

Partie 1

À remplir par l'Administration notificatrice

1 La date de l'événement était-elle connue ou estimée ? _____

2 Lieu de l'événement (choisir l'une des options suivantes) :

- | | | |
|----|--|--------------------------|
| .1 | dans les eaux intérieures | <input type="checkbox"/> |
| .2 | dans les eaux territoriales | <input type="checkbox"/> |
| .3 | à l'intérieur de la zone économique exclusive | <input type="checkbox"/> |
| .4 | à l'extérieur de la zone économique exclusive, dans des eaux internationales | <input type="checkbox"/> |

3 Administration notificatrice : _____

Rapport rempli par : (Administration et adresse)

Partie 2

Renseignements que doivent communiquer l'Administration notificatrice et/ou l'Administration de l'État du pavillon

4 Mesures prises par l'Administration notificatrice :

.1 Lutte contre le déversement :

- | | | |
|----|----------------------|--------------------------|
| .1 | aucune mesure | <input type="checkbox"/> |
| .2 | efforts de nettoyage | <input type="checkbox"/> |
| .3 | efforts d'assistance | <input type="checkbox"/> |
| .4 | autres (préciser) | <input type="checkbox"/> |
-

.2 Action en justice :

- | | | |
|----|---|--------------------------|
| .1 | aucune action | <input type="checkbox"/> |
| .2 | action intentée par l'Administration de l'État du pavillon | <input type="checkbox"/> |
| .3 | action en instance | <input type="checkbox"/> |
| .4 | action intentée par l'Administration notificatrice (préciser) | <input type="checkbox"/> |
-

.3 Mesures/recommandations visant à éviter que l'événement ne se reproduise :

.4 Renseignements complémentaires :

Dommages directs aux ressources naturelles

- Disparition d'espèces sauvages :
- Effets sur les oiseaux
 - Effets sur les mammifères marins
 - Effets sur les poissons
 - Effets sur les autres formes de vie marine, y compris les invertébrés
- Disparition de ressource halieutique :
- Poissons
 - Crustacés et mollusques
 - Pisciculture
- Détérioration du milieu marin :
- Détérioration du milieu côtier :
- Dégradation des habitats :
- Habitats à terrain mou (marais salants, palétuviers, vasières)
 - Littoral (plages)
 - Côtes rocheuses/récifs, y compris récifs coralliens

Partie 3

Doit être remplie par l'Administration de l'État du pavillon :

- 5 Action en justice intentée par l'Administration de l'État du pavillon :
- .1 aucune action
 - .2 en instance
 - .3 action intentée (préciser)
-

ANNEXE 10

FICHE D'ACCIDENT METTANT EN CAUSE DES ENGINs DE SAUVETAGE

La présente fiche d'accident a pour objet de permettre de recueillir et de compiler des données statistiques en ce qui concerne les engins de sauvetage, aussi bien d'un type nouveau que de type classique, afin d'évaluer la sécurité de ces engins et de les améliorer, si besoin est, en se fondant sur des renseignements fiables quant aux risques.

Les Administrations sont instamment priées de communiquer les renseignements supplémentaires énumérés dans la présente annexe pour tous les accidents mettant en cause des engins de sauvetage, en ajoutant tous les renseignements complémentaires qui permettraient de tirer des enseignements au sujet de l'utilisation des engins de sauvetage.

1 Lieu de l'accident

(voir l'annexe 2, points 3.1 à 3.10)

.1 Le navire était-il : en route ? au port ? au mouillage ?

2 Conditions locales

2.1 Heure locale (horloge de 24 h) :

Faisait-il : jour ? nuit ?

2.2 Force du vent (échelle de Beaufort) :

2.3 Hauteur de houle (observée) :

2.4 Température de l'eau : _____ °C

2.5 Température de l'air : _____ °C

2.6 Présence de glaces Oui Non

2.7 Climats chauds Oui Non

3 Type d'engin de sauvetage en cause

3.1 Radeau de sauvetage gonflable :

Capacité : _____ Nbre de personnes à bord : _____

.1 Sous bossoirs Oui Non

3.2 Dispositif d'évacuation en mer (MES) :

.1 Vertical Toboggan

3.3 Embarcation de sauvetage

Capacité : _____ Nbre de personnes à bord : _____

.1 Sous bossoirs À mise à l'eau en chute libre

- 3.4 Engin flottant
- 3.5 Canot de secours
- 3.6 Engin de mise à l'eau Capacité : ____ Nbre de personnes à bord : ____
- 3.7 Autres : _____ Capacité : ____ Nbre de personnes à bord : ____

4 Type d'engin de sauvetage individuel utilisé :

- 4.1 Combinaison d'immersion
- 4.2 Brassière de sauvetage
- 4.3 Vêtement de flottaison individuel autre qu'une brassière de sauvetage
- 4.4 Combinaison de protection contre les éléments
- 4.5 Bouée de sauvetage

5 Raison du déploiement de l'engin de sauvetage :

- 5.1 Évacuation/abandon d'urgence
- 5.2 Formation de l'équipage
- 5.3 Déploiement réglementaire
- 5.4 Essais aux fins d'approbation (préciser)

6 Nature de l'accident/incident :

(voir l'annexe 1, paragraphe 30)

7 Nombre de morts/blessés :

- 7.1 Nombre de morts causés par l'engin de sauvetage
Équipage : _____ Passagers : _____ Autres : _____
- 7.2 Nombre de blessés causés par l'engin de sauvetage
Équipage : _____ Passagers : _____ Autres : _____

8 Autres détails pertinents :

9 Description des causes/facteurs ayant contribué à l'accident/incident :

(voir l'annexe 2, paragraphe 10)

APPENDICE

CONSEILS POUR L'ÉTABLISSEMENT DE LA FICHE D'ACCIDENT
METTANT EN CAUSE DES ENGIN DE SAUVETAGE

Les exemples ci-après pourraient être pris en considération pour remplir la rubrique de la fiche d'accident mettant en cause des engins de sauvetage qui concerne les facteurs ayant contribué à l'accident/incident :

Exemples de facteurs liés à la conception de l'engin :

- 1 La conception ne permet pas de procéder facilement à des essais satisfaisants.
- 2 La conception n'offrait aucun moyen de détecter des conditions dangereuses prévisibles.
- 3 L'utilisation de l'engin était sujette à des erreurs humaines prévisibles.
- 4 La conception n'était pas adaptée à la fonction requise.
- 5 Le bon fonctionnement était tributaire des circonstances.
- 6 Problèmes liés à la conception du mécanisme de déclenchement.

Exemples de facteurs humains :

- 1 Manœuvre involontaire du matériel.
- 2 Mauvais entretien du matériel.
- 3 Mauvaises communications.
- 4 Connaissance insuffisante du matériel et des commandes connexes.
- 5 Pratiques dangereuses pendant les exercices et les inspections.