



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA MER

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
Sous-direction de la sécurité et de la transition écologique des navires
Bureau STEN2

STEN INST/002 V3
STEN INST/ SCH-RO / 006 V2
date 29/09/2020

Pavillon français - *French Flag*

Instruction

Aux

Centres de sécurité des navires (CSN) et aux sociétés de classification habilitées (SCH)

Conduite à tenir pour la certification des navires faisant suite à l'état d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de coronavirus COVID-19.

Références :

Loi 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19
Décret n° 2020-293 du 23 mars 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire
Ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période
Décret n° 2020-480 du 27 avril 2020 portant mesures d'urgence en matière d'encadrement des activités et professions maritimes
Code des Transports – Cinquième partie
Décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires.

Résumé :

3ème version de l'instruction précisant les conditions dans lesquelles la certification des navires français pourra être maintenue pendant et après l'état d'urgence sanitaire.

I- Contexte :

Les circonstances exceptionnelles liées à l'état d'urgence sanitaire, ont entravé le fonctionnement régulier des services de l'État, et des sociétés de classification habilitées (SCH).
En raison des mesures prises pour freiner la propagation du virus Covid-19, les visites des navires n'ont pu être effectuées dans les délais et selon les modalités prévues.
Des restrictions dans les déplacements, notamment internationaux, perdurent.
Il en découle que certains titres sont arrivés ou arriveront à échéance sans possibilité de maintenir leur validité par la réalisation d'une visite.

D'autre part, lors des visites, l'application des mesures de distanciation sociale peut rendre impossible la réalisation de certains essais. Enfin, l'indisponibilité d'installations et de fournisseurs de services peut empêcher les révisions ou les maintenances périodiques obligatoires de certains matériels.

La présente instruction vise à répondre aux questions pratiques de mise en œuvre de l'extension de la validité des titres et certificats des navires délivrés par les centres de sécurité des navires (CSN) et les sociétés de classification habilitées (SCH) et de réalisation des visites à bord dans le contexte de l'épidémie et de ses suites.

La présente instruction prévoit les priorités à conférer aux différentes visites qui pourront être réalisées après la levée progressive des mesures restreignant l'activité des SCH et des CSN, elle n'a pas vocation à traiter des mesures de prévention des risques d'exposition au Covid-19 qui sont définies par l'autorité d'emploi dans le cadre du DUER et des consignes nationales et/ou ministérielles.

II- Approche générale à compter de la levée progressive du confinement (11 mai 2020)

La reprise des visites de sécurité des navires revêt une importance particulière dans le contexte de l'état d'urgence sanitaire.

Les contrôles de sécurité ont été relâchés, les équipages peuvent être stressés ou fatigués, les situations financières des armements et des marins peuvent être fragilisées. Ces facteurs sont connus pour être accidentogènes. Il convient donc d'être vigilant vis à vis des conditions d'exploitation des navires et de reprendre l'activité et rattraper le retard de visites dans les meilleurs délais.

Dès lors que c'est possible conformément aux mesures de prévention et de protection des inspecteurs et des équipages, il convient de privilégier la réalisation des visites, car la situation de prorogation n'a de justification que si les visites ne peuvent pas être réalisées.

Afin d'éviter tout phénomène d'engorgement en fin de période de prorogation et de rattraper le retard de visite dès que possible, Les CSN et les SCH pourront contacter les armateurs qui ne sollicitent pas le renouvellement de leurs titres alors que ceux-ci sont échus.

Il conviendra de rapporter au bureau STEN 2 les cas de titres échus pour lesquels les armateurs ne souhaiteraient pas réaliser les visites du fait de la prorogation de droit prévue par le Décret 2020-480 du 27 avril 2020.

III- Dispositions applicables aux titres et certificats des navires français lorsqu'il n'est pas possible d'effectuer les visites :

III-1 : Dispositions générales

En raison des circonstances exceptionnelles relevant de l'état d'urgence sanitaire le gouvernement a décidé que les titres de sécurité et certificats des navires français qui ont expiré ou qui expirent dans la période comprise entre le 12 mars 2020 et l'expiration d'un délai de 6 mois à compter de la cessation de l'état d'urgence sanitaire sont prorogés de droit jusqu'à la fin de ce délai (art. 1 décret n°2020-480). L'état d'urgence ayant cessé le 10 juillet 2020, les titres et certificats expirés entre le 12 mars et le 10 janvier 2021 sont prorogés au maximum jusqu'au 10 janvier 2021 (sauf pour la Guyane et Mayotte où l'état d'urgence a pris fin le 17 septembre 2020).

Cette décision s'applique à la validité des titres de sécurité, de sûreté, de prévention de la pollution

et à la certification sociale des navires français, y compris le permis de navigation ainsi qu'au brevets et certificats des gens de mer.

Ces mesures de prorogation pourront être levées avant le terme de 6 mois, dans les meilleurs délais, en tenant compte des circonstances, des nécessités du service et des formalités d'instruction, d'inspection ou de contrôle préalables requises (§3 de l'art. 1 décret n°2020-480).

Dans le cas où une visite du navire ne peut pas être réalisée et que l'armateur souhaite pouvoir produire une justification de la prorogation de ses titres, les chefs de centre de sécurité des navires et les sociétés de classification habilitées pourront remettre aux compagnies et aux navires qui en font la demande, l'attestation figurant en annexe 1 ou émettre un titre provisoire ou un titre prorogé. Toutefois, la date d'échéance du document produit sera déterminée en fonction de la situation du navire (prescriptions pendantes, échéances de sécurité) et de la planification de la prochaine visite (suivant contraintes d'activité du CSN ou de la SCH).

A la prorogation de droit se substitue alors une prorogation « gérée » par le CSN ou la SCH.

Nota: S'il est constaté ou s'il y a des raisons de croire que la prorogation accordée par ces dispositions serait de nature à présenter un risque pour la sécurité ou la prévention de la pollution, les chefs de CSN peuvent prononcer et notifier la suspension du permis de navigation en application de l'article 8-1 du décret 84-810.

III-2 Dispositions spécifiques relatives à la certification ISM, ISPS et à la certification sociale (OIT MLC et C188)

Autant que possible, les titres et certificats associés à la certification ISM, ISPS et à la certification sociale (OIT MLC et C188), seront maintenus valides en utilisant les mécanismes de prorogation ou de certification provisoire ci-après. Le maintien en certification permettra de faciliter la reprise des audits à l'issue de la crise.

a) SMC – ISSC – MLC – C188

Pour mémoire 3 cas sont possibles (STEN INST/001 du 09/03/2020)

1. Impossibilité d'effectuer une visite initiale à l'expiration d'un certificat provisoire
 - ISM émission d'un deuxième certificat provisoire de six mois (ref. ISM 14.3)
 - ISPS : émission d'un deuxième certificat provisoire de six mois (ref. ISPS A.19.4.5)
 - MLC : émission d'un deuxième certificat provisoire de six mois
 - C188 : émission d'un deuxième certificat provisoire de six mois (art. 41 de la Convention).
2. Impossibilité d'effectuer une visite de renouvellement à l'expiration d'un certificat définitif
 - ISM/ISPS :
 - Option 1 : s'il est envisageable de pouvoir effectuer la visite dans un délai n'excédant pas trois mois après la date d'expiration du certificat, prorogation celui-ci de trois mois (ref. ISPS A.19.3.5 – ISM 13.14)
 - Option 2 : dans le cas contraire, le certificat perdrait sa validité. La solution consiste à émettre un certificat provisoire de six mois et à programmer une visite initiale dans ce délai.
 - MLC et C188 : émission d'un certificat provisoire de six mois et programmation d'une visite initiale dans ce délai (la MLC n'autorisant une prorogation de cinq mois qu'en cas de visite bord, réf. MLC A5.1.3 § 4).
3. Impossibilité d'effectuer une visite intermédiaire avant la clôture de la fenêtre d'audit
 - ISM/ISPS/MLC : pas de prorogation possible. Le certificat perdrait sa validité à la date de clôture de la fenêtre d'audit. La solution consiste à émettre un certificat provisoire de

six mois et à programmer une visite initiale dans ce délai.

- C188 : non applicable.

S'agissant de la MLC, le Bureau international du travail estime que le recours à la certification provisoire peut "*en cas de stricte nécessité, être justifiée par les situations de force majeure créées par la pandémie.*" (note d'information - Questions relatives au travail maritime et au coronavirus (COVID-19), version révisée 2.0 du 10 juillet 2020, § 40), et donc déroger à la norme A5.1.3 § 8 interdisant la délivrance d'un second certificat provisoire.

S'agissant de la certification C188, celle-ci n'étant pas expressément prévue et organisée par la convention n° 188, la France est libre de prendre les mesures qu'elle estime nécessaires en tant qu'Etat du pavillon, sur le fondement des textes nationaux précités.

Les CSN doivent faire saisir dans GINA ou communiquer aux pilotes ISM, ISPS et MLC les certificats provisoires émis dans le cadre de cette instruction.

b) Audits internes

Le délai étendu à 15 mois entre deux audits pour circonstances exceptionnelles (ref. ISM 12.1) est mis en œuvre de fait sans obligation de recourir à l'autorisation préalable de l'administration.

A terme, sur les certificats qui repasseront en provisoire faute d'audit de renouvellement ou d'audit intermédiaire, l'audit interne devra être planifié comme dans toute certification initiale dans un délai de 3 mois si les circonstances le permettent, dans tous les cas avant l'audit initial de recertification.

La compagnie et le capitaine du navire restent en toutes circonstances pleinement responsables du maintien de l'état du navire en conformité avec les règles et règlements applicables.

c) Documents de conformité ISM (DOC):

- Audits périodiques / intermédiaire : si l'audit en présentiel ne peut avoir lieu dans la fenêtre réglementaire des alternatives techniques peuvent être mises en œuvre à la satisfaction de l'équipe d'audit (liste de questions écrites - échanges de documents - audio ou video conférences si nécessaire – adaptation du périmètre de l'audit, de sa durée, de la composition de l'équipe d'audit).

Si ces mesures alternatives sont impossibles à mettre en œuvre ou jugées insuffisantes, un DOC provisoire de 6 mois sera émis à la fin de fenêtre d'audit au moment où le DOC définitif devient invalide. Un audit initial est planifié dans ce délai.

Le nouveau certificat initial alors émis aura la même date de validité que le certificat définitif invalidé qu'il remplacera.

- Audits de renouvellement : si l'audit ne peut avoir lieu en présentiel, un DOC provisoire de 6 mois sera émis à l'échéance du titre. Un audit initial est planifié dans ce délai.

Le nouveau certificat initial alors émis aura la même date de validité que le certificat définitif invalidé qu'il remplacera.

Conduite à tenir pour les audits, par ordre de priorité, à la levée des mesures restreignant l'activité des CSN :

Réalisation de l'audit, circonstances permettant (mesures barrières, restrictions de déplacements, disponibilités d'offres de transport et d'hébergement...) si besoin en adaptant les modalités d'audit, le planning et le périmètre.

Recours à la certification provisoire en cas d'impossibilité de réalisation de l'audit (siège ou navire).

Prorogation de droit en dernier recours si la certification provisoire ne peut être mise en œuvre ou si sa durée maximale de validité est atteinte (régime du Décret n° 2020-480 du 27 avril 2020 portant mesures d'urgence en matière d'encadrement des activités et professions maritimes).

III-3 Dispositions relatives aux navires délégués

Les sociétés de classification habilitées peuvent faire application des mêmes dispositions que les CSN pour les navires délégués. Elles veilleront à notifier au CSN compétent la mise en œuvre de ces mesures navire par navire et à rendre disponibles au téléchargement dans leurs bases de données respectives les attestations, certificats provisoires ou intérimaires, titres prorogés ainsi que tout document émis en application de la présente instruction.

Les SCH informeront l'administration (sous-direction STEN) dès lors qu'elles sont en mesure d'assurer les visites des navires français globalement et que les retards de visite sont proches d'être résorbés afin de décider de manière concertée d'une possible annulation de la mesure de prorogation de droit

IV- Reprise de la réalisation des visites

IV-1: Priorisation pour les visites réalisées par les CSN

Dans le cadre de la reprise progressive de l'activité, les DIRM/CSN détermineront les priorités en fonction de la typologie des navires à visiter, en tenant compte de la situation individuelle des navires (notifications d'incidents ou d'avaries, prescriptions antérieures, échéances de sécurité, ...), il sera néanmoins tenu compte des éléments ci-après tenant lieu de cadre général :

Priorité n°0 : Équipes d'évaluation, accident, incidents, navires signalés.

Priorité n°1 : Les mises en service et visites de navires ne bénéficiant pas de la prorogation prévue par le décret n°2020-480.

Priorité n°2 : Visites et audits des navires français et compagnies maritimes sur le territoire national (ou très frontalier) : par rang d'importance décroissante:

- 2 a) navires à passagers ou de transports de passagers (NUC);
- 2 b) navires de pêche;
- 2 c) navires de charge et autres navires.

Priorité n°3 : Les visites et audits des navires français et compagnies maritimes à l'étranger : les audits seront effectués en privilégiant les escales dans les ports français lorsqu'elles existent. Les visites et audits de navires français à l'étranger seront réalisées en fonction des restrictions de déplacements et des risques. A cette effet, une attention spécifique sera apportée aux informations disponibles sur le site du MEAE pour les déplacements concernés, pouvant

mentionner de réserves de nature à constituer un obstacle à la réalisation de celles-ci.

Au cas par cas, la délégation des visites et audits pourra être mise en œuvre sur décision du Chef de bureau STEN2 sur demande motivée du chef de centre de sécurité des navires.

Priorité n°4 : Les navires étrangers relevant du régime du contrôle par l'Etat du port et contrôles SOx : Des instructions spécifiques ont été établies par le bureau STEN 3 concernant ces inspections.

La situation sanitaire exigeant de conserver un mode de préparation et de réalisation des inspections dans le respect des dispositions des DUERP et de l'instruction STEN 3, les CSN sont invités, à retrouver dans la mesure du possible un rythme normal d'inspections PSC, sans être tenu d'atteindre le fair-share annuel et dans le respect des priorités rappelées ci-dessus.

IV-2: Conditions de réalisation

Les visites seront menées dans le respect des mesures de prévention des risques COVID-19 mises en place pour la protection des ISN et des équipages.

La réalisation des contrôles et essais prévus lors des visites est subordonnée au respect de ces mesures.

De manière générale, les essais et contrôles qui ne peuvent pas être réalisés seront mentionnés en observation dans les rapports de visite et reportés à la prochaine visite (mesure applicable aux CSN et aux SCH).

Autant que possible un essai qui ne peut être réalisé est remplacé par un examen visuel de l'installation ou de l'équipement concerné (mesure applicable aux CSN et aux SCH).

Des audits à distance (ISM ISPS C188 ou MLC) pourront être mis en oeuvre au cas par cas de manière concertée entre le CSN compétent pour les audits navires (la sous-direction STEN pour les audits siège) et l'armateur, dans le respect des conditions énoncées ci-dessous :

1. Aucun audit à distance ne pourra être effectué en lieu et place d'une visite à bord du navire lorsqu'il s'agit d'émettre, de renouveler ou de viser un certificat définitif;
2. Un audit à distance pourra être mis en oeuvre, après accord de la sous-direction STEN (et du bureau GM3 pour la MLC et C188) pour :
 - a. une vérification intérimaire, un audit supplémentaire ou un audit périodique au siège des compagnies lorsqu'il aura été démontré qu'aucune autre option n'est possible;
 - b. un audit ou visite de navires en vue de l'émission d'un certificat international provisoire.

IV-3: Suivi de l'activité des CSN

Les actes administratifs et les visites de sécurité sont saisis dans les plus brefs délais dans GINA.

Un point mensuel sera programmé par téléconférence chaque mois avec les chefs de CSN pour évaluer la situation au regard du retard de visites afin de décider de manière concertée d'une possible annulation de la mesure de prorogation de droit.

V- Approche recommandée concernant les aspects pratiques :

V-1 Approche générale :

La prorogation de droit des titres ne sous-entend pas que le navire serait autorisé à ne pas être conforme à la réglementation, il n'y a pas de prorogation de droit des échéances de sécurité.

Lorsque des contrôles, épreuves, visites ou inspections du navire ou de ses équipements ne peuvent être réalisées avant l'échéance réglementaire, un délai peut être accordé afin d'assurer la continuité de la certification des navires dans le contexte de la crise sanitaire.

Les dispositions du présent chapitre visent à fixer une ligne de conduite homogène dans la gestion de ces échéances.

Les délais devront être accordés au cas par cas en distinguant le type de contrôle et le lien qu'il peut y avoir entre le contrôle et la conformité du navire.

Par exemple, une pesée hydrostatique est une échéance de vérification de conformité, son dépassement n'influe pas directement sur la conformité du navire, elle empêche simplement de détecter une éventuelle non-conformité. A l'opposé, l'expiration d'une batterie de radiobalise correspond à une fin de garantie d'efficacité, après l'expiration, la situation n'est plus conforme.

Lorsqu'un délai est accordé, une observation ou prescription sera émise assortie d'éventuelles mesures de compensation telles que le renforcement des contrôles internes et des mises à l'essai.

V-2 : Approche relative aux visites de la face externe de la carène

V-2.1 Il est admis que la crise sanitaire impacte la capacité des différents opérateurs à effectuer les opérations de carénage des navires et, au-delà, le respect des exigences associées à l'inspection de la face externe de la carène.

V-2.2 L'extension de l'intervalle entre deux visites de la face externe de la carène sera appréciée au cas par cas, en concertation avec la société de classification habilitée. Dans tous les cas, l'avis de la société de classification en charge du franc-bord sera sollicité avant le rétablissement des certificats définitifs afin de convenir des modalités et du calendrier de la visite (à sec ou par plongeurs). Les documents et avis communiqués par la SCH seront enregistrés dans l'application Gina.

V-3 : Approche relative à la révision des radeaux et brassières de sauvetage gonflables

V-3.1 Les dispositions de l'article 221-III/20 §8.1 issues de la Convention SOLAS permettent d'étendre les intervalles d'entretien des radeaux de sauvetage gonflables, des brassières de sauvetage gonflables et des dispositifs d'évacuation jusqu'à 17 mois, dès lors que des conditions particulières obèrent le respect de la périodicité annuelle établie au titre de la règle III-20 de la Convention. Les restrictions évidentes d'accès à bord inhérentes à la crise sanitaire et pouvant rendre dans la pratique difficile l'intervention périodique des prestataires de service (stations de révision), peut amener à autoriser à porter l'intervalle d'entretien à 17 mois, sans nécessité de requérir en préalable l'aval des autorités compétentes. Cette extension ne saurait néanmoins être réputée acquise au-delà de 3 mois à compter de la fin de l'état d'urgence.

V-3.2 Les dispositions de l'article 221-III/20 §8.2 requièrent pour les dispositifs d'évacuation en mer (MES) des déploiements par roulement complémentaires associés à la périodicité d'entretien énoncée au §8.1. Il est reconnu que le respect de cette exigence est à mettre en relation avec l'extension de la période de révision telle que décrite au point V-3.1.

V-3.3 Les CSN et SCH veilleront à rappeler aux armateurs et équipages la nécessité d'appliquer strictement ou de renforcer les dispositions réglementaires concernant les vérifications et inspections par le bord des équipements de sauvetage.

V-4 : Approche relative aux contrôles des bossoirs, embarcations, canots de secours et crocs de largage

V-4.1 Les dispositions de l'article 221-III/20 §9 issues de la Convention SOLAS permettent pour les mêmes motifs qu'à l'article 221-III/20 §8.1 d'étendre les intervalles d'entretien périodique annuel jusqu'à 17 mois pour les dispositifs de largage hydrostatique, autres que les dispositifs de largage hydrostatique non réutilisables. Cette extension est réputée acquise dans les mêmes conditions de durée qu'au point V-3.1 précédent et les équipements concernés soumis aux tâches de routine indiquées au point V-3.3.

V-4.2 La mise en œuvre des dispositions du chapitre 337-II relatif à l'agrément des prestataires de service et qui sont entrées en vigueur au 01/01/2020 (résolution MSC.402(96)) ne sera pas appliquée du fait de l'impossibilité d'assurer les processus d'agrément. Les interventions réalisées par des prestataires agréés par les SCH seront valables pour 12 mois suivant les modalités d'agrément préexistantes.

V-5 : Approche relative aux révisions des matériels incendie et installations fixe de lutte incendie

Un délai peut être accordé lorsque la réalisation des vérifications ne peut être effectuée par les prestataires de service à terre au regard des restrictions d'accès à bord. Celle-ci ne devra normalement pas dépasser 3 mois, des vérifications des matériels par l'équipage pourront être prescrites par le CSN ou la SCH.

V-6 Approche relative aux approbations de systèmes de traitement des eaux de ballast

Les échéances d'installation de systèmes de traitement des eaux de ballast sont basées sur les dates de visites de renouvellement du certificat IOPP conformément à la règle B-3 de la convention BWM. La prorogation du certificat IOPP entraîne l'extension du délai d'installation du système.

V-7 Contrôle des installations de radiocommunication et contrôles sanitaires

Les dispositions de l'article 130.59 D) relatives aux interventions du médecin des gens de mer et du représentant de l'ANFR restent applicables, il pourra être admis que leur intervention ait lieu après celle du CSN en fonction des contingences opérationnelles.

V-8 Appareils de levage

De manière générale, les appareils non à jour de leur vérification ne doivent pas être utilisés et devront être clairement identifiés comme hors service.

Pour les appareils dont l'utilisation est absolument nécessaire à l'exploitation du navire, un délai aussi bref que possible peut être accordé au cas par cas si des mesures compensatoires sont prises dans le cadre de l'évaluation des risques professionnels pour les opérateurs de ces appareils.

V-9 Inspections à distance par les sociétés de classification habilitées

Aucun résultat d'inspection à distance ("remote survey") réalisée par une société de classification habilitée dans le cadre de la délégation ne peut être valablement pris en compte sans qu'une notification et un accord préalable de l'administration ait été obtenu.

ANNEXE 1



MINISTÈRE DE LA MER

Direction interrégionale de la Mer

Centre de sécurité des navires de

ATTESTATION TO WHOM IT MAY CONCERN

I

Il est attesté par la présente que :
This is to certify that :

En raison de la mise en oeuvre de mesures visant à contenir l'épidémie du coronavirus COVID- 19, les visites statutaires des navires battant pavillon français ont été reportées.
Due to the implementation of measures to contain the outbreak of the COVID-19 coronavirus, the statutory surveys of ships flying French flag have been postponed.

Les autorités maritimes françaises ont décidé de prolonger la validité des certificats statutaires du navire :
French maritime authorities have decided to extend the validity of statutory certificates for the vessel :

Nom du Navire :
Ship's name :

N° OMI :
IMO number :

N° d'immatriculation :
Registry number :

jusqu'au (jj/mm/aaaa) :
until the (dd/mm/yyyy) :

Cette décision inclut la prorogation des certificats arrivés à échéance pendant l'épisode épidémique, ainsi que des échéances périodiques qui permettent le maintien de leur validité.
This decision includes the extension of expired certificates within the epidemic outbreak period, as far as the periodical due dates which allow for the extension of their validity.

Certificats couverts par ce document :

Certificates covered by this document :

Certificate	Oui	Non
<i>Passenger ship safety certificate</i>		
<i>Cargo ship safety certificate</i>		
<i>Special purpose ship safety certificate</i>		
<i>Document of compliance Dangerous Goods</i>		
<i>International oil pollution prevention certificate</i>		
<i>International air pollution prevention certificate</i>		
<i>International sewage pollution prevention certificate</i>		
<i>International energy efficiency certificate</i>		
<i>International anti-fouling certificate</i>		
<i>International ballast water management certificate</i>		

Les autorités portuaires, les autorités côtières et les autres parties intéressées sont priées de bien vouloir prendre en considération cette décision.

Port authorities, coastal authorities and other interested parties are kindly requested to give due consideration to this decision.

Lieu :
Issued at :

Date (jj/mm/aaaa) :
Date of issue (dd/mm/yyyy) :

Signature de l'agent autorisé :
Signature of authorized official :

Cachet ou tampon de
l'autorité qui délivre le
certificat
Seal or stamp of issuing
authority