

POLITIQUE SECTORIELLE RSE - FILIERE MARITIME
MISE A JOUR OCTOBRE 2021

1. Champ d'application

La présente politique (la « Politique ») s'applique à tous les financements ou investissements et plus généralement à toutes les interventions de Crédit Agricole CIB (la « Banque ») relatifs au secteur de la filière maritime.

Le secteur de la filière maritime couvert par la Politique comprend :

- (i) la construction, la réparation ou le démantèlement des navires de commerce par les clients de la Banque,
- (ii) l'acquisition et l'exploitation de ces navires par les clients de la Banque.

Sont considérés comme navires de commerce pour les besoins de la Politique, les navires utilisés pour le transport de passagers ou de marchandises ainsi que les autres navires liés à une activité civile ou industrielle.

Sont ainsi notamment couverts :

- les navires à passagers¹
- les navires à charge « secs »²
- les navires citernes³
- les navires spécialisés⁴
- les navires de service portuaires et côtiers⁵

Les catégories de navires suivantes n'entrent pas dans le champ d'application de la présente Politique compte tenu de leur spécificité et des règlements particuliers pouvant y afférer :

- les navires scientifiques
- les navires destinés exclusivement à une exploitation en eaux intérieures (transport fluvial)
- les navires de plaisance
- les navires militaires
- les sous-marins civils ou militaires
- les navires de pêche
- les brise-glaces
- les plates-formes pétrolières et navires de forage
- les stockages flottants d'hydrocarbures

La construction et l'exploitation de ports ne sont pas couvertes par la Politique.

Seules les activités que la Banque aurait à mener à compter du jour de publication de la Politique sont concernées. Sont exclus les engagements en cours, comme toutes les activités qui auraient déjà fait l'objet d'une contractualisation ou dont la négociation commerciale serait à un stade avancé.

La Politique sera révisée périodiquement.

¹ Tels que les navires de croisières ou paquebots, les transbordeurs, les vedettes à passagers et les navires à passagers à grandes vitesses.

² Tels que les portes conteneurs, les vraquiers, les rouliers, les cargos et les navires fluvio-maritimes.

³ Tels que les transporteurs de produits pétroliers ou de pétrole brut, les transporteurs de gaz et les transporteurs de produits chimiques.

⁴ Tels que les sabliers, les remorqueurs de haute mer et les câbliers.

⁵ Tels que les dragues, les remorqueurs portuaires, les navires de pilotages, les vedettes de lamanage et les navires d'assistance hauturiers.

2. Enjeux et objectifs de la Politique

Plus de 70% de la surface planétaire est recouverte par la mer. Le transport par navire étant un moyen de transport très économique⁶, les échanges totaux par mer ont plus que triplé⁷ de 1970 à 2010, accompagnant l'essor du commerce international. Environ 90% du commerce international en tonnage est transporté par voie maritime.

Environ 50 000 navires de commerce⁸ naviguent à travers les mers du monde, dont près de 90% sont des navires de transport de marchandises et environ 10% sont des navires à passagers⁹. Le secteur des navires de commerce a connu une croissance continue tout au long du siècle dernier du fait de la forte croissance de la demande.

La flotte mondiale de navire de commerce est enregistrée sous plus de 150 pavillons différents mais un petit nombre de pays immatriculent l'essentiel de la flotte (notamment Panama, Liberia et R.A.S. de Hong Kong)¹⁰.

Le secteur de la marine marchande présente un certain nombre d'enjeux environnementaux, sanitaires, sociaux et de sécurité.

Mode de transport énergétiquement très efficace au regard des volumes de marchandises transportées et des distances parcourues, la marine marchande représente actuellement environ 3 % des émissions mondiales de CO₂, niveau qui pourrait augmenter en l'absence de mesures d'atténuation.

Les autres enjeux environnementaux incluent l'émission d'autres polluants (SO₂, NO_x, carbone noir, dégazages...), les pollutions accidentelles (par hydrocarbures ou autres déversements), la nature des revêtements antifouling, la gestion des eaux de ballast et les conditions de recyclage et de démantèlement des navires.

Le personnel travaillant sur ces navires compte plus d'1 million de marins¹⁰, les Philippines fournissant près de 20% de la main-d'œuvre maritime mondiale¹⁰. Les principaux enjeux sociaux concernent la sûreté en mer, les conditions de travail et la formation des équipages.

3. Cadre de référence

Les financements ou investissements dans ce secteur seront analysés en tenant compte des enjeux identifiés et en prenant notamment en compte les travaux et standards issus des conventions, initiatives ou organisations suivantes :

- Organisation des Nations Unies (ONU),
- Organisation Maritime Internationale¹¹ (OMI), agence spécialisée de l'ONU,
- Comité Maritime International¹² (CMI),
- Mémoire de Paris (The Paris MoU on Port State Control),
- Organisation Internationale du Travail (OIT).

Sont notamment considérés comme standards de bonnes pratiques du secteur maritime l'ensemble des conventions, règlements et codes maritimes adoptés par l'OMI, ratifiés par les pays et en vigueur lors de la mise en place du financement. Parmi ceux-ci, il convient notamment de citer :

- la convention SOLAS (Safety Of Life At Sea), convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,
- la convention MARPOL (MARine POLLution convention), convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires,
- la convention internationale sur les normes de formation, de certification et de veille (STCW),
- la convention BWM pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

⁶ A titre d'exemple, le coût de transport d'un conteneur de 20 pieds pouvant transporter 20 tonnes de marchandises entre l'Asie et l'Europe est quasiment semblable à celui d'un billet d'avion pour un passager en classe économique pour le même trajet.

⁷ Passant de 2,5 milliards de tonnes en 1970 à plus de 8,4 milliards de tonnes en 2010 (source : Armateurs de France).

⁸ Source : Armateurs de France au 01/01/2012.

⁹ Source : Armateurs de France.

¹⁰ Source : Flotte marchande par pavillon d'immatriculation et par type de navire en 2021 selon CNUCED.

¹¹ Organisation spécialisée des Nations Unies qui vise à l'amélioration de la sécurité maritime et la prévention de la pollution causée par les navires.

¹² Organisation indépendante à but non lucratif ayant pour but l'unification des règles maritimes au niveau mondial.

Par ailleurs, sont considérées comme références les Normes de Performance de l'International Finance Corporation (IFC) et notamment :

- les General Environmental, Health, and Safety (EHS) Guidelines,
- les Environmental, Health, and Safety Guidelines for Shipping.

Enfin, la convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) signée à Montego Bay apporte un cadre important au Droit Maritime international. Cette convention prime sur la réglementation de l'OMI.

En partie 9 de ce document se trouve une liste plus détaillée des conventions considérées comme de bonnes pratiques.

En 2019, la Banque a signé les Principes de Poséidon, avec les grandes banques de financement du transport maritime. Cette initiative s'inscrit dans l'ambition de la Stratégie initiale sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) adoptée en avril 2018 par les États membres de l'OMI, c'est-à-dire une réduction des émissions annuelles totales de GES d'au moins 50 % d'ici 2050, en s'orientant fortement vers un objectif de zéro émission à terme.

4. Critères d'analyse pris en compte :

La Banque s'appuie sur les standards de bonnes pratiques mentionnés dans le cadre de référence pour apprécier la gestion par ses clients des impacts environnementaux et sociaux de leur activité.

4.1. Critères d'analyse liés à la construction / expansion de chantiers de construction navale ou de démantèlement de navires :

La Banque appréciera chaque projet de financement ou d'investissement lié à la construction ou à l'extension d'un chantier de construction navale ou de démantèlement selon les critères suivants, en complément de l'application des Principes Equateur, le cas échéant :

Capacité et engagement du projet ou du client à dialoguer avec les parties prenantes et à gérer les risques environnementaux et sociaux :

- qualité de l'évaluation des impacts environnementaux et sociaux,
- qualité des plans de gestion de ces différents impacts,
- qualité des plans de gestion des accidents (notamment plan d'intervention en cas de déversement de substances dangereuses),
- consultation des populations affectées et, le cas échéant, accord des peuples autochtones,
- établissement d'un mécanisme de gestion des griefs au niveau du projet.

Engagement environnemental :

- impacts potentiels sur la biodiversité et les éco-services,
- émissions de polluants (notamment gestion des déchets industriels),
- gestion de la ressource en eau.

Engagement social en termes de droits humains :

- droit du travail et conditions de travail, et notamment respect des conventions fondamentales de l'Organisation Internationale du Travail¹³, santé et sécurité des salariés,
- santé et sécurité des communautés,
- impact sur les communautés locales (déplacement physique ou économique de population),
- incidence sur le patrimoine culturel.

La qualité de l'évaluation et de la gestion par le client des impacts environnementaux et sociaux sera appréciée en fonction des Normes de Performance de l'IFC et des Directives Environnementales, Sanitaires et Sécuritaires¹⁴ applicables et notamment de la mise en place et du maintien d'un système de gestion environnemental et social adapté à la nature et à l'ampleur des risques environnementaux et sociaux et destiné à évaluer et suivre dans le temps les impacts et les mesures d'atténuation. Par ailleurs, ces éléments pourront être appréciés également en fonction des préconisations des organismes cités en référence.

¹³ Les 8 conventions fondamentales de l'OIT concernent l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire (C29 et C105), l'abolition effective du travail des enfants (C138 et C182), l'élimination de discrimination en matière d'emploi et de profession (C100 et C111) et la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective (C87 et C98).

¹⁴ Notamment « General EHS Guidelines » et « EHS Guidelines for Shipping »

Concernant les installations industrielles déjà existantes, l'analyse portera principalement sur les plans de gestion environnementaux et sociaux.

4.2. Critères d'analyse liés au financement de l'acquisition et de l'exploitation de navires de commerce :

L'exploitation de navires de commerces fait ressortir un certain nombre de points d'attention concernant l'impact sur l'environnement ou les hommes.

Les sujets suivants sont notamment considérés comme importants, à ce jour :

- la sauvegarde de la vie humaine en mer,
- le respect du droit du travail et des normes de vie à bord des navires,
- la qualité de la formation des équipages (Convention STCW),
- la prévention des pollutions accidentelles (notamment les procédures et mesures structurelles telles que l'existence d'une double coque pour les pétroliers¹⁵),
- les émissions de GES et l'efficacité énergétique des navires (indice EEDI¹⁶ et suivi SEEMP¹⁷ conformément à la convention Marpol, et *Average Efficiency Ratio* au titre des Principes de Poséidon¹⁸),
- les émissions d'autres polluants,
- le type d'antifouling utilisé (sans Tributylétain (TBT)),
- le recyclage et démantèlement responsable des navires,
- la qualité de la gestion de la flotte de l'armateur.

Ces sujets sont encadrés principalement par les règlements et conventions cités dans le cadre de référence avec comme principales sources les conventions Solas et Marpol, le Memorandum de Paris, ainsi que les conventions fondamentales de l'Organisation Internationale du Travail et de l'Organisation Maritime Internationale.

Le respect des lois environnementales, sociales et de sécurité découlant de ces conventions donne lieu à un certain nombre de certifications (cf. partie 9).

L'attribution d'un numéro d'identification par l'OMI repose sur l'existence pour le navire du document de conformité¹⁹, du certificat de gestion de la sécurité¹⁹, de la fiche synoptique prescrite selon la règle XI de la convention Solas et du certificat international de sûreté du navire²⁰.

Les compagnies d'assurances exigent que le client remplisse un certain nombre de conditions. Celles-ci portent sur la classification, la certification ISM²¹ et la certification ISPS²² du navire. Il existe trois types d'assurances obligatoires pour pouvoir naviguer :

- l'assurance du navire : « assurance sur corps maritime »²³,
- l'assurance de la marchandise dite « assurance sur facultés »²⁴,
- l'assurance de la responsabilité civile du transporteur²⁵.

¹⁵ A l'exclusion éventuellement des stockages flottants.

¹⁶ Index EEDI: Energy Efficiency Design Index.

¹⁷ Suivi SEEMP: Ship Energy Efficiency Management Plan.

¹⁸ Les données annuelles d'émissions de GES de chaque navire (également dénommées *IMO DCS data*) communiquées par les armateurs à l'OMI, et certifiées par des sociétés de classification habilitées, permettent de calculer l'*Average Efficiency Ratio* (AER) unitaire par navire, i.e. total des émissions de carbone ramené à la distance parcourue dans l'année et poids du navire (port en lourd ou DWT). Ce ratio est comparé à une trajectoire de référence, établie par classe et taille d'actifs, matérialisant la réduction progressive et linéaire des émissions. L'écart entre l'AER du navire et la trajectoire cible est appelé *AER ratio*. Un *AER ratio* positif traduit une empreinte carbone supérieure à la trajectoire (donc trop élevée) tandis qu'un *AER ratio* négatif indique que le navire est conforme à la trajectoire, voire plus favorable. En tant que signataire des Principes de Poséidon, la Banque s'est engagée à mesurer l'*AER ratio* de son portefeuille de financement maritime. Pour ce faire, la Banque collecte annuellement les données IMO DCS de chacun des navires financés, puis détermine l'AER du portefeuille en appliquant une pondération des AER unitaires par rapport aux encours.

¹⁹ Ou bien le document provisoire conformément au code international de la gestion de la sécurité (Code ISM).

²⁰ Ou bien le document provisoire conformément au code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS).

²¹ ISM : Certificat de gestion de la sécurité, conformément à la convention Solas.

²² ISPS : Certificat international de sûreté du navire, conformément à la convention Solas.

²³ Cette police d'assurance garantie les dommages et pertes relatifs à la coque et aux moteurs (machines) de l'unité maritime assurée, ainsi que les dépendances et accessoires du navire.

²⁴ Cette police d'assurance garantie de « bout en bout » les dommages et pertes relatifs à la marchandise transportée.

²⁵ Les risques couverts par cette assurance sont les réclamations résultant des dommages aux personnes (*protecting*) et aux cargaisons (*indemnity*) causés par les transporteurs ou armateurs maritimes. Certains dommages pouvant engendrer des coûts élevés, des mutuelles d'armateurs existent dans le monde pour y faire face, (*Protection and Indemnity Club* ou *P&I Club*, qui

A ce jour, la convention de Hong-Kong pour un recyclage plus écologique des navires a été adoptée en 2009. Elle entrera en vigueur 24 mois après sa ratification par 15 Etats, dont les flottes marchandes représentent 40 % du tonnage brut de la flotte mondiale de commerce, et dont le volume annuel maximal de recyclage au cours des dix dernières années représente au moins 3 % du tonnage brut des flottes marchandes.

Une politique de fin de vie des bateaux, de manière à respecter les conditions de démantèlement et l'environnement, sera considérée par la Banque comme une bonne pratique.

Analyses effectuées par la Banque :

Le financement en crédit hypothécaire de navires donne à la Banque la possibilité de procéder à un certain nombre de diligences (effectuées pour chaque navire financé) :

1- Identification du navire auprès de l'OMI :

L'identification du navire constitue un prérequis obligatoire (un numéro d'identification unique, numéro IMO, étant attribué à chaque navire pendant sa construction).
Le processus d'identification relève de la responsabilité de l'OMI²⁶.

La Banque répertorie les numéros IMO de tous les navires sur lesquels elle a un engagement et une sûreté (hors unités en cours de construction ou exclues du champ d'application de l'immatriculation).

2- Classification :

La classification constitue une condition préalable nécessaire à la mise en place du financement. Le client s'engage à maintenir une classification du navire acceptable durant toute la durée du financement.

La classification, qui varie selon le type de navire, s'appuie sur l'ensemble des certifications requises pour assurer la conformité aux normes de qualité et de sécurité définies par l'OMI, et découlant notamment des conventions Solas et Marpol (cf. liste en partie 9 de ce document). Elle est réalisée par une société de certification agréée.

La Banque attache une grande importance à la qualité des sociétés de classification. Elle tient compte notamment de l'évaluation de performance réalisée par le Mémoire de Paris²⁷ et de l'appartenance à l'Association Internationale des Sociétés de Classification (AICS)²⁸ pour juger de leur acceptabilité.

3- Assurances :

Un certain nombre d'assurances sont obligatoires et donc nécessaires avant toute mise en place de financements d'unités maritimes. Il s'agit notamment de l'assurance corps et machines (« *Hull and Machinery* »), de l'assurance contre le risque de guerre (« *War Risk* ») ainsi que de l'assurance responsabilité civile.

La Banque accorde une grande importance à la qualité des assureurs et à la revue des assurances. Elle demande ainsi notamment que l'assurance responsabilité civile soit contractée auprès d'un club de Protection et d'Indemnité (P&I Club) membre du Groupe international des clubs de protections et d'indemnités (*International Group of P&I Clubs*).

4- Age des navires :

La Banque prend en compte l'âge des navires comme élément d'appréciation du niveau de sécurité et d'émissions de GES ainsi que d'autres polluants (notamment SO₂ et NO_x).

5- Qualité de l'armateur :

couvrent 90% des risques maritimes « Responsabilité Civile ». En 2013, « *The International Group of P&I Clubs* » regroupe 13 des plus grands P&I Clubs.

²⁶ Conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires

²⁷ Le Mémoire de Paris évalue le degré de performance des sociétés de classification sur une échelle comportant 4 niveaux (High, Medium, Low, Very Low).

²⁸ En 2021, douze sociétés de classification sont regroupées au sein de l'Association Internationale des Sociétés de Classification. Créée en 1968, l'AICS a pour objectif de promouvoir des normes plus sûres et de les faire appliquer de manière uniforme dans le monde.

La Banque accorde une grande importance à la qualité de l'exploitation commerciale et de la gestion technique de sa flotte de navires par le client.

(Dans les structures de financement en crédit-bail ou location financière, elle s'assure ainsi tout particulièrement d'un transfert juridique et opérationnel satisfaisant des responsabilités armateuriales, notamment au regard de la gestion nautique et commerciale du navire).

Dans le cadre du Mémorandum de Paris, des inspections de sécurité peuvent être réalisées sur tous les navires faisant escale dans les ports des Etats membres du comité.

La fréquence et la gravité d'éventuels incidents ou sanctions de la part d'autorités compétentes seraient des éléments d'appréciation pour un passage en comité CERES²⁹ (cf. sections 7 et 8).

5. Critères d'exclusion

5.1. Critères d'exclusion liés à la construction / expansion des chantiers de construction navale ou de démantèlement de navires :

La Banque ne participera pas à des financements ou investissements directement liés au développement, à la construction ou à l'extension de chantiers de construction navale si elle a connaissance d'une des caractéristiques suivantes :

- impact critique sur une zone protégée ou une zone humide d'importance internationale couverte par la convention de Ramsar,
- localisation dans un site inscrit au patrimoine mondial de l'humanité selon le classement de l'Unesco ou un site correspondant aux critères de l'Alliance for Zero Extinction (AZE),
- absence de politique concernant les peintures antisalissure (antifouling) et visant à l'élimination progressive du tributylétain et du triphényl-étain conformément à l'EHS Guidelines for Shipping,
- absence de politique de gestion des déchets de peintures issues de l'antifouling,
- absence de politique de recyclage des matériaux en cas de démantèlement,

ou si un risque substantiel de non-conformité a été identifié et n'a pas reçu, selon elle, de réponse satisfaisante concernant :

- les Normes de Performance (ou des standards équivalents en cas de cofinancement avec une agence de crédit export ou une institution multilatérale) ou les Directives en matière d'environnement, de santé et de sécurité de l'IFC³⁰,
- la consultation publique ou, le cas échéant, l'accord des peuples autochtones affectés.

5.2. Critères d'exclusion liés au financement de l'acquisition et de l'exploitation de navires de commerce :

La Banque ne participera pas à des financements hypothécaires ou investissements liés à l'acquisition ou à l'exploitation de navires de commerce si elle a connaissance des éléments suivants lors de la mise en place du financement ou de l'investissement :

- le navire ne dispose pas de l'identification obligatoire (numéro IMO),
- le navire est immatriculé dans un des pays de la liste noire du Mémorandum de Paris,
- le navire figure sur la liste des navires bannis ou arraisonnés du Mémorandum de Paris,
- le navire ne dispose pas de son certificat de classification (émis par une société de classification acceptable par la Banque),
- la classification n'a pas été réalisée par une société de classification reconnue par le Mémorandum de Paris,
- la société de classification figure sur la liste des sociétés de classification dont le niveau de performance est évalué comme Low ou Very Low par le Mémorandum de Paris,
- le navire ne dispose pas d'une des assurances suivantes :
 - assurance corps et machines
 - assurance risques de guerre
 - assurance responsabilité civile
- l'assurance responsabilité civile n'est pas contractée auprès d'un P&I Club membre du Groupe International des Clubs Protections et Indemnités (*The International Group of P&I Clubs*),

²⁹ CERES : Comité d'Evaluation des Opérations présentant un Risque Environnemental ou Social au sein de Crédit Agricole CIB.

³⁰ La conformité à ces Normes et Directives est présumée dans les pays OCDE à Haut Revenu, sauf en ce qui concerne la Norme de Performance 7 Peuples autochtones.

- la qualité de l'armateur en matière de respect des règles de sécurité est jugée insuffisante par la Banque,
- l'âge du navire (ou l'âge moyen des navires) est supérieur à 15 ans à compter de sa date de construction au moment de la demande de financement,
- pour un navire pétrolier, absence d'une double coque,
- le navire financé sera directement et exclusivement exploité pour le transport de charbon thermique.

6. Mise en œuvre

Lorsque le financement ou l'investissement est directement lié à l'acquisition ou l'exploitation de navires de commerce ou à la construction ou l'expansion d'un chantier naval ou d'une installation de démantèlement de navires de commerce, le projet sera étudié selon l'ensemble des critères d'analyse indiqués et la Banque cherchera à déterminer s'il existe un critère d'exclusion.

Lorsqu'une situation d'exclusion aura été identifiée ou que l'analyse générale aura été négative, la Banque ne participera pas à la transaction considérée. Toute éventuelle exception devra être gérée en accord avec la partie 8 ci-après.

Dans le cas des interventions en qualité de conseil financier, la Banque tendra à promouvoir les principes inclus dans la Politique. La Banque n'acceptera pas une mission de conseil si elle a connaissance de l'existence avérée et définitive d'un critère d'exclusion. La Banque se conformera à la Politique pour participer aux financements qui seraient envisagés, notamment en ce qui concerne le respect des critères d'exclusion.

7. Interventions de la Banque non liées au financement d'un navire ou d'une installation industrielle spécifique

Certaines transactions ne sont pas directement liées à l'acquisition ou l'exploitation de navires de commerce ou à la construction ou l'expansion d'un chantier naval ou d'une installation de démantèlement de navires de commerce mais entrent néanmoins dans le champ d'application de la Politique. Ceci est notamment le cas des activités de nature « Corporate » au bénéfice d'armateurs ou de sociétés exploitant des chantiers navals déjà construits ou des installations de démantèlement de navires de commerce.

La Banque attend de ses clients qu'ils aient de bonnes pratiques et un comportement de nature à limiter leurs impacts environnementaux et sociaux conformément à la partie 4 de la Politique.

Le cadre réglementaire dans lequel le client évolue devrait conduire au respect des principes de la Politique pour les activités localisées dans des pays OCDE à Haut Revenu (pour les chantiers navals).

Dans les autres cas, la politique du client sera évaluée au regard des principes de la Politique de la Banque à l'occasion de la revue annuelle du dispositif. Dans le cas d'une divergence significative entre les politiques du client et de la Banque, la recommandation du comité CERES sera requise.

Une décision d'entrée en relation avec une nouvelle contrepartie incluse dans le périmètre de la Politique ne sera prise qu'après une analyse de ces mêmes critères. Cette analyse devra confirmer, au besoin lors d'un comité CERES, des pratiques en ligne avec les principes de la Politique de la Banque.

Ces évaluations seront conduites sur la base des informations publiques ou communiquées à la Banque par le client.

8. Circonstances exceptionnelles

Les transactions qui présenteraient des éléments d'incertitude forte par rapport au respect de la Politique seront soumises au Comité CERES pour recommandation. Si le comité considère que la transaction déroge à la Politique, la transaction fera l'objet d'un arbitrage final de la Direction Générale de Crédit Agricole CIB dans le cadre du processus décisionnel de crédit (Comité des Risques de Contreparties).

9. Références et glossaire

Les certifications découlant de la convention Solas sont (Ces certifications dépendent du type de navires) :

- Certificat de sécurité pour navire de passagers - *Passenger Ship Safety Certificate (PSSC), including Record of Equipment*
- Certificat de sécurité pour navire de charge - *Cargo Ship Safety Certificate (CSSC)*
- Certificat de sécurité de construction pour navire de charge - *Cargo Ship Safety Construction Certificate (CSSCC)*
- Certificat de sécurité de l'équipement pour navire de charge - *Cargo Ship Safety Equipment Certificate (CSSEC)*
- Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge - *Cargo Ship Safety Radio Certificate (CSSRC)*
- Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge - *Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate*
- Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge - *Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate*
- Document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité - *Minimum safe manning document*

- Attestation de conformité ISM - *Document of compliance ISM*
- Certificat de gestion de sécurité ISM - *Safety management certificate (ISM code)*

Les certifications, dépendant du type de navire et découlant de la convention Marpol sont :

- Certificat (international) d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac – *International certificate of fitness for the carriage of dangerous chemicals in bulk*
- Certificat (international) d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac - *International certificate of fitness for the carriage of liquefied gases in bulk*
- Certificat international pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures (certificat IOPP) - *International oil pollution prevention certificate (certificate IOPP)*.
- Certificat international de prévention de la pollution pour le transport en vrac de substances liquides nocives (certificat NLS) - *International pollution prevention certificate for the carriage of noxious liquid substances in bulk (certificate NLS)*.
- Plan d'arrimage pour les marchandises dangereuses - *Dangerous good stowage plan*.
-
- Certificat international sur l'efficacité énergétique - *International Energy Efficiency Certificate*

Les autres certifications obligatoires découlant de l'OMI sont (Ces certifications dépendent du type de navires) :

- Certificat Internationale de Jauge (1969) - *International tonnage certificate (1969)*
- Certificat de classification - *Class certificate*
- Certificat international de franc-bord (ou d'exemption éventuelle) - *International Load Line Certificate*
- Certificat d'assurance ou autre garantie financière en matière de responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures - *Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage*
- Certification d'une peinture anti salissure sans composés organostanniques (contenant de l'étain) - *Anti-Fouling Systems (AFS)*

Les autres conventions et règles suivantes peuvent être citées (certaines dépendant du type de navires) :

- Convention Load Line (CLL) en matière de limites de chargement des navires
- la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM)
- la Convention internationale sur les Normes de Formation, de Certification et de Veille (*Convention on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers, ou convention STCW*)
- la Convention du Travail Maritime (*Maritime Labour Convention MLC*)
- la Convention pour la Gestion des Eaux de Ballast et Sédiments des Navires (*International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments, ou convention BWM*)

- le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (*Collision Regulation Convention COLREG*)
- la Convention sur l'Assistance de l'OMI de 1989
- la Convention Internationale sur la Préparation, la Lutte, et la Coopération en matière de Pollution par les Hydrocarbures (*International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response, and Co-operation, ou convention OPRC*)
- la Convention internationale sur la Responsabilité Civile pour les dommages liés à la pollution par les hydrocarbures (Civil Liability Convention (CLC) for oil pollution damages)
- la Convention Internationale pour le Contrôle des Systèmes Antisalissures Nuisibles sur les Navires (*International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, ou convention AFS*)
- le code ISPS, code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
- le guide ISGOTT, guide international de sécurité pour les pétroliers et terminaux
- la convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination
- la convention de Rotterdam sur la procédure de consentement préalable en connaissance de cause applicable à certains produits chimiques et pesticides dangereux qui font l'objet d'un commerce international (Convention Prior Informed Consent)
- la convention de l'OIT sur la marine marchande
- la Convention Internationale sur la Recherche et la Sauvegarde en mer (*international convention on maritime Search And Rescue, ou convention SAR*)
- la convention FIPOL ou IOPC (*International Oil Compensation Fund*), Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la POLLution par Les hydrocarbures

Institutions :

Organisation des Nations Unies (ONU)

Organisation Maritime Internationale (OMI), agence spécialisée de l'ONU chargée de réglementer le transport maritime

Comité Maritime International (CMI)

Mémorandum de Paris (Memorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port / *The Paris Memorandum Of Understanding on Port State Control*)

Organisation Internationale du Travail (OIT)

International Chamber of Shipping (ICS)

Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO)

Alliance for Zero Extinction

Sites internet :

Equasis : Site délivrant une information sur un grand nombre de navires naviguant dans le monde (www.equasis.org)

Mémorandum de Paris : Permettant d'obtenir les listes blanche, grise et noire des pays, et également la liste des bateaux bannis des Ports des Etats membres du Mémorandum de Paris (www.parismou.org)