

**REPUBLIQUE
DE
VANUATU**



**REPUBLIC
OF
VANUATU**

JOURNAL OFFICIEL

OFFICIAL GAZETTE

14 FEVRIER 2000

NO. 31

14 FEBRUARY 2000

SONT PUBLIES LES TEXTES SUIVANTS

ARRETES

ARRETE NO. 21 DE 1998 RELATIF AU CODE
MARITIME (REGLEMENTS) (MODIFICATION).

ARRETE NO. 3 DE 1999 SUR LES CONSEIL DE
DISCIPLINE DE LA FONCTION PUBLIQUE
(REGLES DE PROCEDURE).

NOTIFICATION OF PUBLICATION

-

-

CONTENTS

PAGE

LEGAL NOTICES -

- BANKING ACT [CAP. 63] 1-2
- INTENTIONAL COMPANIES 3-4
- OATH OF ALLEGIANCE 5
- OATH OF BARRISTER 6
- OATH OF SOLICITOR 7

RÉPUBLIQUE DE VANUATU

LOI NO. 8 DE 1981 RELATIVE AU CODE MARITIME

ARRÊTÉ NO. 21 DE 1998 RELATIF AU CODE MARITIME (RÈGLEMENTS) (MODIFICATION)

Portant modification de l'Arrêté No. 25 de 1990 relatif au Code Maritime (Règlement) en vue de le rendre conforme à la Convention Internationale de l'Organisation Maritime Internationale sur les Normes de formation, de certification et de régime des quarts pour les marins et portant règlementation d'autres questions diverses.

LE MINISTRE DES FINANCES ET DE LA GESTION ÉCONOMIQUE, RESPONSABLE DU REGISTRE INTERNATIONAL DES NAVIRES

VU les pouvoirs que lui confère l'article 152 du Code Maritime,

ARRÊTE :

MODIFICATION DE L'ARTICLE 9

1. L'article 9 des Règlements est abrogé et remplacé par le nouvel article suivant :

“AGENTS AUTORISÉS À JAUGER ET EXPERTISER LES NAVIRES”

9. Tout membre de l'Association internationale des sociétés de classification et toute autre société de classification de navire internationale agréée par le Commissaire ou son adjoint, est autorisé en tant qu'agent à jauger les navires conformément aux dispositions de l'article 10 et à les expertiser aux fins de délivrer les certificats vanuatuels qui doivent être présentés en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 2 de l'article 8”.

MODIFICATION DE L'ARTICLE 16

2. Le paragraphe 1) de l'article 16 des Règlements est abrogé et remplacé par le nouveau paragraphe 1) suivant :

OBSERVATION DES CONVENTIONS ET ACCORDS INTERNATIONAUX

16. 1) Il incombe aux propriétaires et aux capitaines de s'assurer que leurs navires se conforment aux conditions requises des Conventions et Accords internationaux en vigueur, ainsi que de toute modification desdits textes, à savoir :

a) Conventions de l'Organisation Maritime Internationale :

Convention sur les règlements internationaux pour la prévention des collisions en mer, 1972, telle que modifiée (1972 COLREG);

Convention internationale sur la sécurité des vies humaines en mer, 1974, telle que modifiée (SOLAS (modifié) 1974);

Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 sur la sécurité des vies humaines en mer, 1974, tel que modifié (SOLAS PROT 1978);

Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale sur la sécurité des vies humaines en mer, tel que modifié (SOLAS PROT (HSSC) 1988);

Convention internationale sur les Normes de certification, de formation et de régime de quarts pour les marins, telle que modifiée (STCW (modifiée) 1978);

Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL (modifiée) 73/78);

Annexes Facultatives III et V de MARPOL 73/78;

Convention internationale sur la responsabilité civile en matière de pollution par les hydrocarbures, 1969 (CLC 1969);

Protocole de 1992 visant à modifier la Convention internationale sur la responsabilité civile en matière de pollution par les hydrocarbures, 1969 (CLC PROT 1992);

Convention pour la suppression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 1988 (SUA 1988);

Protocole pour la suppression d'actes illicites contre la sécurité des plateformes fixes situées sur le plateau continental, 1988, (SUA PROT 1988);

Convention d'Athènes concernant le transport des voyageurs et des bagages par mer, 1974, (PAL 1974);

Protocole relatif à la Convention d'Athènes concernant le transport des voyageurs et des bagages par mer, 1974 (PAL PROT 1976);

Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs, telle que modifiée (CSC (modifiée) 1972);

- Modifications (de 1993) à la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, 1972, telle que modifiée;
- Convention internationale sur les lignes de charge de 1966 (LL 1966);
- Protocole de 1988 relatif à la Convention Internationale sur les lignes de charge de 1966 (LL PROT (HSSC) 1988);
- Convention internationale sur l'assistance et le sauvetage maritimes de 1979 (SAR 1979);
- Convention internationale de 1989 relative au sauvetage (SALVAGE 1989);
- Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (TONNAGE 1969);
- Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international, telle que modifiée (FAL (modifiée) 1965);
- Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international pour les dommages de pollution par les hydrocarbures (FUND 1971);
- Protocole de 1992 visant à modifier la Convention internationale portant création d'un Fonds international pour les dommages de pollution par les hydrocarbures 1971 (FUND PROT 1992);
- Convention sur la limite de responsabilité pour des revendications maritimes, 1976 (LLMC 1976);
- Convention internationale relative à l'intervention en haute mer en cas de victimes de la pollution par les hydrocarbures, 1969 (INTERVENTION 1969);
- Protocole relatif à l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que des hydrocarbures, 1973, tel que modifié (INTERVENTION PROT 1973);
- Convention internationale sur l'état de préparation, la réaction et la co-opération lors de pollution par les hydrocarbures 1990, (OPRC 1990);
- Convention relative à la prévention de la pollution marine par le déchargement de déchets et d'autres substances, 1972, telle que modifiée (LC 1972);

Protocole de 1996 sur la Convention relative à la prévention de la pollution marine par le déchargement de déchets et d'autres substances, 1972 (LC PROT 1996);

b) Conventions de l'Organisation Internationale du Travail :

Convention No. 53 - Convention de 1936 sur les aptitudes professionnelles minima des capitaines et officiers de la marine marchande;

Convention No. 55 - Convention sur la responsabilité de l'armateur en cas de maladie, d'accident ou de décès de gens de mer, 1936;

Convention No. 58 - Age d'admission des enfants au service maritime (révisée), 1936;

Convention No. 92 et No. 133 - Conventions sur les aménagements de l'équipage;

Convention No. 147 - Convention concernant les normes minima à bord des navires de la marine marchande; et

c) Autres instruments internationaux :

Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer (UNCLOS);

Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de privilèges et d'hypothèques maritimes (Bruxelles, 27 Mai, 1967);

Convention sur le régime international des ports maritimes (1923);

Convention internationale sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires (Bruxelles), 1957;

Convention de Vienne pour la protection de la couche d'ozone et le Protocole de Montréal relatifs aux substances qui réduisent la couche d'ozone (le Protocole de Montréal);

Convention internationale sur les télécommunications et le Règlement sur les communications radiotélégraphiques, 1965;

Règlement sanitaire international, 1951 (tel que modifié).”

REMPLACEMENT DU TITRE 8

3. Le titre 8 des Règlements est abrogé et remplacé par le nouveau titre suivant :

“TITRE 8**MARINS DE LA MARINE MARCHANDE****DÉFINITIONS**

36. Dans le présent titre, sous réserve du contexte :

“certificat pertinent” désigne un certificat délivré et avalisé conformément aux dispositions des normes STCW 95, donnant droit au détenteur légitime d’agir ès-qualités et d’exécuter les fonctions concernées au niveau de responsabilité qui y est spécifié, sur un navire du genre, du tonnage, de la puissance et aux moyens de propulsion concernés au cours du voyage particulier en question;

“approuvé par le Commissaire” comprend “approuvé par un Commissaire adjoint dûment autorisé”;

“second” désigne l’officier de pont au deuxième rang après le capitaine qui assume le commandement du navire en cas d’incapacité du capitaine;

“mécanicien-chef” désigne l’officier mécanicien supérieur responsable de la propulsion mécanique et du fonctionnement et de l’entretien des installations mécaniques et électriques du navire;

“officier du pont” désigne un officier ayant qualité pour assumer un quart de navigation détenant un brevet ou un certificat avalisé par un signataire de la Convention de STCW spécifiant :

- i) qu’il a été délivré conformément aux règlements pertinents soit du Titre II de la Convention STCW de 1978 soit des modifications de 1995 de ladite Convention; et
- ii) la dimension du navire ou toute autre restriction applicable au détenteur dans l’exécution des fonctions d’un officier responsable d’un quart de navigation;

“matelot du quart de pont” désigne une personne détenant un certificat ès-qualité délivré conformément aux présents règlements ou par un signataire de la Convention STCW;

“aval” ou “avalisé” désigne la mention portée sur un certificat attestant la validité du certificat ou du brevet en question;

“officier mécanicien” désigne un officier ayant qualité pour agir en tant qu’officier responsable d’un quart à la salle des machines détenant un brevet ou un certificat avalisé par un signataire de la Convention STCW attestant:

- i) qu’il a été délivré conformément aux règlements pertinents soit du Titre III de la Convention STCW de 1978 soit des modifications de 1995 de ladite Convention; et

- ii) les machines, la puissance, le genre ou toute autre restriction applicable au détenteur dans l'exercice des fonctions d'un officier responsable d'un quart de mécanique;

“matelot de quart à la salle des machines” désigne une personne détenant un certificat ès-qualité délivré conformément aux présents règlements ou par un signataire de la Convention STCW;

“officier mécanicien en second” est synonyme de “premier mécanicien adjoint” et désigne le subalterne du mécanicien-chef qui assume la responsabilité de la propulsion mécanique et du fonctionnement et de l'entretien des installations mécaniques et électriques du navire en cas d'incapacité du mécanicien-chef;

“fonction” désigne un ensemble de tâches, devoirs et responsabilités, tels que spécifiés dans le Code des normes STCW, nécessaires à la marche du navire, la sécurité de la vie humaine en mer ou la protection de l'environnement marin;

“principes de l'armement sûr de l'OMI” désigne les principes énoncés à l'Annexe 2 de la Résolution A 481 (XII) de l'Organisation maritime internationale et dans toutes modifications ou révisions ultérieures;

“brevet” est synonyme de “certificat”;

“breveté” est synonyme de “certifié” et signifie détenir un brevet ou un certificat en règle;

“capitaine” désigne le détenteur d'un brevet ou d'un certificat portant une mention par un signataire de la Convention STCW attestant :

- i) qu'il a été délivré conformément aux règlements pertinents soit du Titre II de la Convention de STCW de 1978 soit des modifications de 1995 de ladite Convention; et
- ii) quelle est la dimension du navire ou toutes autres limitations applicables au détenteur dans l'exercice de ses fonctions de capitaine;

“bulletin maritime” désigne un bulletin désigné comme tel et émis par le Commissaire ou son Adjoint;

“propriétaire” désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne tel que le gérant, ou l'affrètement en coque nue ou la charte-partie à longue durée, qui a accepté la responsabilité de l'exploitation du navire des mains du propriétaire et qui, ce faisant, assume tous les devoirs et responsabilités imposés au propriétaire par les présents règlements;

“puissance de propulsion” désigne la puissance de rendement nominal totale maximum continue en kilowatts de toutes les machines de propulsion principales du navire qui figure sur le certificat d'immatriculation du navire ou autre document officiel;

“radiotélégraphiste” désigne une personne détenant un certificat pertinent délivré ou reconnu par l’administration en vertu des dispositions des Règlements relatifs aux communications radiotélégraphiques;

“Certificat d’armement sûr” désigne un document pertinent à cet effet tel que spécifié au règlement 13 du Titre V de la Convention internationale sur la sécurité de la vie humaine en mer, 1974, telle que modifiée;

“Service en mer” désigne un service à bord d’un navire en rapport avec l’octroi d’un certificat ou d’autres qualifications;

“STCW 95” désigne la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation, de certification et de quart pour les marins, telle que modifiée en 1995 et inclut la Partie A du Code de formation, de certification et de quart des marins (Code NFCQ ou STCW en anglais), et toute modification ultérieure. Dans les présents règlements, tout renvoi aux dispositions d’un règlement STCW 95 comprend un renvoi aux dispositions de l’article correspondant du Code STCW;

“STCW 78” désigne la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation, de certification et de quart pour les marins, en vigueur avant le 1er Février 1997;

“Code STCW” désigne le Code de formation, de certification et de quart des marins (STCW) tel qu’adopté par la Conférence de 1995, Résolution No. 2 et toute modification ultérieure.

CHAMP D’APPLICATION

37. Le présent titre s’applique aux navires de mer vanuatuans immatriculés conformément à la Loi, exception faite des navires qui :

- a) sont affectés uniquement à des voyages d’un lieu à un autre à l’intérieur de Vanuatu;
- b) sont des bateaux de pêche;
- c) sont des voiliers de plaisance ne faisant pas de commerce;
- d) sont des navires en bois, de construction rudimentaire;
- e) ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques, sauf disposition expressément contraire.

RESPONSABILITÉS

38. 1) Chaque marin affecté à un navire doit détenir un brevet pertinent correspondant aux fonctions qu’il sera chargé d’exécuter à bord dudit bâtiment.

- 2) Chaque marin, une fois affecté à un navire, doit se familiariser avec ses devoirs spécifiques et avec tous les aménagements, installations, équipements, procédures et caractéristiques du navire se rapportant à ses devoirs courants ou d'urgence.
- 3) L'effectif du navire doit être apte à coordonner efficacement ses activités en cas d'urgence et à exécuter les fonctions indispensables à la sécurité ou à la prévention ou l'atténuation de la pollution.
- 4) Les documents et les données se rapportant à tous les marins employés à bord d'un navire doivent être tenus à jour et aisément accessibles. Ils comprennent, entre autres, les documents et les données concernant leur expérience, formation, aptitude physique et compétence eu égard aux fonctions qui leur sont attribuées.

CERTIFICAT D'ARMEMENT SÛR

39. 1) Nonobstant les dispositions de l'article 40, chaque navire doit être armé selon les principes correspondants de l'OMI et de façon à satisfaire le Commissaire ou son adjoint et être muni d'un certificat d'armement sûr.
- 2) La composition de l'équipage doit toujours être maintenue au niveau spécifié dans le certificat d'armement sûr, au moins.
- 3) Une demande de certificat d'armement sûr doit inclure des propositions quant au nombre et au grade du personnel que le propriétaire considère nécessaire pour assurer la manoeuvre du navire en toute sécurité pour tous les voyages prévus.

NIVEAUX D'EFFECTIFS POUR LES OFFICIERS ET LES MATELOTS

40. 1) Aucun navire ne peut appareiller à moins qu'il n'ait à son bord, et à son service, un capitaine dûment breveté.
- 2) Chaque navire, autre qu'un navire à passagers, de plus de 100 mais moins de 500 tonneaux de jauge brute, doit avoir à son bord, et à son service, au moins un officier de pont en plus de son capitaine.
- 3) Le nombre d'officiers de pont exigé pour les navires à passagers, et leur niveau de certification, sont prescrits pour chacun par le Commissaire ou son adjoint.
- 4) Le nombre et le rang des officiers de pont exigés pour des navires de 500 tonneaux de jauge brute et plus sont fixés par le Commissaire ou son adjoint selon le tonnage brut spécifié dans le règlement II de la Convention, la durée du voyage, le type, le service et toute caractéristique et équipement particuliers de tels navires.

- 5) Aucun navire propulsé par des machines d'une puissance de moins de 750 kW (1005 chevaux) ne peut appareiller à moins qu'il n'ait à son bord et à son service un mécanicien ou un opérateur détenant un brevet octroyé selon les critères spécifiés par le Commissaire ou son adjoint.
- 6) Le nombre et le rang des officiers mécaniciens requis pour des navires propulsés par des machines d'une puissance de 750 kW ou plus sont fixés par le Commissaire ou son adjoint selon la puissance de propulsion stipulée au règlement III de la Convention, la durée du voyage, le type de machine, le degré d'automatisation et si le navire est aménagé pour une exploitation de la salle des machines armée ou à l'occasion sans effectif.
- 7) Le nombre de matelots constituant les quarts de navigation et de mécanique est fixé par le Commissaire ou son adjoint en fonction de la durée du voyage, du type, du service, de la jauge, de la puissance de propulsion et du type de machine et de toute caractéristique et équipement particuliers du navire.
- 8) Aucune disposition du présent article ne doit être interprétée de sorte à empêcher le Commissaire ou son adjoint de stipuler autrement le nombre des officiers requis sur un navire si, à son avis, celui-ci est suffisamment armé pour naviguer en toute sécurité avec le nombre d'officiers stipulé.
- 9) En cas de nécessité, exceptionnellement, le Commissaire ou son adjoint peut accorder une dispense pour un poste uniquement à une personne dûment brevetée pour pourvoir le poste immédiatement au rang inférieur, à condition de respecter toutes les dispositions de l'article VIII de STCW 95.

DISPOSITIONS À PRENDRE POUR LES QUARTS

41. 1) Nonobstant ses devoirs en vertu de l'article 105 de la Loi, le capitaine de tout navire doit s'assurer que les dispositions concernant les quarts à bord du navire sont toujours adéquates pour assurer des quarts en toute sécurité pour la navigation, la radio et la mécanique et conformes aux dispositions et principes énoncés au Titre VIII de l'article A du Code STCW. Tout voyage envisagé doit être planifié conformément à la 2e partie dudit titre. Le capitaine donne des instructions aux officiers de quart responsables de naviguer le navire en sécurité durant leurs périodes de service, en tenant particulièrement compte des questions visées à la 3e partie de l'article A-VIII/2 du Code STCW.
- 2) Le mécanicien-chef d'un navire doit s'assurer que les dispositions concernant les quarts de mécanique à bord du navire sont toujours adéquates pour assurer une surveillance sûre, en tenant compte des questions visées dans la partie 3-2 de l'article A-VIII/2 du Code de la STCW. Le mécanicien-chef doit prendre en compte les principes exposés dans ladite partie lorsqu'il constitue les équipes de quart.

- 3) Le capitaine d'un navire qui est amarré ou mouillé en toute sécurité ou à quai dans des circonstances ordinaires, doit s'assurer que des quarts appropriés et efficaces soient maintenus pour des raisons de sécurité. De tels arrangements doivent tenir compte des questions visées dans la 4e partie de l'article A-VIII/2 du Code de la STCW et de tout risque particulier se rapportant à la cargaison du navire.

PROGRAMME DE QUARTS

42. 1) Le propriétaire de tout navire auquel s'appliquent les dispositions du présent titre doit consulter le capitaine dudit navire pour établir un planning précisant les périodes de quart maximales et les périodes de repos minimales que les membres de l'équipage doivent observer conformément aux présents règlements; un exemplaire doit en être affiché dans un endroit accessible à tous les membres de l'équipage et mis à la disposition de tout agent dûment autorisé des autorités portuaires ou de l'Etat dont il bat le pavillon.
- 2) L'horaire des quarts doit être conçu de façon à ce que l'efficacité du personnel de quart ne soit pas altérée par la fatigue et les fonctions doivent être réparties de façon à ce que les premiers qui assument le quart au commencement d'un voyage et leur relève soient suffisamment reposés et par ailleurs aptes au service.
- 3) Le programme visé aux paragraphes 1) et 2) du présent article ne doit pas être modifié sans consulter au préalable le capitaine.
- 4) Un exemplaire du programme de chaque navire doit être joint au journal de bord officiel dudit navire et conservé à bord pendant au moins douze mois.

PÉRIODES DE REPOS

43. 1) Chaque officier et chaque matelot de quart doivent bénéficier d'une période de repos de 10 heures au moins au total par intervalle de 24 heures, étant entendu que :
- a) la période de 10 heures peut être divisée en deux tranches dont l'une ne sera pas moins de 6 heures;
- b) au cours d'une période de 2 jours maxima, si la nature des opérations du navire exclut la possibilité de 10 heures de repos en 24 heures, au moins 6 heures de repos seront accordées par intervalle de 24 heures, à condition de prévoir au moins 70 heures de repos au cours d'une période de 7 jours.
- 2) Les périodes de repos minimum spécifiées au paragraphe 1) ne doivent pas être respectées impérativement en cas d'urgence, de rassemblements et d'exercices et d'autres facteurs prépondérants indépendants de la volonté du capitaine ou du propriétaire.

CAPITAINE ET OFFICIERS À BORD

44. 1) Le capitaine et chaque officier spécifié dans le certificat d'armement sûr de chaque navire doivent détenir un brevet pertinent délivré ou avalisé par le Commissaire ou son adjoint conformément au présent article.
- 2) Un officier servant en la capacité énoncée dans la première colonne des tableaux 1 et 2 dans les services du pont et des machines respectivement doit avoir un brevet correspondant ès qualités. Une personne peut prétendre à un tel brevet uniquement s'il satisfait aux critères des règlements du STCW 95 énoncés dans la deuxième colonne des tableaux 1 et 2.
- 3) S'il est satisfait qu'un brevet pertinent délivré par un tiers à un capitaine, un officier ou un radiotélégraphiste est en règle, le Commissaire ou son adjoint peut reconnaître ledit brevet soit par avalisation soit en délivrant un brevet vanuatuan équivalent, sous réserve des dispositions du règlement 1/10 du STCW 95.
- 4) Le Commissaire ou son adjoint peut accepter un service, une éducation et une formation de personnel navigant acquis sous l'autorité d'une partie signataire ou non en délivrant un brevet vanuatuan, sous réserve des dispositions du règlement 1/9 de STCW 95 et à condition de s'assurer que toutes les autres conditions pertinentes de STCW 95 sont respectées.
- 5) Un aval est valide uniquement s'il est accompagné du brevet ou certificat du détenteur; il doit être conservé et tenu à disposition pour inspection à tout moment sur le navire sur lequel sert le titulaire.
- 6) Chaque personne qui présente, pour homologation, un brevet ou un certificat délivré conformément aux dispositions des règlements II/2, III/2, III/3 ou émis conformément au règlement VII/1 à l'échelon de la direction tel que défini dans le Code STCW, doit confirmer que le détenteur a des connaissances suffisantes de la législation maritime de la République de Vanuatu et comprend les responsabilités incombant au personnel du navire aux termes de la législation tel qu'expliqué dans le Bulletin Maritime de Vanuatu, VMS MB108 et toutes modifications ultérieures.
- 7) Chaque navire doit, en vertu du paragraphe 6), avoir à bord :
- a) un exemplaire de la Loi;
 - b) un exemplaire des présents règlements; et
 - c) des exemplaires des Bulletins Maritimes pertinents qui doivent être mis à la disposition du personnel du navire sur demande.
- 8) Les demandes d'homologation de brevets d'officier de pont, d'officier mécanicien, de radiotélégraphiste et d'autres effectifs doivent être déposées dès leur affectation au navire.

- 9) Nonobstant les conditions requises du paragraphe 8), une personne peut servir comme si elle détenait un brevet ou certificat, excepté un radiotélégraphiste, sous réserve des dispositions des Règlements sur les communications radiotélégraphiques, pour une période ne dépassant pas trois mois lorsqu'elle détient un brevet pertinent et valide délivré et avalisé par une tierce partie pour être utilisé à bord du navire mais non pas avalisé pour le rendre conforme pour service à bord du navire. Des preuves documentaires doivent être promptement disponibles à bord en confirmation de ce qu'une demande d'aval a été déposée. Aucune disposition du présent paragraphe ne saurait empêcher l'imposition de peines autorisées par la Loi si un navire ne transporte pas un personnel dûment breveté ou certifié.

**TABLEAU 1 - CRITERES APPLICABLES A DES CERTIFICATS PERTINENTS
(SERVICE DU PONT)**

| COLONNE 1 CAPITAINE ET SERVICE DU PONT | COLONNE 2 REGLEMENT APPLICABLE DE STCW 95 |
|--|---|
| Officier responsable d'un quart de navigation sur un navire de 500 tonneaux de jauge brute et plus. | Règlement II/1.2 |
| Capitaine et second sur un navire de 3000 tonneaux de jauge brute et plus. | Règlement II/2.2 |
| Capitaine et second sur un navire de moins de 3000 tonneaux de jauge brute. | Règlement II/2.4 |
| Officier responsable d'un quart de navigation sur un navire de moins de 500 tonneaux de jauge brute faisant du cabotage. | Règlement II/3.4 |
| Capitaine d'un navire de moins de 500 tonneaux de jauge brute faisant du cabotage. | Règlement II/3.6 |

**TABLEAU 2 - CRITERES APPLICABLES A DES CERTIFICATS PERTINENTS
(SERVICE DES MACHINES)**

| COLONNE 1 SERVICE DES MACHINES | COLONNE 2 REGLEMENT APPLICABLE DE STCW 95 |
|---|---|
| Officier responsable d'un quart de mécanique dans une salle des machines armée, ou désigné mécanicien de service dans une salle des machines périodiquement non armée dans un navire propulsé par des moteurs principaux d'une puissance de 750 kW et plus. | Règlement III/1.2 |
| Officier mécanicien-chef et second d'un navire propulsé par des machines principales d'une puissance de 3000 kW et plus. | Règlement III/2.2 |
| Officier mécanicien-chef et second d'un navire propulsé par des machines principales d'une puissance entre 750 kW et 3000 kW. | Règlement III/3.2 |

PERSONNEL DE RADIOTÉLÉGRAPHIE

45. 1) Chaque personne responsable ou tenue d'assurer des communications radiotélégraphiques sur un navire doté d'un système de radio GMDSS doit posséder :
- a) au moins un brevet d'opérateur limité au GMDSS octroyé conformément à l'alinéa D du paragraphe IIIA de l'Article 55 des Règlements sur les communications radiotélégraphiques et du règlement IV/2 de STCW 95 pour des navires munis d'un certificat de radiotélégraphie pour la sécurité d'un navire de charge ou un certificat de sécurité pour un navire à passagers valable pour des activités en zone A1 uniquement;
 - b) au moins un brevet général d'opérateur de GMDSS octroyé selon l'alinéa C du paragraphe IIIA de l'Article 55 des Règlements sur les communications radiotélégraphiques et des Règlements IV/2 du STCW 95, pour des navires munis d'un certificat de radiotélégraphie pour la sécurité d'un navire de charge ou un certificat de sûreté pour un navire à passagers, valable pour des activités dans les Zones A1 + A2, A1 + A2 + A3 et A1 + A2 + A3 + A4;
 - c) une mention sur un certificat pertinent délivré par une partie en application du présent titre qui précise que le détenteur a qualité pour exécuter la fonction de communication radiotélégraphique au niveau opérationnel.
- 2) Nonobstant les dispositions du paragraphe 1), les navires de 300 tonneaux de jauge brute et plus qui naviguent avec un système de radio GMDSS dans la zone A2, A3 ou A4 en mer, doivent avoir un officier de première ou deuxième classe en radio-électronique, qui n'est pas le capitaine, ou alors deux opérateurs principaux, dont l'un peut être le capitaine.
- 3) Le personnel de radio sur des navires qui ne sont pas tenus de se conformer aux dispositions du GMDSS au Titre IV de la Convention de SOLAS, est tenu de détenir des brevets pertinents tels que prescrits par les Règlements relatifs aux communications radiotélégraphiques.
- 4) Jusqu'au 1er février 1999, le personnel de la radio sur des navires qui se conforment aux dispositions de la Convention internationale sur la sécurité des vies humaines en mer, de 1974, en vigueur immédiatement avant le 1er février 1992, doit se conformer aux dispositions de STCW 78, en vigueur avant le 1er Décembre 1992.
- 5) Aucune disposition du présent article ne saurait empêcher le Commissaire ou son adjoint de varier les impératifs quant au nombre de personnel radiotélégraphique devant être à bord, à condition que ces conditions soient compatibles avec les dispositions des règlements sur les communications radiotélégraphiques et de STCW 95.

REVALIDATION DES BREVETS

46. 1) Le brevet ou le certificat de chaque capitaine ou autre officier doit être revalidé au plus tard tous les cinq ans à compter de la date d'octroi ou de la dernière revalidation pour constater le maintien des compétences professionnelles conformément à l'article A-III de STCW 95 et de l'aptitude physique conformément aux normes prescrites par le règlement I/9 de STCW 95. S'il n'est pas revalidé, un brevet ou un certificat ne sera pas valable pour service en mer.
- 2) Une mention témoignant de la validité d'un brevet ou d'un certificat ainsi visé s'éteint quand ledit brevet ou certificat arrive à expiration.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

47. 1) Nonobstant les impératifs des articles précédents de ce titre, le Commissaire ou son adjoint peut, jusqu'au 1er février 2002, délivrer et avaliser des brevets conformément au STCW 78 qui s'appliquait immédiatement avant le 1er février 1997 eu égard aux marins qui ont commencé un service agréé en mer, un programme d'éducation et de formation agréé, ou un stage de formation agréé, avant le 1er août 1998, tel que prévu par le règlement I/15 de STCW 95.
- 2) En outre, jusqu'au 1er février 2002, le Commissaire ou son adjoint peut renouveler et revalider des brevets et des avals conformément aux dispositions de STCW 78, telles qu'applicables immédiatement avant le 1er février 1997.
- 3) En renouvelant ou en prorogeant la validité d'un brevet ou certificat délivré à l'origine en application des dispositions de STCW 78 qui s'appliquaient immédiatement avant le 1er février 1997, le Commissaire ou son adjoint peut, en vertu du règlement I/11 du STCW 95, changer à sa discrétion la limite de jauge inscrite sur les certificats d'origine comme suit :
- a) "200 tonneaux de jauge brute" à "500 tonneaux de jauge brute"; et
- b) "1600 tonneaux de jauge brute" à "3000 tonneaux de jauge brute".

MATELOTS

48. 1) Tout matelot affecté à un quart de navigation sur un navire de 500 tonneaux de jauge brute ou plus doit être dûment breveté, sauf des matelots en formation et des matelots dont les tâches pendant le quart ne nécessitent pas de qualifications. Nul ne peut prétendre à un brevet en tant que tel à moins de satisfaire aux critères énoncés dans le règlement II/4.2 de STCW 95.

- 2) Tout matelot affecté à un quart de mécanique ou désigné pour exécuter des tâches dans une salle des machines périodiquement non armée sur un navire propulsé par des machines principales d'une puissance de 750 kW ou plus, doit être dûment breveté, sauf des matelots en formation ou des matelots exécutant des tâches non spécialisées.

Nul ne peut prétendre à un brevet en tant que tel à moins de satisfaire aux critères énoncés dans le règlement III/4.2 de STCW 95.

- 3) Toute personne désignée pour exécuter des services de quart dans une salle des machines armée ou périodiquement non armée sur un navire propulsé par des machines principales d'une puissance de moins de 750 kW doit détenir un des brevets de mécanicien cités dans la colonne 2 du tableau 2 ou un permis d'opérateur de moteur marin octroyé conformément aux critères spécifiés par le Commissaire ou un Commissaire Adjoint.

FORMATION SPÉCIALE POUR SERVICE À BORD DES PÉTROLIERS

49. 1) Tout navire transportant un chargement de volume composé entièrement ou partiellement d'hydrocarbures, de produits chimiques à l'état liquide ou de gaz liquéfiés, doit transporter des effectifs qualifiés conformément au présent article.
- 2) Toute personne servant en qualité de capitaine, second, mécanicien-chef, officier mécanicien en second, et tout autre officier ayant une responsabilité directe pour le chargement, le déchargement, la garde durant le transit, ou la manutention d'une telle cargaison sur un navire doit posséder :
- a) soit un brevet attestant que son détenteur a reçu une formation agréée conformément aux conditions des paragraphes 9 à 14, 16 à 20 ou 23 à 32 de l'article A-V/1 du Code de STCW 95, qui convient pour le type de cargaison transportée;
 - b) soit, jusqu'au 1er février 2002, un aval sur un brevet ou permis octroyé conformément aux dispositions de STCW 78 confirmant que le détenteur est qualifiée pour servir sur des pétroliers, des navires-citernes à produits chimiques ou à gaz selon le cas;
 - c) soit un brevet ou permis endossé par un signataire de STCW 95 confirmant que le détenteur a qualité pour servir sur des pétroliers, ou des navires-citernes à produits chimiques ou à gaz selon le cas.
- 3) Les membres d'équipage, autres que ceux auxquels le paragraphe 2) s'applique, ayant des devoirs et responsabilités spécifiques relatifs au matériel de chargement sur des navires-citernes devront posséder un brevet ou permis ou un aval indiquant qu'il est valable pour service à bord du navire correspondant ou, en l'absence de telles qualifications, à la place ils devront :
- a) avoir effectué un stage de lutte contre les incendies basé à terre;

- b) soit posséder une preuve de trois mois de service en mer au moins admissible du point de vue du Commissaire, soit avoir participé à un stage de familiarisation de navires-citernes à terre pour le type de navire en question dans les cinq dernières années avant la date d'affectation au navire, lequel est agréé par un signataire de STCW 95 comme satisfaisant aux conditions soit du chapitre V, article A-V/1, paragraphes 2 à 7 du Code soit, dans le cas de personnes qui débutent leur service en mer avant le 1er août 1998, une formation qui satisfait aux conditions du chapitre V, règlement V/1.1, V/2.1 ou V/3.1 de STCW 78; et
 - c) avoir une attestation de la formation requise par le présent article.
- 4) Un membre d'équipage qui est soumis aux dispositions du paragraphe 3) et qui a reçu une formation de familiarisation appropriée avant le 1er août 1998 conformément aux dispositions de STCW 78, est réputé continuer de satisfaire aux conditions dudit paragraphe 3) s'il détient des preuves documentaires d'un an de service au moins sur des navires-citernes du même type au cours des cinq dernières années.

FORMATION SPÉCIALE POUR SERVICE À BORD DE ROULIERS À PASSAGERS ET DE NAVIRES À PASSAGERS DISTINCTS DES ROULIERS

50. 1) Les capitaines, officiers, matelots et autres personnes servant à bord de rouliers à passagers et d'autres navires à passagers au long cours doivent, avant d'être affectés à des tâches à bord, avoir complété la formation spécifiée aux paragraphes 3 à 7 du présent article suivant leurs qualité, devoirs et responsabilités.
- 2) Les personnes qui sont tenues d'être formées conformément aux paragraphes 3), 6) et 7) du présent article, doivent effectuer un stage de recyclage à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, ou fournir des preuves de ce qu'elles ont atteint le niveau de compétence requis au cours des cinq dernières années.
- 3) Les capitaines, officiers et autres personnes désignées sur les rôles d'appel pour aider les passagers en cas d'urgence à bord de rouliers et d'autres navires à passagers doivent avoir effectué une formation en gestion des foules telle que spécifiée au paragraphe 1 de l'article A-V/2 et au paragraphe 1 de l'article A-V/3 respectivement du Code STCW.
- 4) Les capitaines, officiers et autres personnes affectées à des devoirs et responsabilités spécifiques à bord de rouliers et d'autres navires à passagers doivent avoir effectué une formation de familiarisation telle que spécifiée au paragraphe 2 de l'article A-V/2 et au paragraphe 2 de l'article A-V/3 respectivement du Code STCW.

- 5) Les personnes assurant un service direct aux passagers dans les aires réservées aux voyageurs à bord des rouliers et d'autres navires à passagers doivent avoir suivi la formation de sécurité spécifiée au paragraphe 3 de l'article A-V/2 et au paragraphe 3 de l'article A-V/3 respectivement du Code STCW.
- 6) Les capitaines, seconds, mécaniciens-chefs, officiers mécaniciens en second et toute personne directement chargée de l'embarquement et du débarquement de passagers, du chargement, du déchargement ou de l'arrimage de la cargaison, ou de la fermeture des portes d'accès à bord des rouliers, doivent avoir effectué une formation agréée sur la sécurité des voyageurs, la sécurité de la cargaison et l'intégrité de la coque telle que spécifiée au paragraphe 4 de l'article A-V/2 du Code STCW.
- 7) Les capitaines, les seconds et toute personne directement chargée de l'embarquement et du débarquement de passagers doivent avoir effectué une formation agréée sur la sécurité des voyageurs telle que spécifiée au paragraphe 4 de l'article A-V/3 du Code STCW.
- 8) Les capitaines, seconds, mécaniciens-chefs, mécaniciens en second et toute personne chargée de la sécurité des passagers en cas d'urgence à bord de rouliers et d'autres navires à passagers doivent avoir effectué une formation agréée sur la gestion de crise et le comportement humain telle que spécifiée au paragraphe 5 de l'article A-V/2 et au paragraphe 5 de l'article A-V/3 respectivement du Code STCW.
- 9) Le propriétaire de tout roulier et autre navire à passagers doit fournir au Commissaire des détails documentés de toute formation de familiarisation complémentaire qui est mise en oeuvre pour chaque roulier et autre navire à passagers respectivement pour l'approbation et les dossiers du Commissaire.

FORMATION AU MANIEMENT DE VAISSEAUX DE SAUVETAGE

51. 1) Toute personne désignée selon le rôle d'appel du navire pour :
- a) commander un canot de sauvetage ou être le second;
 - b) être responsable de la mise à la mer d'un canot de sauvetage; ou
 - c) être un membre de l'équipage chargé du fonctionnement d'un système de sauvetage en mer;
- doit avoir en sa possession un certificat d'aptitude au maniement des canots de sauvetage et des bateaux de secours.
- 2) Pour avoir qualité pour détenir un tel certificat, cette personne doit :

- a) avoir effectué une période agréée en mer d'au moins douze mois, ou avoir participé à un stage de formation agréé et avoir effectué un service en mer agréé d'au moins six mois; et
- b) avoir atteint le niveau de compétence requis pour les certificats d'aptitude énoncé aux paragraphes 1 à 4 de l'article A-V12 du Code STCW.
- 3) Chaque candidat pour un certificat d'aptitude au maniement des vedettes de secours doit :
- a) détenir un certificat d'aptitude au maniement des canots de sauvetage et bateaux de secours distincts des vedettes de secours;
- b) avoir participé à un stage de formation agréé; et
- c) satisfaire aux normes de compétence pour les certificats d'aptitude au maniement des vedettes de secours énoncés aux paragraphes 5 à 8 de l'article A-V12 du Code STCW.
- 4) Outre l'observation des dispositions du paragraphe 1), chaque navire à passagers doit transporter le nombre d'effectifs possédant des certificats d'aptitude énoncés dans le tableau ci-dessous.

| TYPE ET CARACTERISTIQUES DU BATEAU OU DU SYSTEME DE SAUVETAGE | PERSONNES QUALIFIEES |
|---|--|
| Le canot de sauvetage à bord en position arrimée et capable d'être relâché et descendu de l'intérieur du navire. | 2 par canot. |
| Le canot de sauvetage à bord en position arrimée et capable d'être descendu de l'intérieur du navire après un dégagement externe. | 2 par canot plus 1 tous les deux canots. |
| Le canot de sauvetage à la fois relâché et descendu du navire. | 3 par canot. |
| Radeau de sauvetage mis à la mer à partir du bossoir. | 1 par radeau plus 1 pour chaque bossoir. |
| Système de sortie de secours. | 4 par système plus 1 pour chaque radeau faisant partie du système. |

CONDITIONS REQUISES EN TECHNIQUE AVANCÉE DE LUTTE CONTRE LES INCENDIES

- 52 1) Toute personne désignée pour diriger les opérations de lutte contre un incendie doit avoir suivi avec succès une formation avancée sur les techniques de lutte contre les incendies avec un accent particulier mis sur l'organisation, les tactiques et le commandement, conformément aux dispositions de l'article AVI/3 du Code STCW, et doit satisfaire au niveau de compétence qui y est spécifié.

- 2) Chaque candidat à une certification est tenu de fournir des preuves comme quoi il a atteint le niveau de compétence requis au cours des cinq dernières années, conformément aux méthodes de démonstration de compétence et aux critères d'évaluation énumérés sous forme de tableau dans les colonnes 3 et 4 du tableau A-VI/3 du Code STCW.
- 3) Lorsqu'une formation avancée de lutte contre les incendies n'est pas incluse dans les qualifications requises pour l'octroi du certificat, un certificat spécial ou des pièces justificatives, selon le cas, doit être délivré indiquant que le détenteur a suivi un stage de formation avancée de lutte contre les incendies.
- 4) Chaque personne ainsi désignée doit, tant qu'elle est de service à bord du navire, porter la preuve d'une telle formation.

PREMIERS SOINS DE SECOURS ET SOINS MÉDICAUX

- 53.
- 1) Toute personne désignée pour apporter les premiers secours médicaux à bord d'un navire doit satisfaire aux normes de compétence en secourisme stipulées aux paragraphes 1 à 3 de l'article A-VI/4 du Code STCW.
 - 2) Toute personne désignée pour prendre en charge les soins médicaux à bord d'un navire doit satisfaire aux normes de compétence en soins médicaux à bord de navires stipulées aux paragraphes 4 à 6 de l'article A-VI/4 du Code STCW.
 - 3) Lorsqu'une formation en premiers secours médicaux ou soins médicaux n'est pas incluse dans les qualifications requises pour l'octroi du certificat, une attestation spéciale ou une preuve documentée, selon le cas, doit être délivrée indiquant que le détenteur a suivi un stage de formation en secourisme ou soins médicaux.
 - 4) Chaque candidat à la certification en application des dispositions du paragraphe 1 du règlement VI/4 de STCW 95, est tenu de fournir des preuves de ce qu'il a atteint le niveau de compétence requis conformément aux méthodes de démonstration de compétence et aux critères d'évaluation de compétences présentés sous forme de tableau dans les colonnes 3 et 4 du tableau A-VI/4-1 du Code STCW.
 - 5) Chaque candidat à la certification en application des dispositions du paragraphe 1 du règlement VI/4 de STCW 95, est tenu de fournir des preuves de ce qu'il a atteint le niveau de compétence requis conformément aux méthodes de démonstration de compétence et aux critères d'évaluation de compétences présentés sous forme de tableau dans les colonnes 3 et 4 du tableau A-VI/4-1 du Code STCW.

- 6) Chaque candidat à la certification en application des dispositions du paragraphe 2 du règlement VI/4 de STCW 95, est tenu de fournir des preuves de ce qu'il a atteint le niveau de compétence requis conformément aux méthodes de démonstration de compétence et aux critères d'évaluation de compétences présentés sous forme de tableau dans les colonnes 3 et 4 du tableau A-VI/4-2 du Code TCW.
- 7) Toute personne désignée pour apporter les premiers soins médicaux ou prodiguer des soins médicaux doit, avant son service à bord du navire, porter sur elle la preuve d'avoir reçu la formation correspondante.

CERTIFICAT D'APTITUDE PHYSIQUE

54. 1) Toute personne servant à bord d'un navire de 500 tonneaux de jauge brute et plus doit être muni d'un certificat d'aptitude physique en règle si elle :
- a) est tenue d'être à bord en raison du certificat d'armement sûr;
 - b) a des responsabilités à bord relatives à des procédures en cas d'urgence;
 - c) a des responsabilités de quart; ou
 - d) a des devoirs se rapportant au fonctionnement ordinaire du navire.
- 2) Un certificat d'aptitude physique est valide jusqu'à la date d'expiration qui y est spécifiée s'il est octroyé conformément aux dispositions de la Convention de 1946 sur l'Examen Médical (Marins) (la Convention 73 de 1946 de l'Organisation Internationale du Travail) ou la Convention de 1976 sur la Marine Marchande (Normes Minima) (Convention 147 de 1976 de l'Organisation Internationale du Travail) par :
- a) un médecin, observant les "Conseils relatifs aux normes médicales" recommandés dans l'article B-I/9 du Code STCW, agréé par le Commissaire aux fins de l'octroi de certificats d'aptitude physique; ou
 - b) un médecin habilité en ce sens et agréé aux fins de l'octroi de certificats d'aptitude physique par un Etat qui est aussi signataire de ladite Convention de 1946 ou de 1976.
- 3) Le médecin doit préciser la durée de validité du certificat courant à partir de la date de l'examen médical, mais sans dépasser cinq ans.

- 4) Un marin possédant un certificat d'aptitude physique qui arrive à expiration alors qu'il est employé à bord d'un navire et qu'il se trouve dans un lieu où il n'est pas possible de procéder à un examen médical pour l'octroi d'un nouveau certificat conformément aux présents règlements, pourra continuer à être employé pour une période n'excédant pas trois mois de la date d'expiration du certificat médical.
- 5) Le Commissaire doit faire publier un Bulletin Maritime contenant une liste des pays où exercent des médecins agréés qui sont acceptables selon les dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 2) du présent.
- 6) Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 à 5 du présent article, toute personne visée par le paragraphe 1) doit être en bonne santé, avoir une tension artérielle normale, ou être sous traitement médical pour maintenir la tension de façon à ne pas dépasser 160/100; avec une vue de 20/20 ou équivalente suivant les critères internationaux, corrective à raison de 20/40 pour les gens de pont et de 20/50 pour les mécaniciens; et un seuil auditif moyen sans prothèse de 70 db ou moins dans chaque oreille pour les gens de pont, ou un discernement fonctionnel de la parole d'au moins 80% à 55 db binaural, et de 40 db ou moins pour les mécaniciens, ou un discernement fonctionnel de la parole d'au moins 90% à 55 db binaural. Les gens de pont peuvent avoir une moyenne de 40 db avec prothèse ou moins, ou un discernement fonctionnel de la parole de 90% à 55 db binaural. Des dispenses peuvent être accordées dans des cas exceptionnels pour les personnes qui ne répondent pas à ces critères.

DEMANDE D'HOMOLOGATION DE FORMATION

- 55.
- 1) Les demandes de reconnaissance des certificats pertinents et d'acceptation de service en mer, et de la formation doivent être transmises au Commissaire Adjoint des Affaires Maritimes en temps opportun pour faire l'objet d'un examen minutieux.
 - 2) Les détails des régimes de formation et des programmes de formation agréés à bord de navires tels que définis dans le Code STCW doivent être transmis au Commissaire Adjoint pour accord avant leur commencement.

OBLIGATIONS DES PROPRIÉTAIRES, DES CAPITAINES ET D'AUTRES PERSONNES

- 56.
- 1) Nonobstant d'autres impératifs du présent titre, tout propriétaire, capitaine, membre d'équipage ou autre personne se doit de remplir ses obligations conformément au STCW 95 et à toutes modifications ultérieures.
 - 2) En cas de manquement aux conditions et obligations du paragraphe 1), le Commissaire ou son adjoint peut :
 - a) suspendre ou annuler un brevet, certificat ou aval de capitaine ou autre officier;

- b) suspendre ou annuler le certificat d'immatriculation d'un navire et infliger une peine pécunière de 100.000 US\$ au plus; et
 - c) imposer toutes autres conditions qu'il juge nécessaires.
- 3) Le Commissaire ou son adjoint doit faire publier une liste des modifications du STCW 95 avant leur entrée en vigueur et fournir ponctuellement d'autres informations et des avis appropriés sous forme de Bulletins Maritimes, Lettres de Sécurité de la Flotte, Mises à jour, Bulletins, ou d'autres moyens de communication écrite ou électronique.

ÉCHELLE DES EFFECTIFS POUR LES BATEAUX DE PÊCHE ET LES PÉTROLIERS ET MINÉRALIERS DE DESSERTE

57. 1) Nonobstant tout autre règlement du contraire, l'échelle des effectifs des bateaux de pêche et des pétroliers et minéraliers de desserte est fixée, au cas par cas, par le Commissaire ou son adjoint, généralement suivant les normes reconnues internationalement. En décidant d'une échelle convenable pour un navire particulier, le Commissaire ou son adjoint doit prendre en considération tous les facteurs pertinents, notamment, mais non pas uniquement, en rapport avec le navire même, à savoir : le service, la taille, la puissance en chevaux, le matériel, la conception, le degré d'automatisme et la destination du navire.
- 2) Tout manquement aux impératifs d'effectifs établis par le Commissaire ou son adjoint conformément au paragraphe 1) ci-dessus constitue une infraction maritime pour laquelle le propriétaire, le capitaine et le navire seront tenus individuellement responsables.

AFFICHAGE DES BREVETS ET CERTIFICATS

58. Tout capitaine, officier de pont, officier mécanicien et radiotélégraphiste doit afficher son brevet ou certificat à bord du navire sur lequel il sert, dans un endroit en évidence. Le brevet ou certificat doit être encadré sous verre ou autre couverture transparente convenable et affiché dans les 48 heures après que le détenteur du brevet ou certificat se présente à bord d'un navire pour prendre ses fonctions et doit rester affiché pendant toute la durée de son engagement. Toute omission délibérée de la part d'un officier de se conformer à cette disposition constitue un motif de retrait de son brevet, certificat ou aval vanuatuan.

RAPPORT SUR LES OFFICIERS À BORD

59. 1) Chaque propriétaire doit fournir au Commissaire ou à son adjoint, sous la forme prescrite, un rapport sur les officiers employés à bord de ses navires et les brevets et certificats qu'ils détiennent dans un délai de 30 jours :
- a) de l'immatriculation du navire;
 - b) du 1er janvier de chaque année; et

- c) chaque fois qu'il y a un changement d'officier à bord.
- 2) Omettre de fournir un rapport tel que requis par le paragraphe 1) ci-dessus constitue un délit maritime.

CHANGEMENT DE COMMANDEMENT

60. En cas de changement de capitaine d'un navire, le propriétaire du navire ou son représentant dûment autorisé doit désigner et nommer le nouveau capitaine par écrit; celui-ci doit consigner la déclaration suivante au journal de bord du navire :

“Je soussigné (*nom du nouveau capitaine*), de nationalité (*indiquer la nationalité*), titulaire d'un brevet d'aptitude vanuatuan No. (*Numéro du certificat*) au rang de capitaine, déclare avoir pris le commandement du navire le (*date de prise officielle de fonctions*) au port de (*port où est survenu le changement*)”.

RAPPORTS DES BATEAUX DE PÊCHE, DES PÉTROLIERS ET MINÉRALIERS

61. 1) Les rapports requis des propriétaires de navires conformément au paragraphe 1) de l'article 59 ne sont pas obligatoires pour des bateaux de pêche et des pétroliers et minéraliers à condition que les propriétaires de tels navires mettent à la disposition du Commissaire ou de son adjoint toute information demandée ponctuellement.
- 2) À chaque anniversaire de l'immatriculation de tels navires, le propriétaire doit soumettre au Commissaire ou à son adjoint une attestation confirmant que le capitaine et tous les officiers employés à bord du navire au cours des 12 mois écoulés étaient dûment qualifiés et brevetés. Cette attestation doit être établie sous la forme prescrite par le Commissaire.
- 3) Il est un délit maritime que d'omettre de fournir les renseignements nécessaires que demande le Commissaire conformément au paragraphe 1) ou une attestation conformément au paragraphe 2) ci-dessus.

JOURNAUX DE BORD

62. 1) Tout navire autopropulsé et tout navire armé non autopropulsé de 100 tonneaux de jauge brute et plus, immatriculé en vertu de la Loi, doit tenir à bord un journal de navigation et tout navire autopropulsé de 100 tonneaux de jauge brute et plus un journal de bord pour la salle des machines. Ces journaux doivent être conservés sous forme de volumes reliés à bord du navire jusqu'à la fin du voyage. Toutes les mentions portées aux dits journaux doivent être signées par le capitaine ou l'officier désigné à cet effet par ce dernier et consignées au plus tôt après que les événements dont il est question se sont produits.

- 2) Outre les journaux de navigation et de la salle des machines, tout navire de 500 tonneaux de jauge brute et plus doit tenir un registre des manoeuvres ou un bulletin de tirage automatique dans le cas d'un navire automatisé dans lequel sont consignées les heures et la teneur des ordres communiqués entre la passerelle de commandement et la salle des machines.
- 3) Tout navire de 100 tonneaux de jauge brute et plus doit tenir un journal de bord des communications radio (journal des services radiotélégraphiques) dans la salle de radiotélégraphie pendant toute la durée du voyage. Chaque opérateur doit y inscrire son nom, les heures de prise et de fin d'écoute ainsi que tous les événements intéressant le service radio survenus pendant son quart et pouvant avoir une importance pour la sécurité des vies humaines en mer.
- 4) Chaque capitaine doit consigner ou faire consigner dans le journal de bord les faits suivants, sans que cette énumération ne soit exhaustive :
 - a) les infractions commises et les peines ou les amendes infligées;
 - b) tout décès survenu à bord et tout enterrement en mer accompagné des renseignements exigés selon l'article 129 de la Loi;
 - c) tout mariage célébré à bord ainsi que les nom, nationalité et lieu de résidence des parties, et toute naissance survenue à bord, en précisant le sexe de l'enfant et le nom des parents;
 - d) le nom de chaque marin ou apprenti qui cesse de faire partie de l'équipage sauf au motif de décès, en précisant les lieu, heure, causes et circonstances de son renvoi;
 - e) les gages dus à tout marin ou apprenti qui vient à décéder en cours de voyage, ainsi que le montant total des déductions qui y sont imputées;
 - f) un constat de tout accident tel que défini au Chapitre 7, Enquêtes Maritimes, de toute pollution par des hydrocarbures ou arrêt de contrôle d'Etat dans un port, qui doit être enregistré immédiatement ou aussitôt que possible après l'évènement;
 - g) avant chaque appareillage, les renseignements exigés selon le paragraphe 1) de l'article 28;
 - h) les heures d'appel de l'équipage aux postes d'incendie et de sauvetage, suivi dans les deux cas, d'exercices effectués au moins une fois par semaine, au port ou en mer et à défaut les raisons pour lesquelles ils n'ont pu avoir lieu;

- i) l'ouverture et la fermeture des portes étanches ainsi que toutes les inspections et les exercices prescrits dans la Convention Internationale de 1974 sur la sécurité des vies humaines en mer, telle que modifiée;
- j) une mention de tout exercice, contrôle ou essai entrepris par l'équipage du navire concernant l'appareil à gouverner comme requis par la Convention Internationale de 1974 sur la sécurité des vies humaines en mer, telle que modifiée;
- k) les recherches de passagers clandestins et d'articles de contrebande effectuées avant chaque appareillage du navire;
- l) à chaque changement de capitaine, les renseignements prescrits au paragraphe 1) de l'article 60; et
- m) tout signal de détresse observé ou message reçu indiquant qu'un navire, un avion ou une personne se trouve en détresse et l'action prise.

MATÉRIEL MÉDICAL ET JOURNAL DE BORD

63. 1) Tout navire doit maintenir à bord un coffret de pharmacie approvisionné en fonction du nombre de personnes à bord, de la nature et de la durée du voyage. Pour décider du contenu du coffret, il faut tenir compte des recommandations de l'Organisation Internationale du Travail.
- 2) Toutes les pharmacies prescrites doivent comporter un guide médical suffisamment détaillé pour permettre aux personnes autres que le médecin de bord de pourvoir aux soins ordinaires des personnes blessées ou malades à bord, sans avoir recours à des conseils médicaux supplémentaires fournis par radio ou radiotéléphone.
- 3) Le capitaine ainsi que tous les officiers qu'il peut désigner à sa discrétion, doivent avoir pour ordre de se prévaloir de tous les avis consultatifs médicaux dispensés par radio ou radiotéléphone et de fournir tous renseignements utiles pour permettre à un médecin de les conseiller.
- 4) Tout navire doit conserver un journal des consultations dans lequel sont consignés tous les cas de maladie ou de blessure survenus aux membres de l'éq
- 5) uipage, leur nature ainsi que les soins administrés.

EMBARCATIONS ET EXERCICES DE SAUVETAGE

64. 1) Le capitaine nomme comme responsable de chaque embarcation de sauvetage un officier de pont (ou un titulaire d'un Certificat d'aptitude à la survie en mer octroyé en application des dispositions du présent arrêté dans le cas d'un navire à passagers) et doit lui désigner un second. Le responsable ainsi nommé doit disposer d'une liste des membres de

l'équipage de l'embarcation et s'assurer que les hommes placés sous ses ordres connaissent les fonctions qui leur incombent. Le capitaine affecte de même à chaque radeau de sauvetage un membre d'équipage compétent dans le maniement et la manoeuvre desdits radeaux.

- 2) Le capitaine affecte à chaque embarcation de sauvetage à moteur au moins un membre d'équipage sachant faire fonctionner le moteur. Il affecte de même à chaque embarcation équipée de matériel de communication par radion et de projecteurs au moins un membre d'équipage capable de faire fonctionner ces appareils.
- 3) Le capitaine de tout navire de 500 tonneaux de jauge brute et plus attribue à chaque membre d'équipage des fonctions spéciales devant être exécutées en cas d'urgence; il fait établir et afficher un rôle d'appel fixant ces fonctions et indiquant le poste précis auquel chacun doit se rendre. Le rôle d'appel précise les fonctions que le capitaine estime nécessaires pour la sécurité du navire, de son équipage et du chargement. Le capitaine doit en outre stipuler et faire diffuser les signaux d'alerte pour l'appel de l'équipage aux postes d'incendie et d'embarcation; il doit en communiquer les caractéristiques à tout l'équipage et tous les passagers.
- 4)
 - a) Le capitaine de tout navire doit soumettre l'équipage à des exercices de sauvetage au moins une fois par semaine; ces exercices doivent se dérouler comme si l'alerte était réelle. Toutes les pompes à incendie sont mises en marche et plusieurs sorties sont ouvertes pour s'assurer du bon fonctionnement des dispositifs de lutte contre l'incendie.
 - b) Les personnes affectées au fonctionnement des équipements de sauvetage doivent démontrer leur maîtrise du matériel.
 - c) Toutes les portes étanches utilisées lorsque le navire fait route doivent être vérifiées.
 - d) Si le temps le permet, les capots et traverses des embarcations de sauvetage doivent être enlevés, les bouchons ou calottes mis en place, les échelles arrimées, les amarres amenées à l'avant et assurés et les canots parés au dehors pour s'assurer du bon fonctionnement du matériel. Le moteur et l'équipement de propulsion manuelle de tous les canots, lorsqu'ils sont équipés, devront être testés de façon à s'assurer de leur bon fonctionnement.
 - e) Les passagers doivent se présenter à leur poste et recevoir toutes instructions utiles en matière d'utilisation des dispositifs de sauvetage.
 - f) Chaque embarcation doit être mise à la mer au moins une fois tous les trois mois lorsque le navire est au port et l'équipage doit s'entraîner au maniement des rames et autres moyens de propulsion dont les canots peuvent être équipés.

- 5) Il est un délit maritime que de ne pas observer une des dispositions du présent article et le propriétaire et le capitaine sont individuellement passibles d'une peine pouvant aller jusqu'à 100.000 US\$ pour chaque délit.

CERTIFICATS DÉLIVRÉS PAR LE CAPITAINE

65. Tout exercice des pouvoirs spéciaux conférés aux capitaines relativement aux naissances, mariages et décès à bord aux termes de l'article 106 de la Loi doit être constaté par un certificat correspondant, faisant renvoi à la mention appropriée consignée au journal de bord, signé par le capitaine et établi sur les formulaires fournis par le Commissaire ou son adjoint sur demande et contre paiement des droits.

CONTRATS D'ENGAGEMENT

66. 1) Les contrats d'engagement, aussi désignés sous le nom de conditions d'embarquement, sont établis en langue anglaise, sous la forme prescrite indiquée au paragraphe 4) ci-dessous, ou sous la forme que le Ministre pourra autoriser ponctuellement sur demande dans chaque cas particulier. Aucune autre forme ne peut être utilisée à la place de la forme officielle si ce n'est qu'une version en une langue étrangère peut y être jointe en annexe ou y être incluse d'une autre manière.
- 2) Tout marin prenant son service à bord d'un navire doit signer un contrat d'engagement avant l'appareillage du navire du port où le marin s'est engagé. Le capitaine doit être présent lorsque chaque marin signe son engagement et appose sa signature au contrat pour attester de sa présence.
- 3) La signature du contrat par un marin au moment de son débarquement ne vaut pas renonciation de sa part à toute revendication qu'il peut émettre contre le navire ou le capitaine en exercice.
- 4) Les contrats d'engagement se présentent sous la forme suivante :

Port de :

Nom du navire :

Numéro d'Immatriculation :

Port d'attache : PORT VILA, VANUATU

Jauge brute Puissance en kW ou en chevaux

Entre le capitaine et les marins soussignés du navire (à vapeur) (à moteur) :

1)

2) qui est actuellement ou sera sous le commandement de,
ou de tout autre capitaine,

3) en partance du port de

4) à destination de

et de tous autres ports ou lieux, où qu'ils soient dans le monde, que le capitaine
peut désigner,

5) pour une durée de (n'excédant pas) mois civils,

il est convenu et arrêté ce qui suit :

1) Les marins doivent se conduire de manière disciplinée, fidèle, honnête et sobre,
faire preuve de diligence dans l'exercice des fonctions qui leur incombent et
obéir aux ordres légitimes du capitaine ou de toute personne lui succédant
légalement, ainsi que de leurs supérieurs, en tout ce qui se rapporte au navire, à
ses approvisionnements et son chargement, que ce soit à bord, dans des
embarcations ou à terre. En contrepartie de la bonne exécution desdits services,
le capitaine s'engage à verser aux marins soussignés les salaires fixés aux
présentes et/ou énoncés dans des dispositions et/ou dans des accords
complémentaires.

2) Les salaires deviennent exigibles au plus tard à compter du jour spécifié et
convenu aux présentes ou à la date de prise de service à bord, à la première
échue de ces deux dates, jusqu'au jour de débarquement.

3) A chaque port d'escale où le navire embarque ou débarque des marchandises
pendant le voyage, le capitaine est tenu de verser au marin qui en fait la
demande, la moitié du solde du salaire de base effectivement gagné; cette
rémunération, payable en monnaie locale, ne peut toutefois être perçue à moins
de dix jours d'intervalle.

4) Une partie du salaire de tout marin peut être versée à son épouse, ses enfants,
petits-enfants, parents, grands-parents, frères ou soeurs, ou sur un compte
bancaire ouvert au nom du marin, si tel est convenu entre le capitaine et ledit
marin.

5) Tout marin débarqué dans un port autre que celui où il a signé son contrat
d'engagement, pour des raisons n'engageant pas sa responsabilité, doit être
rapatrié, en tant que marin ou autrement, à titre gratuit :

a) au gré du propriétaire, au port où il a été engagé ou au port où a commencé
le voyage ou encore à un port dans son pays d'origine; ou

- b) vers un autre port mutuellement convenu entre le marin d'une part et le propriétaire ou le capitaine d'autre part. Toutefois, si le marin est encore sous contrat, le propriétaire est en droit de l'affecter sur un autre de ses navires jusqu'à l'expiration de la période contractuelle sauf dispositions contraires prévues aux présentes.
- 6) Tout marin dont l'engagement prend fin au terme de la traversée pour laquelle il a été recruté ou dont le contrat est arrivé à expiration, a droit au rapatriement gratuit jusqu'au port où il a été engagé ou à tout autre port dont il pourra être convenu.
 - 7) Une personne qui s'est déclaré qualifiée pour des fonctions qu'elle est incapable d'exécuter, pourra être rétrogradée à un grade ou une classe inférieur selon le degré d'incompétence, ou alors licenciée.
 - 8) Le capitaine doit signer et remettre un certificat de travail, sous la forme approuvée par le Commissaire, à tout marin débarqué de son navire, au moment soit de son débarquement soit du paiement de son salaire, en y indiquant la durée de son service et la date et le lieu de son débarquement.
 - 9) Une journée de travail au port ou en mer correspond à huit heures par jour. Tout travail effectué au-delà de ces huit heures est rémunéré au titre d'heures supplémentaires, au taux correspondant.
 - 10) Le travail accompli au-delà des huit heures quotidiennes n'est pas rémunéré au tarif des heures supplémentaires lorsque tel est nécessaire pour les besoins de la sécurité du navire, de ses passagers, de l'équipage, du chargement ou pour le sauvetage d'autres navires, de vies humaines ou de chargements ou dans le cadre d'exercices de sauvetage, de maniement des embarcations ou autres.
 - 11) Les marins sont responsables du bon ordre et de la propreté de leurs postes d'équipage respectifs.
 - 12) Il est interdit d'amener à bord des armes dangereuses, des stupéfiants ou des articles de contrebande et des boissons alcoolisées, sauf celles fournies par le propriétaire au titre des approvisionnements du navire, et il est interdit aux membres d'équipage d'en avoir en leur possession; tout membre d'équipage amenant de tels articles à bord ou en ayant en sa possession risque d'être licencié et/ou est passible des amendes que le capitaine peut infliger; tous ces articles doivent être confisqués. Le montant de toute amende infligée au navire par les autorités compétentes du port où se trouve alors le navire, au motif de détention de stupéfiants et/ou de marchandises de contrebande, est remboursé au propriétaire par déduction sur le salaire du ou des membres d'équipage coupables.
 - 13) Les marins ne peuvent débarquer dans un port étranger sans la permission du capitaine. Toutefois, le capitaine ne peut refuser une demande de permission à terre raisonnablement formulée par un marin dans le but de porter plainte contre le navire ou son capitaine auprès d'un représentant spécial, d'un consul de Vanuatu ou de tout autre fonctionnaire compétent de Vanuatu.

14) Le propriétaire et le capitaine peuvent établir les règlements qu'ils estiment utiles au bon fonctionnement et à la sécurité du navire, dans la mesure où ils ne contiennent aucune disposition contraire à la loi.

15) Tout marin s'estimant lésé par un manquement aux conditions des présentes peut, de manière calme et disciplinée, en informer le capitaine ou l'officier responsable du navire, lequel prend les mesures qui s'imposent, selon les circonstances, pour y remédier.

16) Les droits et obligations des parties contractantes sont régis par les textes législatifs et réglementaires de la République de Vanuatu.

IL A EN OUTRE ETE CONVENU CE QUI SUIT :

.....
(des dispositions complémentaires peuvent être incluses, visées ou annexées aux présentes)

EN FOI DE QUOI lesdits marins ont apposé leur nom aux présentes au jour mentionné en regard de leurs (signatures respectives).

Contrat souscrit à le

Signature du capitaine :

Mentions devant figurer aux colonnes prévues à cet effet :

- 1) Nom du marin
- 2) Nationalité
- 3) Numéro du passeport ou de la carte d'identité
- 4) Numéro du brevet ou du certificat
- 5) Age
- 6) Domicile
- 7) Nom et adresse du parent le plus proche
- 8) Date et lieu du début de paie
- 9) Engagé en qualité de
- 10) Salaire de base mensuel
- 11) Date et lieu d'exécution du contrat
- 12) Signature du marin
- 13) Signature du capitaine
- 14) Date et lieu de débarquement
- 15) Signature du marin
- 16) Signature du capitaine

NOTES

- 1) Inscrire le nom du navire.
- 2) Inscrire les nom et prénoms du capitaine.
- 3) Inscrire le nom du port de départ.
- 4) Décrire le voyage, les noms des ports d'escale ou, à défaut, la nature générale et la durée probable du voyage ainsi que le port ou pays dans lequel il prend fin. Pour les long-courriers sans itinéraire ou mouvement précis, mentionner "voyage au long-cours".
- 5) Rayer la ou les mentions inutiles.

CERTIFICAT DE TRAVAIL

67. 1) Les certificats de travail sont établis sous la forme prescrite au paragraphe 4) ci-dessous ou sous une forme équivalente contenant toutes les informations utiles.
- 2) Lorsqu'un marin a travaillé en plusieurs qualités à bord d'un navire pendant une période continue, le certificat de travail qui lui est délivré en fin de service fait état de la durée totale de service dans chacune de ses fonctions.
- 3) Les certificats de travail sont signés par le capitaine qui y appose le sceau ou cachet du navire.
- 4) Les certificats de travail sont établis sous la forme suivante :

CERTIFICAT DE TRAVAIL

- a) Nom du marin
- b) Nationalité
- c) Grade ou classe
- d) Numéro du brevet, livret ou certificat
- e) Lieu d'engagement
- f) Date d'engagement
- g) Lieu de débarquement
- h) Date de débarquement
- i) Durée totale de service (mois et jours)
- j) Nom du navire (spécifier moteur ou vapeur)
- k) Numéro d'immatriculation
- l) Port d'attache
- m) Jauge brute
- n) Puissance (en kW/chevaux)
- o) Nature du voyage
- p) Remarques

J'atteste par la présente en mon âme et conscience que les renseignements que j'ai fournis ci-dessus sont exacts. En foi de quoi j'ai ce jour apposé aux présentes ma signature ainsi que le sceau ou cachet du navire.

Date :

Signature du capitaine :

REGISTRE DES ENFANTS

68. Le capitaine de tout navire employant uniquement des membres d'une même famille, d'un navire-école ou d'un navire d'instruction sur lequel sont employés des enfants de moins de seize ans, doit en tenir un registre et y consigner, pour chacun de ces enfants, ses nom, date et lieu de naissance, nationalité, domicile, adresse du parent le plus proche ou tuteur légal, les fonctions pour lesquelles il est engagé, les lieu et date d'engagement et de débarquement."

INSERTION D'UN NOUVEAU TITRE 9

4. Après le titre 8, insérer le titre 9 suivant :

"TITRE 9**CABOTAGE****DÉFINITION**

69. Dans le présent titre :

- a) cabotage désigne un voyage d'un lieu à un autre dans l'archipel de Vanuatu; et
- b) sous réserve du contexte, les définitions des termes employés sont telles qu'énoncées au paragraphe 1) de l'article 36.

CHAMP D'APPLICATION

70. Ce Chapitre s'applique aux navires maritimes pratiquant le cabotage, à l'exception des navires suivants :

- a) les bateaux de pêche;
- b) les voiliers de plaisance qui n'exercent pas d'activités commerciales;
- c) les bateaux en bois, de construction rudimentaire;
- d) les bateaux qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques sauf disposition expressément contraire.

LIMITATION ET EXCLUSIONS

71. 1) Le contrôle des officiers au sein de Vanuatu se borne aux conditions requises à bord de navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute, pratiquant le cabotage.
- 2) La certification des conditions de formation spéciale pour le personnel sur certains types de navires spécifiés au Chapitre V de STCW 95 est exclue.

ARMEMENT SÛR

72. 1) Tout navire de 500 tonneaux de jauge brute et plus soumis aux dispositions du présent chapitre doit, chaque fois qu'il prend la mer, être armé conformément aux principes de l'OMI sur la sécurité de l'équipage et muni d'un certificat d'armement sûr précisant les conditions requises concernant l'équipage pour les voyages au long cours. Le navire peut en outre être muni, à la demande du propriétaire, d'un autre certificat d'armement sûr précisant les conditions requises concernant l'équipage pour le commerce dans l'archipel de Vanuatu.
- 2) Tout navire de moins de 500 tonneaux de jauge brute doit être armé conformément à l'annexe 7 de la Loi No. 8 de 1983 sur la Navigation.
- 3) Nonobstant les dispositions du paragraphe 1), tout navire soumis aux dispositions du présent chapitre, doit tout au moins être armé conformément à l'annexe 7 de la Loi No. 8 de 1983 sur la Navigation.

CAPITAINE ET OFFICIERS À BORD

73. 1) Tout navire soumis aux dispositions du présent chapitre doit avoir à son bord un capitaine et des officiers qualifiés tels que spécifiés dans le certificat d'armement sûr ou à l'annexe 7 de la Loi No. 8 de 1983 sur la Navigation, selon le cas.
- 2) Un capitaine et tout officier, est dit qualifié s'il détient un diplôme de compétence valable délivré et visé conformément au STCW 78 ou STCW 95, selon le cas, lequel est :
- a) à jour;
 - b) valable pour les fonctions qu'il doit exercer à bord du navire;
 - c) valide pour la taille ou la puissance du ou des navires sur lesquels il doit servir; et
 - d) valide pour la zone dans laquelle le ou les navires sur lesquels il doit servir doivent naviguer.

DEVOIR DU CAPITAINE ET DU PROPRIÉTAIRE

74. Il incombe à tout capitaine et tout propriétaire d'un navire soumis aux dispositions du présent titre, de s'assurer qu'aucun officier ne sera chargé d'un quart sans qu'il ne détienne un certificat de compétence ou un aval tel que stipulé au présent titre, sauf décès ou incapacité d'un capitaine ou d'un officier en mer, auquel cas un autre officier possédant un certificat de compétence ou un aval l'habilitant à servir dans une moindre capacité, peut assumer le poste de la personne en état d'incapacité pour une période maximum de trois mois ou jusqu'au moment où le navire arrive à bon port.

AVALS

75. 1) L'Agent Principal des Patentes peut, en application du présent chapitre, après consultation du Commissaire ou de son adjoint, avaliser tout brevet de compétence qu'il considère être admissible pour un service sur un navire vanuatuan pratiquant uniquement le cabotage, à la demande du propriétaire du navire en question, et moyennant les renseignements qu'il peut exiger au sujet du marin concerné.
- 2) Un aval est valable uniquement pour service sur les navires qui y sont visés et doit indiquer une date d'expiration qui ne doit pas dépasser la prochaine date de revalidation du brevet de compétence du capitaine ou de l'officier.
- 3) Dans le cas de capitaines, mécaniciens-chefs, seconds et mécaniciens en second, tous les candidats à un aval doivent être compétents dans tous les domaines pertinents et le propriétaire doit s'assurer qu'ils sont effectivement compétents et fournir une déclaration en ce sens au moment de soumettre la demande.
- 4) Un aval consenti conformément au présent chapitre est valable uniquement s'il est accompagné du brevet de compétence correspondant et doit être tenu à disposition en cas de contrôle à tout moment sur le navire sur lequel travaille le titulaire.

RETRAITS DES AVALS

76. 1) Un aval reste la propriété de l'Officier Principal des Patentes et peut être retiré à tout moment par ce dernier. Dans un tel cas, il doit lui être rendu le plus tôt possible après la notification du retrait.
- 2) S'il vient à l'attention de l'Officier Principal des Patentes qu'un officier pourrait être coupable de mauvaise conduite ou d'incompétence dans le cadre de ses fonctions à bord d'un navire vanuatuan, l'Officier Principal des Patentes peut ordonner une enquête selon qu'il estime nécessaire.
- 3) A la suite d'une enquête menée en application du paragraphe 2) qui conclut que le capitaine ou l'officier est coupable de la mauvaise conduite ou de l'incompétence dont il a été accusé, tout aval qu'il détient peut être retiré par l'Officier Principal des Patentes et ne peut être ré-émis sans l'accord du Ministre.

CERTIFICATION DES CANDIDATS POUR LES NAVIRES DE PLUS DE 500 TONNEAUX DE JAUGE BRUTE

77. 1) Tout candidat à une certification en tant que capitaine ou second sur un navire de mer de 500 tonneaux de jauge brute et plus affecté uniquement au cabotage doit posséder un certificat pertinent. Suivant le règlement 1/10 de STCW 95, l'Officier Principal des Patentes doit avaliser un tel certificat.

- 2) Tout candidat à une certification en tant qu'officier responsable d'un quart de navigation sur un navire de mer de 500 tonneaux de jauge brute et plus, affecté uniquement au cabotage, doit posséder un certificat pertinent. Suivant le règlement 1/10 de la STCW de 95, l'Officier Principal des Patentes doit avaliser un tel certificat.
- 3) Tout candidat à une certification en tant que mécanicien-chef, officier mécanicien en second, mécanicien responsable d'un quart de mécanique sur un navire de mer de 500 tonneaux de jauge brute et plus doit posséder un certificat pertinent. Suivant le règlement 1/10 de STCW de 95, l'Officier Principal des Patentes doit avaliser un tel certificat.
- 4) Tout matelot de quart de navigation spécifié dans le certificat d'armement sûr d'un navire de 500 tonneaux de jauge brute et plus doit posséder un certificat de quart correspondant délivré par un signataire de la Convention de STCW.
- 5) Tout matelot de quart à la salle des machines spécifié dans le certificat d'armement sûr d'un navire de 500 tonneaux de jauge brute et plus, doit posséder un certificat de quart correspondant délivré par un signataire de la Convention de STCW.

CERTIFICATION DES CANDIDATS POUR LES NAVIRES DE MOINS DE 500 TONNEAUX DE JAUGE BRUTE

78. La certification de tout candidat relativement au poste auquel il doit être affecté sur un navire de mer de moins de 500 tonneaux de jauge brute pratiquant uniquement le cabotage doit :
- a) satisfaire aux conditions de l'article 77; ou
 - b) être certifié conformément aux dispositions de la Loi No. 8 de 1983 sur la Navigation. Un tel certificat doit être avalisé par l'Officier Principal des Patentes, après consultation du Commissaire ou de son adjoint, conformément au Règlement 1/10 de STCW 95, et doit clairement indiquer toutes les restrictions applicables à sa validité.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

79. Nonobstant les conditions des articles 75 à 78 compris du présent chapitre, l'Officier Principal des Patentes peut, jusqu'au 1er février 2002, émettre, reconnaître et avaliser des certificats conformément aux dispositions de la Loi No. 8 de 1983 sur la Navigation qui était en vigueur immédiatement avant le 1er février 1997, pour les marins qui ont commencé un service en mer agréé, un programme d'éducation et de formation agréé ou un stage de formation agréé avant le 1er août 1998 tel que prévu par le règlement 1/15 de STCW 95. En outre, jusqu'au 1er février 2002, l'Officier Principal des Patentes peut renouveler et revalider des certificats et avals conformément aux dispositions de la Loi No. 8 de 1983 sur la Navigation telle qu'applicable immédiatement avant le 1er février 1997.

REVALIDATION DES CERTIFICATS

80. 1) Afin de continuer à avoir qualité pour assurer un service, le titulaire d'un certificat délivré ou reconnu sous ces règlements doit, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, fournir la preuve de son aptitude physique pour le service en mer et de sa compétence continue pour le poste à bord qu'il est qualifié pour assumer. A la réception d'une telle preuve, l'Officier Principal des Patentes doit consulter le Commissaire ou son adjoint, et s'il est satisfait que les preuves le justifient, revalider le certificat.
- 2) Les certificats non revalidés conformément au paragraphe 1) ne sont pas valables pour un service en mer.
- 3) Les propriétaires doivent s'assurer que les capitaines et les officiers bénéficient de stages de recyclage et réactualisent leurs connaissances de façon à suivre l'évolution technologique dans le domaine de la marine et les changements au niveau de la législation.

FAMILIARISATION

81. 1) Il incombe au propriétaire et au capitaine de veiller à ce qu'avant de prendre ses fonctions, chaque membre de l'équipage à bord reçoive une formation suffisante pour s'assurer qu'il est apte à :
- a) communiquer avec les autres personnes à bord concernant les questions de sécurité élémentaires;
 - b) comprendre les symboles, signes d'information et signaux d'alarme en matière de sécurité;
 - c) identifier les stations de rassemblement et d'embarcation et les sorties d'urgence;
 - d) comprendre les actions à prendre dans le cas où une personne tombe par dessus bord, un incendie ou de la fumée est détecté, une personne a un malaise dans un espace clos, ou lorsqu'on sonne l'alerte au feu ou l'évacuation du bâtiment;
 - e) trouver et enfiler les gilets de sauvetage;
 - f) déclencher l'alarme et utiliser les extincteurs à incendie portables;
 - g) prendre l'action qui s'impose immédiatement en cas d'accident ou autre urgence médicale; et
 - h) manier les portes ignifuges ou étanches installées sur le navire en question.
- 2) La formation de familiarisation décrite ci-dessus est assurée :

- a) chaque fois qu'une personne rejoint un navire pour la première fois ou après une absence de six mois ou plus;
- b) soit à terre avant que la personne ne rejoigne le navire, soit à bord au moment où elle rejoint le navire, avant qu'elle n'assume ses fonctions.

HEURES DE REPOS

82. Quiconque faisant partie d'un quart doit disposer d'au moins 10 heures de repos au total au cours d'une période de 24 heures, étant entendu que :

- a) la période de 10 heures peut être divisée en deux périodes, dont l'une de 6 heures au moins;
- b) au cours d'un intervalle de deux jours au plus, si la nature de l'opération du navire empêche de prévoir ces 10 heures de repos par tranche de 24 heures, il faut aménager au moins 6 heures de repos au cours d'une période de 24 heures, étant entendu qu'en une période de sept jours, 70 heures de repos au moins doivent être assurées.

RÉPARTITION DES QUARTS ET DES PÉRIODES DE REPOS

83. 1) Le propriétaire de tout navire soumis aux présents règlements doit consulter le capitaine du navire et dresser un horaire indiquant les périodes maximum de quart et les périodes minimum de repos que les membres de l'équipage doivent observer selon ces règlements. Cet horaire ne peut être modifié sans consulter le capitaine.
- 2) Tout navire soumis aux présents règlements, qui n'effectue que des voyages de courte durée n'excédant pas 12 heures, est doté d'un équipage qui bénéficie de périodes de congés à des intervalles n'excédant pas 4 semaines et qui navigue continuellement entre les mêmes ports, n'est pas tenu de se conformer aux heures de repos établies dans le présent chapitre, mais si le navire ne s'y conforme pas, le propriétaire doit soumettre un planning des horaires de travail et de repos à l'Officier Principal des Patentes pour accord; il ne doit pas faire appliquer un planning pour l'exploitation de son navire avant d'en avoir obtenu l'approbation de l'Officier Principal des Patentes.

OBLIGATIONS DES PROPRIÉTAIRES, CAPITAINES ET DES TIERS

84. 1) Nonobstant d'autres impératifs du présent chapitre, chaque propriétaire, capitaine, membre de l'équipage ou autre personne doit remplir ses obligations aux termes de STCW 95 et de toutes modifications ultérieures.
- 2) En cas de manquement aux conditions et obligations du paragraphe 1), le Commissaire peut :

- a) suspendre ou annuler le brevet, certificat ou aval de tout capitaine ou autre officier;
 - b) suspendre ou annuler le certificat d'immatriculation d'un navire et infliger une peine en numéraires de VT 100,000 au plus; et
 - c) imposer toutes autres conditions qu'il estime nécessaires.
- 3) Le Commissaire ou son subrogé doit faire publier une liste des modifications au STCW 95 avant leur entrée en vigueur et fournir ponctuellement, d'autres informations et directives appropriées sous forme de bulletins maritimes, lettres de sécurité de la flotte, mises à jour, bulletins ou d'autres moyens de communication écrits ou électroniques."

INSERTION D'UN NOUVEAU TITRE 10

5. Après le titre 9, insérer le titre 10 suivant :

"TITRE 10

DISPOSITIONS DIVERSES

ABROGATION

85. L'Arrêté No. 104 de 1981 relatif au Code Maritime (tel que modifié) est révoqué par le présent arrêté.

ENTRÉE EN VIGUEUR

86. Le présent arrêté entrera en vigueur à la date de sa publication au Journal officiel."

ENTRÉE EN VIGUEUR

6. Cet Arrêté entrera en vigueur à la date de sa publication au Journal officiel.

FAIT à Port Vila, le 13 juillet 1998.

Le ministre des Finances et de la Gestion économique,

SELA MOLISA

RÉPUBLIQUE DE VANUATU

LOI NO. 11 DE 1998 RELATIVE À LA FONCTION PUBLIQUE

ARRÊTÉ NO. 3 DE 1999 SUR LE CONSEIL DE DISCIPLINE DE LA FONCTION PUBLIQUE (RÈGLES DE PROCÉDURE)

Fixant les règles de procédure disciplinaire auxquelles doit se conformer le Conseil de discipline de la Fonction publique.

LA COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

EN VERTU DES POUVOIRS que lui confère l'article 43.1) de la Loi No. 11 de 1998 relative à la Fonction publique,

A R R Ê T E :

DÉFINITIONS

1. Dans le présent Arrêté, sous réserve du contexte :

"Conseil" (*Board*) désigne le Conseil de discipline de la Fonction publique institué en vertu de l'article 37 de la Loi ;

"Déclaration par écrit" (*Written statement*) désigne une déclaration écrite produite au cours de débats du Conseil et inclut toutes annexes ou pièces à conviction s'y rapportant ;

"Loi" (*Act*) désigne la Loi No.11 de 1998 relative à la Fonction publique ;

"Membre" (*Member*) désigne un membre du Conseil de discipline, autre que le président, et nommé aux termes de l'article 37.1) de la Loi ;

"Président" (*Chairman*) désigne un membre de la Commission nommé à cette charge aux termes de l'article 37.1) de la Loi.

SÉANCES DU CONSEIL

2. 1) Le Conseil siège aux heures et lieux fixés par le Président.

2) Sous réserve des dispositions du paragraphe 3) tous les débats du Conseil sont publics.

- 3) Le Conseil peut, dans l'intérêt public, ordonner que les débats, ou une partie des débats, aient lieu à huis clos.

REPRÉSENTATION LÉGALE

3. Lors de l'audience, un directeur général (ou son représentant), et/ou l'employé ont droit d'être présents. Ils peuvent se faire représenter ou accompagner par un avocat ou toute autre personne.

INITIATIVE D'UNE ACTION ET NOTIFICATION D'INFRACTION

4.
 - 1) Tout cas soumis au Conseil de discipline donne lieu à la notification de l'infraction par la Commission de la Fonction publique ou son délégué dans la forme prescrite, et avec tous les renseignements se rapportant à l'infraction visant à informer de façon pleinement et raisonnablement le présumé coupable de l'infraction et de la date de l'audience.
 - 2) La date de l'audience ne peut être fixée à moins de 28 jours de la date de la signification de la notification au présumé coupable.
 - 3) Devront être jointes à la copie de la notification des copies de toutes les dépositions ou autres documents se rapportant à la notification.
 - 4) Toute notification signifiée en application du présent article doit être conforme au modèle figurant au Titre 1 de l'Annexe.

NOTIFICATION PAR L'AGENT

5.
 - 1) Si l'agent faisant l'objet de l'action disciplinaire requiert la présence d'un témoin dont les déclarations lui ont été signifiées aux termes de la Règle 4, il doit donner notification au président.
 - 2) La notification signifiée en vertu du présent article doit être conforme au modèle figurant au Titre 2 de l'Annexe.

CONVOCATION DES TÉMOINS

6.
 - 1) Le président doit faire adresser à chaque témoin une convocation à l'audience du Conseil ainsi qu'une demande de présentation des documents ou pièces à conviction, en sa possession ou sous son contrôle, spécifiés dans la convocation.
 - 2) La convocation adressée en vertu du présent article doit être conforme au modèle figurant au Titre 3 de l'Annexe.

DÉFAUT DE COMPARAITRE

7. Si l'agent à qui la notification a été signifiée ne se présente pas devant le Conseil, ce dernier peut examiner le cas en son absence.

ACCEPTATION OU DÉNÉGATION DU MOTIF DISCIPLINAIRE PAR L'AGENT

8. 1) Le président spécifie à l'agent la nature de l'infraction disciplinaire comme indiqué dans la notification et lui demande s'il reconnaît les faits ou les récuse.
- 2) Sous réserve des dispositions du paragraphe 5) dans le cas où l'agent reconnaît les faits, sa déclaration doit être enregistrée telle quelle et le Conseil impose une sanction sans demander de preuves, sauf s'il estime ces preuves nécessaires en dépit de la reconnaissance des faits.
- 3) Si l'agent nie les faits, le Conseil procède à l'audience du cas conformément aux règles stipulées ci-dessous.
- 4) Si l'agent refuse de se prononcer, le Conseil demande un débat sur le fond.
- 5) Nonobstant les dispositions préalables de la présente Règle, si l'agent reconnaît les faits qui lui sont reprochés, le Conseil peut se renseigner brièvement sur la nature des faits reconnus et, s'il a des motifs suffisants pour douter de la culpabilité de l'agent, procéder à l'audience du cas.

PROCÉDURE D'AUDIENCE EN "DÉNÉGATION DE CULPABILITÉ"

9. 1) Si l'agent se déclare non coupable, le Conseil entend les témoins.
- 2) L'agent ou son avocat ou mandataire peut questionner chaque témoin à charge.
- 3) Si l'agent n'est pas représenté par un avocat ou un mandataire, le Conseil, à la fin de l'audition de chaque témoin, doit demander à l'agent s'il désire poser des questions à ce témoin et procéder en conséquence.

NON LIEU

10. Si, à la suite des dépositions des témoins à charge, le Conseil ne peut établir de fondement à l'action disciplinaire, il annule le cas.

DÉFENSE

11. 1) Si à la suite des dépositions des témoins à charge, le Conseil établit un commencement de preuve justifiant la poursuite de l'audition du cas, il expose de nouveau à l'agent la nature du motif disciplinaire, lui demande

s'il peut produire des témoins à décharge ou toute autre preuve pour sa défense et entend ces témoins ou examine ladite preuve.

- 2) Le Conseil a le droit d'interroger les témoins de la défense.
- 3) En l'absence des témoins cités par l'agent, si le Conseil estime que leur absence n'est pas due à une négligence de l'agent et présume que ces témoins pourraient fournir une preuve valable en sa faveur, il peut ajourner l'audience et prendre les mesures nécessaires pour obliger ces témoins à ce présenter.

RÉFUTATION DE PREUVE

12. Si l'agent, dans sa défense, fournit une preuve qui introduit un élément nouveau et imprévisible, le Conseil peut donner une contre-preuve réfutant l'argument.

ADRESSE AU CONSEIL

13. 1) L'agent, son avocat ou son mandataire peut présenter une adresse au début de la défense, avant l'audition des témoins à décharge.
- 2) En conclusion des témoignages pour la défense et en cas de réfutation éventuelle, l'agent, son avocat ou son mandataire peut présenter une adresse au Conseil.
- 3) Lorsque le Conseil examine plusieurs cas disciplinaires les adresses des agents au Conseil suivent l'ordre d'appel des noms des agents, tels qu'ils figurent au motif disciplinaire.

DÉCISION

14. 1) Lorsque les témoins ont été entendus et à la suite des adresses éventuelles le Conseil décide en regard de chaque notification d'infraction.
- 2) Les décisions du Conseil sont prises à la majorité simple.
- 3) Toute décision du Conseil doit être formulée selon le modèle figurant au Titre 4 de l'Annexe.
- 4) Le président lit la décision du Conseil en présence de l'agent et l'informe de son droit d'appel en vertu de l'article 38 de la Loi.

SANCTIONS DISCIPLINAIRES

15. Chaque cas disciplinaire peut faire l'objet d'une ou de plusieurs des sanctions suivantes imposées par le Conseil :
 - a) délivrance d'un avertissement ou d'une réprimande;

- b) rétrogradation de l'agent ;
- c) suspension sans salaire du coupable de ses fonctions dans la Fonction publique ;
- d) retraite obligatoire ; ou
- e) révocation du coupable de la Fonction publique.

MODIFICATION DE LA NOTIFICATION D'INFRACTION

- 16. 1) Si le Conseil estime la notification d'infraction défectueuse, il peut rendre une ordonnance en joignant la modification à apporter, conformément aux circonstances sauf si, en raison de la nature du cas, les amendements requis ne peuvent être effectués sans injustice.
- 2) Tout amendement doit être effectué avant l'audience ou en cours d'audience avant la clôture de la procédure.
- 3) Le Conseil peut ajourner l'audience s'il estime qu'un amendement, addition ou substitution quelconque spécifié au paragraphe 1) peut surprendre l'une des parties ou porter préjudice au déroulement de la procédure disciplinaire.

AJOURNEMENT

- 17. Avant ou pendant l'audience d'un cas disciplinaire, le Conseil peut ajourner l'audience en spécifiant la date et le lieu de la reprise d'audience en présence du défendeur, de ses avocats ou mandataires.

MODALITÉ D'ENREGISTREMENT DES DÉPOSITIONS DEVANT LE CONSEIL

- 18. 1) Dans toute procédure disciplinaire, les dépositions des témoins doivent être enregistrées comme suit :
 - a) la déposition de chaque témoin, enregistrée par écrit en anglais, français ou bichelamar par le président ou en sa présence et sur ses indications, revêtue de sa signature, fait partie du dossier ;
 - b) les dépositions ne doivent pas être enregistrées sous forme de questions et réponses mais sous forme de compte rendu,

sous réserve de la possibilité pour le président d'enregistrer ou de faire enregistrer toutes questions et réponses particulières ;
 - c) le président peut, s'il a une connaissance suffisante de l'anglais, du français ou du bichelamar, enregistrer ou faire enregistrer dans ces langues les dépositions faites dans l'une de ces langues par un témoin sans l'aide d'un interprète.

- 2) En enregistrant la déposition d'un témoin, le président doit également noter les remarques éventuelles qu'il considère comme révélatrices du comportement dudit témoin au cours de l'interrogatoire.

DÉPOSITIONS EN PRÉSENCE DE L'AGENT

19. 1) Sous réserve de disposition contraire expresse, toutes les dépositions en cours d'audience du Conseil doivent avoir lieu en présence de l'agent faisant l'objet d'une action disciplinaire.
- 2) Lorsque l'agent concerné est présent à l'audience, toute déposition faite dans une langue qu'il ne comprend pas doit être interprétée dans une langue qu'il comprend.
- 3) Si l'agent est représenté par un avocat et si le témoignage est donné dans une langue, autre que l'anglais ou le français, que l'avocat ne comprend pas, ce témoignage doit être interprété en anglais ou en français.
- 4) Si le président a une connaissance suffisante de l'anglais, du français ou du bichelamar, il peut, sans l'assistance d'un interprète, traduire de l'une à l'autre desdites langues qui lui sont familières.
- 5) La règle relative à la déposition sur la foi d'autrui ne s'applique pas à la procédure du Conseil.

ENTRÉE EN VIGUEUR

20. Le présent arrêté est censé être entré en vigueur à la date de sa signature.

FAIT à Port-Vila, le 15 Janvier 1999.

Président

Membre de la Commission

GEORGE PAKOASONGI

JEAN-PIERRE NIRUA

Membre de la Commission

HILDA TALEO

ANNEXE

TITRE 1

(Article 4)

NOTIFICATION D'INFRACTION

AFFAIRE DISCIPLINAIRE NO. DE.....

M/Mme/Melle _____ de _____

1. Vous êtes accusé(e) par les présentes d'avoir, _____ le
(date) _____ à _____ (heure)

lesdites actions* ou omissions* étant contraires aux : _____

2. Vous êtes, en conséquence, requis(e) de vous présenter devant le Conseil de
discipline à (lieu) _____ le _____ à
_____ heures et les jours d'audience suivants, pour présenter
votre défense.

FAIT à _____, le _____.

Le Président de la Commission
de la Fonction publique

NOTE :

(À remplir par l'agent ou son représentant légal ou son mandataire).

J'accuse par les présentes réception de la notification et des accusations*.

Signature

Date

(à détacher et à renvoyer au Conseil) (*rayer la mention inutile)

TITRE 2

(Règle 5)

NOTIFICATION DE PRODUCTION DE TÉMOINS À L'AUDIENCE

AFFAIRE DISCIPLINAIRE NO. DE

Concernant _____
et en référence aux Règles de procédure du Conseil de discipline de la Fonction Publique

Monsieur le Président,

Attendu que le _____, j'ai reçu la copie de l'accusation accompagnée des déclarations/des témoins,

Je requiers la présence à l'audience du/des témoin(s) suivant(s) dont les déclarations m'ont été signifiées :

FAIT à _____, le _____.

Signature : _____

NOTE :

À remplir par le président ou tout membre ou personnel agissant en son nom.

J'accuse réception, par les présentes, de la notification ci-dessus.

Signature

Date

(À détacher et à renvoyer à l'agent, son représentant légal ou son mandataire).

TITRE 3

(Règle 6)

ASSIGNATION DES TÉMOINS

AFFAIRE DISCIPLINAIRE NO. DE

Concernant _____
et en référence aux Règles de procédure du Conseil de discipline de la Fonction publique

M/Mme/Melle _____ de _____. Vous êtes requis par les
présentes de vous présenter devant le Conseil à _____ le
_____ à _____ heures et les jours d'audience suivants pour
témoigner au nom de _____.

Vous êtes également requis(e) de produire les pièces suivantes :

FAIT à _____

Le Président

NOTE :

À remplir par l'agent, son représentant légal ou son mandataire et par toute personne à qui la présente notification est délivrée.

Par les présentes, j'accuse réception de la présente citation à comparaître.

Signature

Date

(À détacher et à renvoyer à l'agent, son représentant légal ou son mandataire).

TITRE 4

(Règle 14)

DÉCISION DISCIPLINAIRE

AFFAIRE DISCIPLINAIRE NO. DE

Concernant _____

et en référence aux Règles de procédure du Conseil de discipline de la Fonction publique

ATTENDU QUE : La Commission de la Fonction publique a accusé M/Mme/Melle

_____, d'avoir : _____
(position administrative) _____

ET ATTENDU QUE le Conseil a procédé à l'investigation des faits ;

ET ATTENDU QUE le Conseil a déclaré l'accusation fondée/non fondée ;

EST ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES :

Signé le _____ (Date).

Président

Membre

Membre

REPUBLIC OF VANUATU

THE BANKING ACT [CAP. 63]

IN EXERCISE of the powers conferred upon me by section 19 of the Banking Act [CAP. 63],

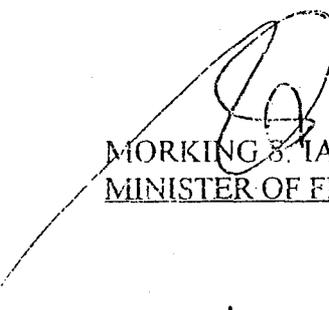
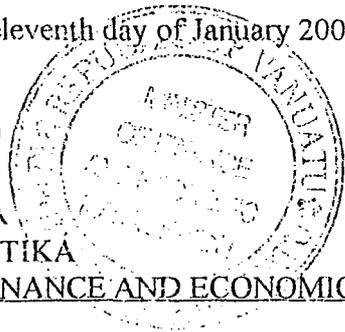
I hereby grant to

ABBEY MERCY BANK LIMITED

a licence to conduct banking business as an exempted bank.

This licence is issued subject to the conditions that the company will not accept deposits from the general public and to provide to the Vanuatu Financial Services Commission a list of persons that it does intend to take deposits from and be limited to carrying on banking business with such persons or such other persons as may be notified to the Vanuatu Financial Services Commission and to provide quarterly management and operational reports to the Commission.

Given under my hand and seal at Port Vila this eleventh day of January 2000.



MORNING S. IATIKA
MINISTER OF FINANCE AND ECONOMIC MANAGEMENT

REPUBLIC OF VANUATU

THE BANKING ACT [CAP. 63]

IN EXERCISE of the powers conferred upon me by section 19 of the Banking Act [CAP. 63],

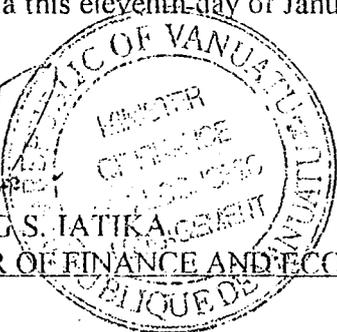
I hereby grant to

GLOBAL TRADING BANK LIMITED

a licence to conduct banking business as an exempted bank.

This licence is issued subject to the conditions that the company will not accept deposits from the general public and to provide to the Vanuatu Financial Services Commission a list of persons that it does intend to take deposits from and be limited to carrying on banking business with such persons or such other persons as may be notified to the Vanuatu Financial Services Commission and to provide quarterly management and operational reports to the Commission.

Given under my hand and seal at Port Vila this eleventh day of January 2000.



MORKING S. IATIKA
MINISTER OF FINANCE AND ECONOMIC MANAGEMENT



REPUBLIC OF VANUATU

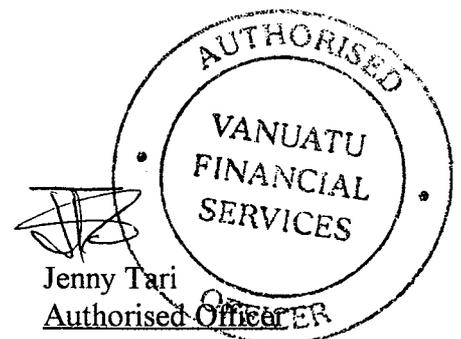
VANUATU FINANCIAL SERVICES COMMISSION

THE INTERNATIONAL COMPANIES ACT

TAKE NOTICE that pursuant to Section 106 of the International Companies Act, the following companies have been struck off the Register of Companies at Vila, Vanuatu:

DMT INTERNATIONAL LTD
SEAFORD LIMITED
"OFF THE WALL" INVESTMENTS LTD
PACIFIC COSMETICS LIMITED
PACIFIC RIM INVESTMENT INC.
POH LIAN INVESTMENT LIMITED
M.M. AGENCIES LIMITED
INVEST HOLDINGS LIMITED

Dated at Port Vila this twenty-eighth day of September 1999.





REPUBLIC OF VANUATU

VANUATU FINANCIAL SERVICES COMMISSION

THE INTERNATIONAL COMPANIES ACT

TAKE NOTICE that pursuant to Section 106 of the International Companies Act, the following companies have been struck off the Register of Companies at Vila, Vanuatu:

TAI LUNG INVESTMENTS LIMITED
WINDOMERE SHIPPING LTD

Dated at Port Vila this twenty-second day of September 1999.

A circular official stamp with the text "AUTHORISED" at the top, "VANUATU FINANCIAL SERVICES" in the center, and "OFFICER" at the bottom. A signature is written over the stamp.

Jenny Tari
Authorised Officer

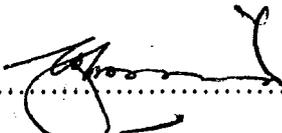
**IN THE SUPREME COURT OF
THE REPUBLIC OF VANUATU**

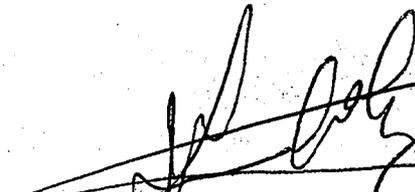
OATH OF ALLEGIANCE

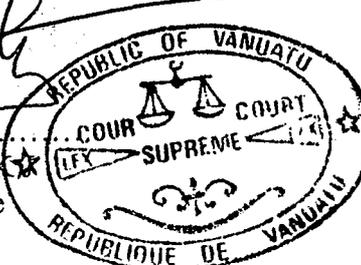
I, **NIIGEL GRANT MORRISON**, of Ridgway Blake Lawyers, Port-Vila, Vanuatu do swear that I will well and truly serve and bear true allegiance to the Republic of Vanuatu according to law.

So help me God.

SWORN AND SIGNED by the said)
NIGEL GRANT MORRISSON)
Before me,)
The Acting Chief Justice of the)
Republic of Vanuatu)
This .. 8th.. day of February, 2000)


.....


.....
VINCENT LUNABEK)
Acting Chief Justice)



The seal is circular with the text "REPUBLIC OF VANUATU" at the top and "REPUBLIQUE DE VANUATU" at the bottom. In the center, it says "COUR SUPREME" and "COURT SUPREME" with a scale of justice above the text.

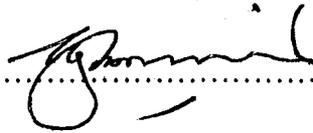
**IN THE SUPREME COURT OF
THE REPUBLIC OF VANUATU**

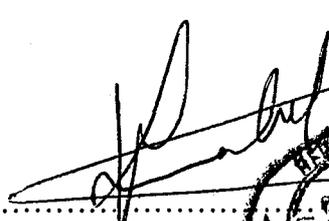
OATH OF BARRISTER

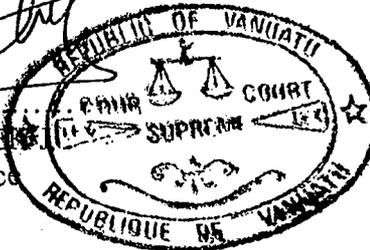
I, **NIGEL GRANT MORRISON**, of Ridgway Blake Lawyers, Port-Vila, Vanuatu do swear that I will truly and honestly demean myself in the practice of a Barrister according to the best of my knowledge and ability.

So help me God.

SIGNED AND SWORN by the said)
NIGEL GRANT MORRISON)
Before me,)
The Acting Chief Justice of the)
Supreme Court of the)
Republic of Vanuatu)
This 8th day of February, 2000)


.....


.....
VINCENT LUNABE
Acting Chief Justice



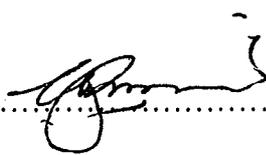
**IN THE SUPREME COURT OF
THE REPUBLIC OF VANUATU**

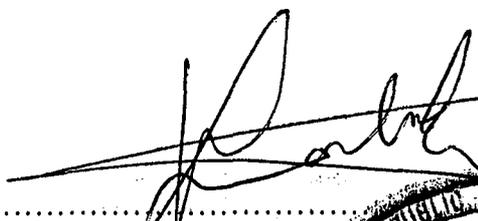
OATH OF SOLICITOR

I, **NIGEL GRANT MORRISON**, of Ridgway Blake Lawyers, Port-Vila, Vanuatu do swear that I will truly and honestly demean myself in the practice of a Solicitor according to the best of my knowledge and ability.

So help me God.

SWORN AND SIGNED by the said)
NIGEL GRANT MORRISON)
Before me,)
The Acting Chief Justice of the)
Republic of Vanuatu)
This 8th day of February, 2000)


.....


.....

VINCENT LUNABEK J.
Acting Chief Justice

