



**Avis n° 2011-AV-108 du 24 mars 2011 de l'Autorité de sûreté nucléaire  
sur le projet de décret relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à  
l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution**

L'Autorité de sûreté nucléaire,

Vu la loi n°2006-686 du 13 juin 2006 relative à la transparence et à la sécurité en matière nucléaire ;

Vu le décret n°2007-1557 du 2 novembre 2007 modifié relatif aux installations nucléaires de base et au contrôle, en matière de sûreté nucléaire, du transport de substances radioactives ;

Saisie pour avis, le 1<sup>er</sup> mars 2011, par la direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement ;

Ayant examiné, pour les dispositions qui la concernent, le projet de décret relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution,

**donne un avis favorable** à ce projet de décret dans la version figurant en annexe sous réserve de l'insertion d'un visa mentionnant cet avis.

Fait à Paris, le 24 mars 2011.

Le collège de l'Autorité de sûreté nucléaire\*,

***Signé par :***

André-Claude LACOSTE

Marie-Pierre COMETS

Philippe JAMET

Jean-Jacques DUMONT

\* Commissaires présents en séance

**Annexe à l'avis n° 2011-AV-108 du 24 mars 2011 de l'Autorité de sûreté nucléaire  
sur le projet de décret relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à  
l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution**

**Version datée du 02.03.2011**

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

Ministère de l'Écologie, du  
Développement durable, des  
Transports et du Logement

NOR : [...]

**DECRET n° [2011-....] du [...]**

**relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer,**

**à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution**

**Le Premier ministre,**

Sur le rapport du Ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement,

Vu la directive 97/70/CE du Conseil du 11 décembre 1997 instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres, modifiée ;

Vu la directive n° 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer les inspections et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ;

Vu la directive n° 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port ;

Vu le règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires ;

Vu le code des transports ;

Vu le code rural et de la pêche maritime ;

Vu le code des postes et des communications électroniques ;

Vu le code pénal ;

Vu le code du travail ;

Vu le code des sports ;

Vu le décret n° 77-794 du 8 juillet 1977 relatif à l'organisation du travail à bord des navires et engins dotés de dispositifs de nature à simplifier les conditions techniques de la navigation et de l'exploitation ;

Vu le décret n° 97-156 du 19 février 1997 modifié portant organisation des services déconcentrés des affaires maritimes ;

Vu le décret n° 99-489 du 7 juin 1999 pris en application de l'article L. 742-1 du code du travail et relatif à l'inspection du travail maritime et à la répartition des compétences au sein des services déconcentrés des affaires maritimes ;

Vu le décret n°2006-672 du 8 juin 2006 modifié, relatif à la création, à la composition et au fonctionnement de commissions administratives à caractère consultatif ;

Vu le décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire ;

Vu le décret n° 2008-1503 du 30 décembre 2008 relatif à la fusion des services d'inspection du travail ;

Vu le décret n° 2010-130 du 11 février 2010 modifié relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer ;

Vu le décret n° 2010-1582 du 17 décembre 2010 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'Etat dans les départements et les régions d'outre-mer, à Mayotte et à Saint-Pierre-et-Miquelon ;

Vu l'avis de la Commission centrale de sécurité en date du [...] ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de la Marine marchande en date du [...] ;

Le Conseil d'État (section des travaux publics) entendu ;

## **DECRETE :**

### **Article 1**

Pour l'application du présent décret :

I. - Les types fondamentaux de navires sont définis comme suit :

1. Navire à passagers : tout navire autre qu'un navire de plaisance à utilisation commerciale qui transporte plus de douze passagers.

2. Navire de pêche : tout navire utilisé à des fins commerciales pour la capture et le traitement des poissons, des autres animaux marins, la récolte des végétaux marins ou l'exploitation des ressources vivantes de la mer.

3. Navires de plaisance :

3.1. Navire à usage personnel : tout navire de plaisance utilisé à des fins non lucratives par :

- son propriétaire ou locataire, personne physique ; ou
- une association à but non lucratif ; ou
- un emprunteur à titre gratuit ;

qui en a l'entière disposition, et pour une navigation touristique ou sportive ;

3.2. Navire de formation : tout navire de plaisance utilisé dans le cadre des activités :

- d'un centre nautique ou subaquatique soumis aux dispositions du code du sport;
- d'un centre de formation agréé visant à l'obtention des titres permettant la conduite des navires de plaisance ;

3.3. Navire de compétition : navire de plaisance exclusivement conçu pour la compétition, désigné comme tel par son constructeur, et mis en service soit pour participer aux compétitions organisées par une fédération sportive reconnue par le ministre chargé des sports, ainsi qu'aux entraînements préalables, soit en tant que prototype de sport, c'est-à-dire un navire exclusivement conçu pour la compétition n'entrant pas dans le cas précédent, et qui est exploité selon des conditions particulières arrêtées par le ministre chargé de la mer.

3.4. Navire à utilisation commerciale : tout navire de plaisance sur lequel sont embarqués, dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé de la mer, sous la responsabilité du propriétaire, de son représentant ou de son préposé, lui-même embarqué, des passagers effectuant une navigation touristique ou sportive. Cette navigation exclut toute exploitation d'une ligne régulière.

4. Navire de charge : tout navire autre qu'un navire à passagers, un navire spécial, un navire de pêche ou un navire de plaisance.

5. Navire spécial : tout navire à propulsion mécanique autonome qui, du fait de sa fonction, est autorisé à embarquer un nombre de membres du personnel spécial et de passagers supérieur à douze.

II. - Les expressions ci-dessous désignent :

1. Direction interrégionale de la mer : service déconcentré relevant du ministre chargé de la mer et du ministre chargé du développement durable, dont le ressort et le siège sont définis à l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 2010-130 du 11 février 2010 modifié relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer.

2. Direction de la mer : direction de la mer visée à l'article 10 du décret n° 2010-1582 du 17 décembre 2010 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'Etat dans les départements et les régions d'outre-mer, à Mayotte et à Saint-Pierre-et-Miquelon.

3. Service des affaires maritimes : services des affaires maritimes de Nouméa et Papeete exerçant dans leur circonscription respective les prérogatives dévolues aux inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes et aux centres de sécurité des navires.

4. Centres de sécurité des navires : les services des affaires maritimes spécialisés en matière de sécurité des navires, d'habitabilité et de sécurité du travail maritime, de prévention des risques professionnels maritimes, de conditions de travail et d'hygiène et de vie à bord et de prévention de la pollution par les navires.

5. Chef de centre de sécurité des navires : désigne le chef d'un centre de sécurité des navires d'une Direction interrégionale de la mer, ou d'une Direction de la mer, et le chef d'un Service des Affaires Maritimes.

6. Centre de sécurité des navires compétent : celui du port d'immatriculation, sous réserve de toute autre modalité d'attribution de compétence arrêtée par le ministre chargé de la mer.

7. Inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes : les personnels des catégories suivantes affectés à des tâches de vérification de la sécurité des navires, de l'habitabilité et de la sécurité du travail maritime à bord et de la prévention de la pollution :

- administrateurs des affaires maritimes ;

- inspecteurs des affaires maritimes ;

- officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;

- dans les conditions arrêtées par le ministre chargé de la mer, les contrôleurs des affaires maritimes et les syndicats des gens de mer ;

- agents de l'État affectés aux centres de sécurité des navires ou rapporteurs auprès d'une commission de sécurité des navires, habilités par le ministre chargé de la mer.

8. Passager : toute personne autre que :

a) le capitaine, les membres de l'équipage et les autres personnes employées ou occupées à bord à titre professionnel ou moyennant rétribution en quelque qualité que ce soit pour les besoins du navire ;

b) les enfants de moins d'un an ;

c) le personnel spécial embarqué sur un navire spécial ou sur un navire de pêche.

N'entrent pas en compte, dans le nombre de passagers, les personnes qui se trouvent à bord par cas de force majeure ou par suite de l'obligation dans laquelle s'est trouvé le capitaine de transporter soit des naufragés, soit d'autres personnes.

9. Personnel spécial : toutes les personnes qui ne sont ni des passagers, ni des membres d'équipage, ni des enfants de moins d'un an et qui sont transportées à bord en raison des fonctions spéciales du navire ou des activités spéciales exercées à son bord.

10. Société de classification agréée: tout organisme ayant reçu l'agrément de la Commission européenne pour effectuer, en tout ou partie, les inspections ou visites afférentes à la délivrance, au visa ou au renouvellement de titres de sécurité ou de prévention de la pollution et, le cas échéant, à délivrer, viser ou renouveler lesdits titres et figurant sur la liste publiée au Journal Officiel de l'Union européenne.

11. Société de classification habilitée: organisme habilité par le ministre chargé de la mer à effectuer au nom de l'Etat, en tout ou partie, les inspections ou visites afférentes à la délivrance, au visa ou au renouvellement de titres de sécurité ou de prévention de la pollution du navire et, le cas échéant, à délivrer, viser, renouveler, suspendre, restituer ou retirer lesdits titres, ainsi qu'à effectuer toute opération ou vérification accessoire à ces tâches.

12. Organismes de certification et de contrôle : tout organisme habilité par le ministre chargé de la mer ou du transport des marchandises dangereuses conformément à l'article 55-1.

13. Navire aquacole : tout navire de pêche utilisé pour travailler sur les parcs et lieux de production aquacole, transporter ou conditionner les produits de ces activités.

14. Navire à voile : tout navire dont la voilure constitue, selon des conditions arrêtées par le ministre chargé de la mer, le mode principal de propulsion.

15. Engin de plage : tout engin flottant dont la longueur est inférieure à 2,50 mètres. Le présent décret ne s'applique pas aux engins de plage non motorisés, à l'exception du III de son article 17. Les engins de plage restent soumis aux dispositions relatives à la prévention des abordages en mer.

16. Voyage international : tout voyage effectué par un navire dont les lieux de départ et de destination sont situés dans deux États différents.

17. Catégories de navigation : les catégories de navigations effectuées par les navires soumis au présent décret, telles qu'elles sont arrêtées par le ministre chargé de la mer.

18. Longueur : sauf indication contraire précisée par arrêté du ministre chargé de la mer pour le type de navire considéré, la longueur hors tout.

19. Longueur hors tout : la dimension longitudinale de la coque du navire et de ses appendices selon des modalités fixées par le ministre chargé de la mer.

20. Longueur de référence : 96 % de la longueur totale à la flottaison, située à une distance de la ligne de quille égale à 85 % du creux minimal ou à la distance entre la

face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison si cette valeur est supérieure. Dans le cas des navires conçus avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue.

21. Jauge brute : la jauge déduite du volume de l'ensemble des espaces du navire limités par la coque, les cloisons et les ponts, conformément à la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ; elle s'exprime par un chiffre sans unité.

L'expression "tonneaux de jauge brute", quand elle est utilisée dans les arrêtés pris en application du présent décret ainsi que dans les conventions, recueils de règles et autres documents de l'Organisation maritime internationale relatifs à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution, est considérée comme signifiant également "jauge brute de (...)" calculée conformément aux dispositions de ladite convention.

Pour tout navire jaugé différemment en application de règles nationales, la jauge brute exprimée sans unité dans le décret et les arrêtés pris pour son application est considérée comme représentative des volumes exprimés en tonneaux sur le certificat national de jauge.

22. Equipement marin : tout appareil ou engin de sécurité ou de prévention de la pollution ainsi que tout autre dispositif, installation ou matériau qui doivent être montés à bord d'un navire autre que de plaisance quand, en application des conventions internationales ou des prescriptions du présent décret ou des arrêtés pris pour son application, ces équipements doivent être d'un type approuvé.

23. Approbation : la reconnaissance, par l'autorité compétente, qu'un plan, un document, une installation, un dispositif ou un matériel satisfait aux prescriptions du présent décret et des arrêtés pris pour son application.

24. Mise sur le marché : pour l'application des directives de l'Union européenne, première mise à disposition sur le marché, à titre onéreux ou gratuit, d'un navire de plaisance ou d'un équipement marin en vue de sa distribution ou de son utilisation sur le territoire de l'Union.

25. Marque européenne de conformité : celle qui, lorsqu'elle est apposée sur un navire de plaisance ou un équipement marin par le fabricant ou par son mandataire établi dans l'Union européenne, atteste que le fabricant ou son mandataire s'est préalablement assuré que le produit respecte l'ensemble des exigences découlant des directives communautaires le concernant.

26. Normes d'exploitation : celles rendues obligatoires par les conventions internationales et le présent décret.

27. Code ISM: code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et pour la prévention de la pollution tel qu'adopté par la résolution A.747(18) et modifié par l'Organisation maritime internationale.

28. Compagnie : propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire confie la responsabilité de l'exploitation et qui, assumant cette responsabilité, s'acquitte des



tâches et obligations imposées par le code ISM.

29. Marchandise dangereuse: toute marchandise définie comme dangereuse au sens du chapitre VII de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974, telle que modifiée.

30. Marchandise polluante : toute marchandise présentant un risque pour le milieu marin au sens des annexes I, II et III de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée.

31. Titre de sécurité ou de prévention de la pollution: tout titre, certificat, permis ou document relatif à la sécurité du navire ou à la prévention de la pollution prévu par une convention internationale, un règlement européen ou par le présent décret, délivré à la suite des vérifications prévues par arrêté du ministre chargé de la mer. Le permis de navigation et le document de conformité au code ISM sont inclus dans cette catégorie.

32. Permis de navigation: titre délivré par l'autorité administrative dans les conditions définies au point II de l'article 4 du présent décret.

33. Capitaine : le capitaine, le patron ou toute autre personne qui exerce de fait le commandement du navire.

34. Propriétaire du navire: personne ou personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est inscrit sur un registre d'immatriculation de navires.

35. Exploitant du navire ou exploitant : tout organisme ou personne, tel que l'armateur-gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, auquel le fréteur de navire confie la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte de toutes les tâches et obligations relatives à la sécurité du navire, à celle de l'équipage et des personnes embarquées, ainsi qu'à la prévention de la pollution.

36. Recueil INF : recueil international de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord des navires.

37. Chargeur : toute personne au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandise est conclu avec un transporteur.

38. Conventions internationales pertinentes : les conventions internationales en vigueur et dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé de la mer, qui sont relatives d'une part à la sécurité, à l'habitabilité et à l'hygiène à bord du navire, ainsi qu'à la prévention de la pollution par les navires, et d'autre part à la santé, à la sécurité au travail, aux de conditions de travail ou de vie à bord et à la prévention des risques professionnels maritimes.

39. Navire existant : navire dont la déclaration de mise en chantier est antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent décret.

40. Titre issu de tâches déléguées : titre de sécurité ou de prévention de la pollution dont la délivrance, le visa, le renouvellement, sont délégués à une société de classification habilitée en application de l'article 3-2 du présent décret.

41. Titre issu de tâches non déléguées : titre de sécurité ou de prévention de la pollution dont la délivrance, le visa et le renouvellement ne sont pas délégués à une société de classification habilitée en application de l'article 3-2 du présent décret.

42. Navire traditionnel : navire, quelle que soit sa longueur de coque, conçu avant 1950, ou navire de longueur de coque égale ou supérieure à 24 mètres, conçu avant 1965, qu'il s'agisse de constructions d'époque en état ou restaurées, ou les répliques neuves de celles-ci, c'est-à-dire réalisées essentiellement avec des matériaux analogues à la conception originale. Pour ces répliques, des procédés modernes d'assemblage peuvent néanmoins être mis en œuvre.

43. Autorité compétente : à l'exception du chapitre IV du titre Ier, désigne l'autorité administrative compétente ou la personne morale de droit public ou de droit privé habilitée à effectuer certaines tâches au nom du ministre chargé de la mer.

## **Article 2**

Le Ministre chargé de la mer définit et met en œuvre la politique générale de contrôle de la sécurité des navires. Ses objectifs sont la sauvegarde de la vie humaine, l'habitabilité à bord des navires et la prévention des pollutions par les navires.

## **TITRE I : TITRES DE SECURITE ET DE PREVENTION DE LA POLLUTION – CONTROLE DES NAVIRES**

### **Article 3**

Les dispositions du présent titre sont prises pour l'application des articles L. 5241-3, L. 5241-4, L.5241-7 et L. 5241-8 du code des transports.

#### **Article 3-1**

La délivrance, le visa et le renouvellement des titres prévus à l'article 3 du présent décret sont subordonnés au respect des instruments internationaux obligatoires pertinents, et aux dispositions du présent décret.

#### **Article 3-2**

Ont libre accès à bord de tout navire pour procéder ou participer aux visites prévues au présent décret :

- les administrateurs des affaires maritimes ;
- les inspecteurs des affaires maritimes ;

- les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;
- les techniciens experts du service de sécurité de la navigation maritime ;
- les médecins des gens de mer ;
- les contrôleurs des affaires maritimes ;
- les syndics des gens de mer ;
- les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes affectés dans les centres de sécurité des navires ;
- les rapporteurs auprès d'une commission de sécurité des navires;
- les experts expressément mandatés par le ministre chargé de la mer, par le directeur interrégional de la mer ou outre-mer par le directeur de la mer ou le chef du service des affaires maritimes et par le directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer à Saint-Pierre-et-Miquelon
- les inspecteurs relevant de la direction générale de l'aviation civile ;
- les représentants de l'Agence nationale des fréquences;
- les membres des commissions de visite ;
- le personnel des sociétés de classification habilitées ;
- les inspecteurs du travail et les contrôleurs du travail pour l'exercice de l'ensemble de leurs missions ;
- les inspecteurs de la sûreté nucléaire ;
- les agents de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, lorsque la réglementation communautaire le prévoit ;
- les inspecteurs d'une administration d'un État de l'espace économique européen, qualifiés par celle-ci et affectés dans un centre de sécurité des navires, dans une direction interrégionale de la mer ou dans une direction de la mer, ou dans un service des Affaires Maritimes.

### **Article 3-3**

Les inspecteurs de la sûreté nucléaire ont libre accès à bord de tout navire pour exercer la surveillance du transport par voie maritime des substances radioactives au regard des règles de la sûreté nucléaire.

Les gendarmes ont également libre accès à bord de tout navire pour effectuer les contrôles de police administrative relevant de leur compétence.

## **Chapitre I : Titres de sécurité et de prévention de la pollution**

### **Article 4**

Aucun navire français ne peut prendre la mer sans être muni des titres de sécurité et de prévention de la pollution en cours de validité délivrés dans les conditions prévues au présent décret.

#### **Article 4-1**

I- Le propriétaire ou exploitant du navire est responsable de la sécurité du navire, de sa mise en conformité et de son maintien en conformité avec les normes de sécurité, d'hygiène, d'habitabilité et de prévention de la pollution.

II- Le propriétaire ou exploitant du navire, le capitaine du navire et la société de classification, si celle-ci en a été informée, font connaître au centre de sécurité des navires, sans délai et dans tous les cas avant que le navire ne quitte le port et, le cas échéant, à la société de classification habilitée:

a) toute avarie susceptible de porter atteinte à la sécurité du navire, à celle de l'équipage ou des personnes embarquées et à la protection de l'environnement ;

b) toute modification susceptible de remettre en cause les conditions de délivrance ou de maintien des titres de sécurité du navire ;

c) tout retrait de classe ;

d) toute réserve importante émise sur le certificat de classification ;

e) toute déclaration faite à l'assureur sur corps en application de l'article L. 172-3 du code des assurances ou, le cas échéant, de la loi étrangère, lorsque cette déclaration est relative à la sécurité du navire ou à la prévention de la pollution.

#### **Article 4-2**

Les conditions de délivrance, de visa et de renouvellement des titres de sécurité et de prévention de la pollution des navires prévues par le présent décret ainsi que les modalités des visites correspondantes, sont fixées par arrêté du ministre chargé de la mer.

I- Sous réserve du II, le chef du centre de sécurité des navires ou son délégué délivre, vise et renouvelle les titres de sécurité et de prévention de la pollution des navires battant pavillon français, en quelque lieu que ceux ci se trouvent. Lorsque le gouvernement de l'Etat du pavillon en fait la demande il vise et renouvelle les titres de sécurité et de prévention de la pollution des navires battant pavillon étranger, dans les conditions définies au présent décret.

II- A l'exception du permis de navigation, du certificat de gestion de la sécurité du navire, des certificats relatifs aux navires à propulsion nucléaire ou soumis au recueil international INF, et des titres de sécurité et de prévention de la pollution relatifs aux navires spéciaux ou de plaisance, le ministre chargé de la mer délègue aux sociétés de classification habilitées la délivrance, le visa, le renouvellement, la suspension, la restitution et le retrait des titres de sécurité et de prévention de la pollution des navires de charge d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 effectuant une navigation internationale, ainsi que l'exécution des opérations accessoires à ces tâches.

En sus, le ministre chargé de la mer délègue aux sociétés de classification habilitées la délivrance, le visa, le renouvellement, la suspension, la restitution et le retrait du certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère par les moteurs et du certificat international du système antisalissure, ainsi que l'approbation du registre des appareils de levage.

### **Article 4-3**

Lorsque le titre de sécurité ou de prévention de la pollution est un titre issu de tâches déléguées, le certificat d'exemption correspondant, peut sur décision du ministre chargé de la mer, du directeur interrégional de la mer ou, outre mer du directeur de la mer ou du chef du service des affaires maritimes compétent être délivré par la société de classification habilitée,

Le certificat d'exemption ainsi délivré est ensuite renouvelé par la société de classification habilitée.

### **Article 4-4**

Sous réserve du point 2 du paragraphe II de l'article 5 du présent décret, la délégation à la société de classification habilitée prend effet, pour les navires existants au jour d'entrée en vigueur du présent décret, lors du renouvellement du titre de sécurité ou de prévention de la pollution.

### **Article 5**

I. - Est muni d'un permis de navigation :

- tout navire à passagers;
- tout navire de charge;
- tout navire spécial ;
- tout navire de pêche ;
- tout navire de plaisance à utilisation commerciale.

II. - Le permis de navigation atteste que les vérifications effectuées dans les conditions arrêtées par le ministre chargé de la mer n'ont pas permis de détecter de défaut apparent de nature à empêcher le navire de prendre la mer pour des motifs de sécurité, d'habitabilité ou d'hygiène du navire ou pour des motifs de prévention des risques professionnels maritimes ou de prévention de la pollution.

III. - Conditions de délivrance et de renouvellement du permis de navigation

1. Le permis de navigation est délivré et renouvelé si tous les autres titres de sécurité et de prévention de la pollution sont en cours de validité. Sa date d'échéance ne peut dépasser la date de fin de validité de l'un quelconque des autres titres. Si, pour ce motif, le permis de navigation a été délivré pour une période inférieure à la période arrêtée par le ministre chargé de la mer, le chef du centre de sécurité des navires compétent ou son délégué peut procéder à son renouvellement pour une durée arrêtée par le ministre chargé de la mer, sur présentation du certificat validé.

2. a) Le permis de navigation du navire autre que celui délégué au sens de l'article 4-2 II est délivré par le président de la commission de visite de mise en service visée à l'article 26 du présent décret ;

b) Le permis de navigation du navire, délégué au sens de l'article 4-2 II, est délivré par le chef de centre de sécurité des navires sur la base des documents transmis par le propriétaire du navire ou son mandataire, et sous la responsabilité de ce dernier. En ce qui concerne les titres issus de tâches déléguées, le contrôle effectué par le chef de centre est un contrôle strictement documentaire.

3. Le permis de navigation est renouvelé après visite pour les navires suivants :

- tout navire à passagers ;

- tout navire spécial ;

- tout navire de charge ou de pêche d'une longueur supérieure ou égale à douze mètres ;

- tout navire de plaisance à utilisation commerciale.

a) Le permis de navigation du navire autre que celui délégué au sens de l'article 4-2 II est renouvelé par le président de la commission de visite périodique après visite se déroulant conformément à l'article 27 du présent décret ;

b) Le permis de navigation du navire délégué au sens de l'article 4-2 II est renouvelé par le chef de centre de sécurité des navires ou son délégué sur la base des documents transmis par le propriétaire du navire ou son mandataire, et sous la responsabilité de ce dernier. En ce qui concerne les titres issus de tâches déléguées, le contrôle effectué par le chef de centre de sécurité des navires ou son délégué est un contrôle strictement documentaire.

4. Le permis de navigation du navire de pêche ou de charge de longueur hors tout de moins de douze mètres ne fait pas l'objet d'un renouvellement. Ce navire fait l'objet des visites spéciales en application de l'article 32 du présent décret. Les conditions de ces visites sont fixées par arrêté du ministre chargé de la mer.

IV.- La périodicité des renouvellements est fixée, pour chaque type de navire, par arrêté du ministre chargé de la mer.

V- Le permis de navigation est caduc lorsque:

- a) le navire cesse de satisfaire aux conditions fixées pour la délivrance de l'un au moins de ses titres de sécurité ou de prévention de la pollution, à la suite d'avarie, de modification ou de dégradation de sa structure ou de ses installations, jusqu'à ce que le navire soit à nouveau conforme aux dites conditions; ou
- b) une réparation importante n'a pas été signalée au chef de centre de sécurité des navires, jusqu'à ce que la réparation soit signalée et que l'inspection de la réparation soit satisfaisante ; ou
- c) une prescription émise lors d'une visite menée au titre du présent décret n'est pas exécutée dans le délai imparti, jusqu'à l'exécution de cette prescription; ou
- d) pour les navires visés par l'article 42 paragraphe III, en cas de retrait ou de suspension de classe attribuée par une société de classification habilitée, jusqu'à nouvelle attribution de classe; ou
- e) le document de conformité au code ISM délivré à la compagnie du navire est suspendu ou retiré, jusqu'à restitution du document de conformité au code ISM ou délivrance d'un nouveau document de conformité au code ISM.

## **Article 6**

### **Certificats de franc-bord**

I.-Tous les navires français à passagers et tous les autres navires d'une longueur égale ou supérieure à douze mètres, à l'exception des navires de plaisance de longueur hors tout inférieure à trente mètres, des navires sous-marin de commerce ou de plaisance et des engins à grande vitesse satisfaisant aux prescriptions du Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, s'ils ne sont pas soumis à l'obligation de détenir un certificat international de franc-bord, sont munis d'un certificat national de franc-bord.

II.- 1. Le certificat national de franc-bord est délivré et renouvelé pour une durée maximale de cinq ans par une société de classification habilitée dans les conditions définies par arrêté du ministre chargé de la mer.

2. Pour les navires entrant en service, le certificat national de franc-bord est délivré, visé et renouvelé par une société de classification habilitée.

3. Le certificat national de franc-bord des navires existants, précédemment visé et renouvelé par un centre de sécurité des navires, est visé et renouvelé par une société de classification habilitée, sur décision du chef de centre de sécurité des navires ou son délégué, dans des conditions prévues par arrêté du ministre chargé de la mer.

## **Article 6-1**

### **Titres relatifs au code ISM**

Toute compagnie qui exploite un navire soumis à l'obligation de détenir un certificat de gestion de la sécurité, en application de la convention SOLAS ou du règlement (CE) n°336/2006, est en possession d'un document de conformité au code ISM.

Ledit navire a l'obligation d'être muni d'un certificat de gestion de la sécurité, qui n'est délivré ou renouvelé que si la compagnie qui exploite le navire est en possession d'un document de conformité au code ISM en cours de validité.

1. Après avis de la commission d'étude compétente, le document de conformité au code ISM est délivré, visé et renouvelé conformément au code ISM ou au règlement (CE) n°336/2006, après audit, aux compagnies qui remplissent les obligations du code ISM ou du règlement (CE) n°336/2006 par le ministre chargé de la mer ou par le directeur interrégional de la mer ou, outre-mer, le directeur de la mer ou le chef du service des affaires maritimes ou le directeur des territoires, de la mer et de l'alimentation à Saint-Pierre-et-Miquelon conformément aux dispositions arrêtées par le ministre chargé de la mer.

2. Le ministre chargé de la mer définit par arrêté les conditions de délivrance du document de conformité au code ISM lorsqu'un navire français est exploité par une compagnie dont le siège social est situé dans un pays étranger.

3. Le certificat de gestion de la sécurité est délivré et renouvelé, après audit, par le président de la commission de visite spéciale visée à l'article 32 du présent décret délégué par le chef du centre de sécurité des navires compétent.

Le visa du certificat de gestion de la sécurité est apposé dans les conditions prévues par arrêté du ministre chargé de la mer.

4. Les conditions de suspension et de retrait du document de conformité au code ISM sont fixées par arrêté du ministre chargé de la mer.

La suspension ou le retrait du document de conformité d'une compagnie entraîne la caducité du permis de navigation de chaque navire en exploitation auprès de cette dernière. En application de l'article 3 du présent décret, aucun de ces navires ne peut dès lors prendre la mer.



## Article 7

### Certificats internationaux

I. - Tous les navires français entrant dans le champ des conventions internationales pertinentes sont munis des certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution et, le cas échéant, des certificats d'exemption prévus par celles-ci.

II. - Les certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution, à l'exception du certificat international de franc-bord, des certificats relevant de tâches déléguées aux sociétés de classification habilitées et du document de conformité au code ISM, sont délivrés par le président de la commission de visite de mise en service visée à l'article 26 du présent décret.

III. - Ces certificats sont visés annuellement et renouvelés par le président de la commission de visite périodique visée à l'article 27 du présent décret, ou toute autorité maritime étrangère compétente intervenant à la demande du Gouvernement français.

IV. - Les certificats d'exemption se rapportant aux certificats internationaux de sécurité ou de prévention de la pollution issus de tâches non déléguées, et dont la durée de validité est strictement supérieure à six mois, sont délivrés par le ministre chargé de la mer, en ce qui concerne les navires dont les plans et documents ont été soumis à la commission centrale de sécurité ou à la commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance.

En ce qui concerne les navires dont les plans et documents ont été soumis à la commission régionale de sécurité, les certificats d'exemption se rapportant aux certificats internationaux de sécurité ou de prévention de la pollution issus de tâches non déléguées sont délivrés par le directeur interrégional de la mer ou, outre-mer, par le directeur de la mer ou le chef du service des affaires maritimes [ou le directeur des territoires, de la mer et de l'alimentation à Saint-Pierre-et-Miquelon].

Les certificats d'exemption se rapportant à ces certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution issus de tâches non déléguées et dont la durée de validité est inférieure ou égale à six mois sont délivrés par le chef du centre de sécurité des navires compétent ou son délégué.

Les certificats d'exemption sont renouvelés par le président de la commission de visite périodique visée à l'article 27 du présent décret.

V. - Lorsque le titre de sécurité ou de prévention de la pollution est un titre issu de tâches déléguées, le certificat d'exemption y relatif est délivré dans les conditions fixées à l'article 3-3 du présent décret.

## Article 8

Le certificat de sécurité ou de prévention de la pollution exigé en application d'un règlement communautaire est délivré, visé et renouvelé dans les mêmes conditions que les certificats internationaux, qu'il s'agisse d'un titre issu de tâches déléguées ou non.

## Article 9

### Prorogation des titres

Pour permettre au navire d'achever un voyage jusqu'à un port dans lequel il doit subir une visite :

I- Le certificat de franc-bord peut être prorogé par la société de classification habilitée qui en a effectué la délivrance ou le précédent renouvellement pour une période maximale fixée par arrêté du ministre chargé de la mer.

La durée de validité du certificat renouvelé débute à la date d'expiration initiale du précédent certificat.

II- Les certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution prévus à l'article 7 peuvent être prorogés, dans les conditions fixées par les conventions internationales, par le chef du centre de sécurité des navires ou son délégué, l'autorité consulaire sur accord du chef du centre de sécurité des navires, toute autorité étrangère compétente intervenant à la demande du Gouvernement français, ou la société de classification habilitée lorsque le certificat est délégué.

III- Le permis de navigation peut être prorogé par le chef du centre de sécurité des navires compétent ou l'autorité consulaire sur accord du chef du centre de sécurité des navires. Il ne peut pas être prorogé au-delà des limites de validité des autres titres internationaux de sécurité et de prévention de la pollution, eux-mêmes prorogés, si nécessaire, en application des I et II du présent article.

Le permis de navigation d'un navire qui n'est astreint à la possession d'aucun autre titre de sécurité ou de prévention de la pollution peut être prorogé par le chef du centre de sécurité des navires ou son délégué pour une durée maximale de trois mois.

## Article 10

### Suspension et retrait des titres de sécurité et de prévention de la pollution

#### I. – Suspension

a) Lorsque, au cours d'une visite, l'inspecteur de la sécurité des navires constate que le navire relève d'un des cas énumérés au paragraphe V de l'article 5 du présent décret, le chef du centre de sécurité des navires notifie au propriétaire et au capitaine du navire la suspension du titre issu de tâches non déléguées de sécurité ou de prévention de la pollution pour une durée maximale de trois mois et formule des prescriptions.

La notification expose les motifs ainsi que les délais et voies de recours ouverts à l'encontre de la décision de suspension.

b) Lorsque, au cours d'une visite, la société de classification habilitée constate que le navire est entré dans un des cas énumérés au paragraphe V de l'article 5 du présent décret, la société de classification habilitée notifie au propriétaire et au capitaine du navire que le titre de sécurité ou de prévention de la pollution délégué est suspendu pour une durée maximale de trois mois et formule des

prescriptions.

La notification expose les motifs ainsi que les délais et voies de recours ouverts à l'encontre de la décision de suspension.

La société de classification habilitée en informe le chef de centre de sécurité des navires.

c) Après vérification que le navire satisfait aux conditions de délivrance du titre de sécurité ou de prévention de la pollution, le chef du centre de sécurité des navires ou la société de classification habilitée, notifie au propriétaire et au capitaine du navire que le titre de sécurité ou de prévention de la pollution du navire est restitué.

## II. – Retrait

a) Si, à l'expiration du délai imparti, le navire ne satisfait toujours pas aux conditions de délivrance du titre de sécurité ou de prévention de la pollution, le chef du centre de sécurité des navires notifie au propriétaire et au capitaine du navire la décision motivée le retrait du titre et indique les délais et voies de recours ouverts à l'encontre de la décision de retrait.

b) Si, à l'expiration du délai imparti, le navire ne satisfait toujours pas aux conditions de délivrance du titre de sécurité ou de prévention de la pollution, la société de classification habilitée notifie au propriétaire et au capitaine du navire la décision motivée de retrait du titre et indique les délais et voies de recours ouverts à l'encontre de la décision de retrait.

La société de classification habilitée en informe le chef de centre de sécurité des navires.

c) Le titre retiré ne peut faire l'objet que d'une nouvelle délivrance.

III. Lorsqu'il est fait obstacle à l'exécution par l'autorité administrative compétente d'une visite spéciale prévue à l'article 33 du présent décret, le chef du centre de sécurité des navires notifie au propriétaire et au capitaine du navire la décision de suspension du permis de navigation. Le permis de navigation est restitué une fois la visite spéciale effectuée.

IV. – Les décisions de suspension et de retrait d'un titre de sécurité sont publiques et peuvent être communiquées aux parties intéressées par la sécurité du navire.

## **Article 11**

### **Titres provisoires**

I. - Des titres provisoires de sécurité et de prévention de la pollution sont délivrés par le chef du centre de sécurité des navires ou, à défaut, par le consul, dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer et dans le respect des règles générales définies au titre II du présent décret :

- a) Aux navires construits ou acquis sur le territoire de la République française ou à l'étranger pour leur permettre de rallier un port où une visite de mise en service pourra être effectuée conformément aux dispositions de l'article 26 du présent décret;
- b) Aux navires construits en France et qui doivent quitter leur lieu de construction, ou aux navires construits conformément aux exigences des conventions internationales et qui doivent quitter leur lieu de construction ;
- c) Aux navires en essais.

Lorsque le titre de sécurité ou de prévention de la pollution est un titre issu de tâches déléguées, le titre provisoire correspondant est délivré par la société de classification habilitée dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer.

II. - Le titre provisoire se rapportant au document de conformité visé à l'article 5-1 du présent décret est délivré par le ministre chargé de la mer ou par le directeur inter régional de la mer ou, outre-mer, le directeur de la mer ou le chef du service des affaires maritimes, [ou le directeur des territoires, de la mer et de l'alimentation à Saint-Pierre-et-Miquelon] dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer et dans le respect des normes minimales définies au titre II du présent décret.

## **Chapitre II : Contrôles des navires**

### **Section 1 : Services responsables**

#### **Article 12**

#### **Autorité responsable de la sécurité des navires**

Le directeur interrégional de la mer, ou outre-mer le directeur de la mer ou le chef du service des affaires maritimes compétent définissent et mettent en œuvre dans leur ressort la politique de contrôle de la sécurité des navires et de prévention des pollutions par les navires.

#### **Article 13**

#### **Centre de sécurité des navires**

Les centres de sécurité des navires sont placés sous l'autorité du directeur interrégional de la mer ou outre-mer du directeur de la mer compétent.

Chaque centre de sécurité des navires est service régional de la prévention des risques professionnels maritimes, en application de l'article 5 du décret n° 99-489 du 7 juin 1999 pris en application de l'article L. 742-1 du code du travail et relatif à l'inspection du travail maritime et à la répartition des compétences au sein des services déconcentrés des affaires maritimes.

I. Sous l'autorité du chef de centre de sécurité des navires, les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes sont chargés, pour ce qui ne relève pas de la compétence des sociétés de classification habilitées en application de l'article 4-2 du présent décret, de la surveillance générale de la construction, des conditions de sécurité des navires, de la sécurité du travail maritime et de la prévention de la pollution. Conjointement avec les médecins des gens de mer, ils assurent le contrôle de l'habitabilité à bord des navires. Ils peuvent se faire assister par toute personne ou organisme qu'ils jugent utiles, particulièrement en matière de radiocommunications et d'appareils de navigation relevant de la technique des télécommunications.

II. - Les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes peuvent prescrire, en l'assortissant de délais suffisants lorsqu'il n'apparaît pas nécessaire d'interdire ou d'ajourner le départ d'un navire, l'exécution de toute mesure tendant à faire respecter les dispositions du présent décret et celles des arrêtés pris pour son application.

## **Section 2 : Etudes et commissions**

### **Article 14**

#### **Commission consultative supérieure - Attributions**

La commission consultative supérieure est placée auprès du ministre chargé de la mer.

Elle peut, à la demande du ministre chargé de la mer, réexaminer toute affaire évoquée devant la commission centrale de sécurité ou la commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance dans le cadre de leurs attributions.

### **Article 15**

#### **Commission consultative supérieure - Composition**

La commission consultative supérieure comprend :

I. - Un conseiller d'Etat, président.

II. - Des membres de droit, à savoir :

a) Le directeur des affaires maritimes ou son représentant;

b) L'inspecteur général des affaires maritimes ou son représentant ;

c) Le chef du bureau de la réglementation et du contrôle de la sécurité des navires ou son représentant, et lorsqu'il s'agit de questions intéressant les navires de plaisance, le chef de la mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques ou son représentant.

### III. - Des membres nommés, à savoir :

- a) Deux inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes ;
- b) Deux techniciens de deux sociétés de classification habilitées différentes, dont l'une française;
- c) Deux représentants d'organisations représentatives d'armateurs au commerce ;
- d) Un représentant d'une organisation représentative d'armateurs à la pêche;
- e) Trois représentants des organisations syndicales des gens de mer les plus représentatives sur le plan national.

Toutefois, pour les questions intéressant la navigation de plaisance, les représentants des trois dernières catégories citées sont remplacés par deux représentants du conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques.

### IV. - La commission comprend en outre :

#### 1. S'il s'agit d'une question de sécurité :

- a) Un représentant d'une fédération française de sociétés d'assurance;
- b) Deux représentants d'organisations représentatives de l'industrie de construction navale ou de sociétés liées à cette activité dont l'un spécialisé en matière de navires de pêche, ou deux représentants de la fédération des industries nautiques pour les questions intéressant la navigation de plaisance.

#### 2. S'il s'agit d'une question d'habitabilité, d'hygiène ou d'approvisionnement, de santé, de sécurité au travail ou de conditions de travail ou de vie à bord :

- a) Le médecin, chef du service de santé des gens de mer, ou son représentant ;
- b) Deux représentants d'organisations représentatives de l'industrie de construction navale ou de sociétés liées à cette activité;
- c) Le directeur général du travail ou son représentant.

#### 3. S'il s'agit d'une question de radioélectricité :

- a) Le directeur de l'agence nationale des fréquences ou son représentant;
- b) Un représentant d'une organisation représentative des industries radioélectriques ;

Le ministre chargé de la mer nomme, par arrêté, pour une durée de trois ans renouvelable les membres de la commission autres que les membres de droit et leurs suppléants. Les représentants des organisations représentatives intéressés sont nommés sur la proposition de ces organisations. Des membres suppléants, en

nombre égal à celui des membres titulaires, sont nommés dans les mêmes conditions que ces derniers.

## **Article 16**

### **Commission consultative supérieure - Fonctionnement**

Les membres de la commission centrale de sécurité qui font partie de la commission consultative supérieure et qui ont participé à l'élaboration de la décision examinée, sont remplacés par leur suppléant ou leur représentant selon le cas.

Tout autre membre de la commission consultative supérieure qui aurait participé à l'élaboration de la décision examinée est remplacé dans les mêmes conditions.

La commission consultative supérieure ne peut délibérer que si la moitié au moins des membres titulaires ou suppléants sont présents. Ses avis sont pris à la majorité des voix. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

L'auteur de la requête au ministre ou son délégué est admis, s'il le demande, à présenter ses observations devant la commission.

La procédure d'examen prévue au présent article n'est pas suspensive.

## **Article 17**

### **Commission centrale de sécurité - Attributions**

La commission centrale de sécurité est placée auprès du ministre chargé de la mer.

I. - Elle examine, dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer:

1. Préalablement à la délivrance des titres de sécurité et de prévention de la pollution ne relevant pas de la compétence d'une société de classification habilitée, les plans et documents :

1.1. De tout navire à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 ou destiné à effectuer soit des voyages internationaux, soit des voyages nationaux à plus de vingt milles;

1.2. De tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et destiné à effectuer soit des voyages internationaux, soit des voyages nationaux à plus de vingt milles;

1.3. De tout navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres ;

1.4. De tout navire sous-marin de commerce ou de plaisance;

1.5. Des mêmes navires en cas de mise en refonte, de travaux importants, de modifications ou de réparations susceptibles d'affecter le niveau de sécurité ou de

prévention de la pollution.

1.6. De tout navire spécial d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et destiné à effectuer soit des voyages internationaux, soit des voyages nationaux à plus de vingt milles;

2. En vue de leur approbation par le ministre, tout document nécessaire aux navires mentionnés ci-dessus, qui doit être approuvé en application des conventions internationales ou des prescriptions du présent décret ou des arrêtés pris pour son application ;

3. Les conditions d'approbation de tout équipement marin.

II. La commission centrale de sécurité examine, dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer, les rapports d'audit relatifs à la gestion de la sécurité des compagnies dont au moins un navire relève de la compétence de la commission centrale de sécurité, ou bien est délégué au sens de l'article 4-2 II du présent décret.

III. - La commission centrale de sécurité est consultée par le ministre sur tout projet de réglementation proposé en application de l'article 69 du présent décret, toute question relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité des navires et à la prévention de la pollution par les navires, et généralement sur toute question relative à l'application du présent décret.

IV. – La commission centrale de sécurité examine toute demande relative à l'habilitation des sociétés de classification et des organismes de certification et de contrôle à l'exception des questions relevant des compétences exclusives prévues à l'article 19 du présent décret.

V - La commission centrale de sécurité connaît des recours en matière de sauvegarde de la vie humaine en mer, d'habitabilité à bord des navires et de prévention de la pollution dans les conditions définies à la section 4 du chapitre 2 du titre I du présent décret.

## **Article 18**

### **Commission centrale de sécurité – Composition**

La commission centrale de sécurité comprend :

I. - Des membres de droit, à savoir :

a) Le directeur des affaires maritimes ou son représentant, président ;

b) Le chef du bureau de la réglementation et du contrôle de la sécurité des navires ou son représentant.

c) Le rapporteur du bureau de la réglementation et du contrôle de la sécurité des navires ayant instruit le dossier examiné, ou son suppléant.



II. - Des membres nommés, à savoir :

- a) Un représentant de la direction générale de la prévention des risques ;
- b) Un représentant du ministère de la défense sur proposition du ministre de la défense ;
- c) Deux représentants d'organisations représentatives d'armateurs au commerce;
- d) Deux représentants d'organisations représentatives d'armateurs à la pêche ;
- e) Un représentant d'une fédération française de sociétés d'assurance;
- f) Trois représentants d'organisations représentatives de l'industrie de construction navale ou de sociétés liées à cette activité, dont l'un spécialisé en matière de navires de pêche;
- g) Trois représentants des organisations syndicales des gens de mer les plus représentatives sur le plan national;
- h) Deux techniciens de deux sociétés de classification habilitées différentes, dont l'une française ;

Des membres suppléants, en nombre égal à celui des membres titulaires, sont nommés dans les mêmes conditions que ces derniers.

III. - En outre :

1. Pour les questions d'hygiène et d'habitabilité, de santé, de sécurité au travail ou de conditions de travail ou de vie à bord, le médecin chef du service de santé des gens de mer ou son représentant et le directeur général du travail ou son représentant.
2. Pour les questions de radioélectricité, un représentant de l'agence nationale des fréquences.
3. En tant que de besoin, pour les affaires relatives à un domaine particulier, le représentant du ministre chargé de ce domaine ou des personnalités choisies en raison de leur compétence.
4. Pour les questions relatives aux navires sous-marins de commerce ou de plaisance, un représentant de la commission essai-opérations des navires sous-marin autre que celui qui a instruit le dossier.
5. Pour des questions relatives aux navires de plaisance, le chef de la mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques ou son représentant.

Le ministre chargé de la mer nomme, par arrêté, pour une durée de trois ans les membres de la commission autres que les membres de droit et leurs suppléants.

Les représentants des organisations intéressés et leurs suppléants sont nommés sur la proposition de ces organisations.

## Article 19

### Commission centrale de sécurité - Fonctionnement

La commission centrale de sécurité ne peut délibérer que si la moitié au moins des membres énumérés aux I et II de l'article 18 ou leurs suppléants sont présents.

Ses avis sont pris à la majorité des voix. Ne peuvent prendre part au vote que les membres énumérés au I et au II de l'article 18. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Sous peine de nullité de l'avis pris par la commission, aucun membre ayant un intérêt personnel au dossier ne peut prendre part à l'examen, à la délibération et au vote.

Avant d'émettre un avis, la commission centrale de sécurité peut :

- a. faire procéder, par un ou plusieurs de ses membres ou par une commission régionale de sécurité ou une commission locale d'essais, ou par telle personne ou tel organisme qu'elle désigne à cet effet, à tout examen, étude, enquête et expertise qu'elle juge utile;
- b. s'appuyer sur tout rapport, étude, expertise, analyse, épreuve ou tout autre document établi pour la délivrance, le visa ou le renouvellement d'un titre de sécurité ou de prévention de la pollution.

Elle peut également entendre toute personne ou tout représentant d'organisation représentative dont l'audition lui semble utile. Le propriétaire ou exploitant du navire, le fabricant ou leur représentant peut demander à être entendu par la commission.

Les avis de la commission centrale de sécurité sont transmis au ministre chargé de la mer pour décision.

La décision, ses motifs et les voies de recours ouvertes aux intéressés sont notifiés au propriétaire ou exploitant du navire, à la société de classification et au président de la commission de visite, qui exécutent, chacun en ce qui le concerne, les prescriptions émises.

L'exécution de ces décisions est contrôlée par les commissions de visite et les personnels et organismes habilités par l'article L. 5241-4 du code des transports.

## Article 20

### Commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance Attributions

La Commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance est placée auprès du ministre chargé de la mer.

I. - Elle examine, dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer, en vue de leur approbation par le ministre :

1. Les plans et documents des navires de plaisance d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres;

2. Les plans et documents des navires de plaisance à utilisation commerciale de longueur inférieure à vingt quatre mètres, lorsqu'ils sont déclarés tête de série par le fabricant ou son mandataire.

3. Le dossier technique de tout équipement destiné aux navires de plaisance.

II.- Elle peut examiner le dossier technique de tout équipement destiné aux navires de plaisance.

III. - Elle peut être consultée par le ministre sur toute question relative :

1. A la sécurité et la prévention de la pollution en matière de navigation de plaisance et, de manière générale, à l'application du présent décret ;

2. Aux conditions de navigation à imposer aux engins de plage.

3. A l'octroi de l'habilitation d'un organisme chargé des procédures d'évaluation de la conformité des bateaux de plaisance en application du décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 modifié, relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement.

IV. - La commission connaît des recours gracieux concernant un navire de plaisance, tels que définis dans la section 4 du chapitre 2 du titre I du présent décret.

## **Article 21**

### **Commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance Composition**

La commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance comprend :

I. - Des membres de droit, à savoir :

a) Le directeur des affaires maritimes ou son représentant, président,

b) Le chef de la mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques ou son représentant,

c) L'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes ayant instruit le dossier examiné ou son suppléant.

II. - Des membres nommés, à savoir :

a) Un représentant du ministère chargé de la mer affecté à un service central ou déconcentré,

b) Un représentant du ministre chargé des sports,

- c) Un représentant du conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques,
- d) Un représentant de la fédération française de voile,
- e) Un représentant de la fédération française motonautique,
- f) Trois représentants de la fédération des industries nautiques (dont deux constructeurs),
- g) Un représentant de la société nationale de sauvetage en mer,
- h) Un représentant de la fédération française des sociétés d'assurance,
- i) Deux représentants de l'institut français des architectes navals.
- j) Deux techniciens de deux sociétés de classification habilitées différentes, dont l'une française;
- k) Un représentant de l'union des chantiers navals ;
- l) Deux titulaires de brevets permettant le commandement de navires à utilisation commerciale.
- m) Pour des questions relatives à la réglementation ou au contrôle de la sécurité des navires, le chef du bureau de la réglementation et de la sécurité des navires.
- n) Deux représentants des organisations syndicales des gens de mer les plus représentatives sur le plan national;

Des membres suppléants, en nombre égal à celui des membres titulaires, sont nommés dans les mêmes conditions que ces derniers.

Le ministre chargé de la mer nomme, par arrêté, pour une durée de trois ans renouvelable les membres de la commission autres que les membres de droit et leurs suppléants. Les représentants des organisations représentatives intéressées et leurs suppléants sont nommés sur proposition de ces organisations.

Le ministre chargé de la mer désigne en tant que de besoin, à titre d'experts, des représentants d'organismes compétents.

## **Article 22**

### **Commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance Fonctionnement**

La Commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance ne peut délibérer que si la moitié de ses membres ou de leurs suppléants sont présents.

Sous peine de nullité de l'avis pris par la commission, aucun membre ayant un intérêt personnel au dossier ne peut prendre part à l'examen, à la délibération et au vote.

Ses avis sont pris à la majorité des voix. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Avant d'émettre un avis, la commission peut faire procéder, par un ou plusieurs de ses membres, ou par une commission régionale de sécurité ou une commission locale d'essais, ou par un centre de sécurité des navires, ou par telle personne ou tel organisme qu'elle désigne à cet effet, à tous examens, études, enquêtes et expertises qu'elle juge nécessaires.

Elle peut entendre également toute personne ou tout représentant d'organisation, représentative dont l'audition lui paraît utile. L'auteur des plans du navire ou de tout matériel présenté à la commission ou son représentant peut demander à être entendu par celle-ci.

Les membres nommés de la commission, amenés à présenter devant celle-ci et à quelque titre que ce soit un dossier de navire ou de matériel, ne peuvent participer ni à la délibération ni au vote de la commission sur ce dossier.

Les avis de la commission sont transmis au ministre chargé de la mer pour décision.

Les décisions motivées sont notifiées aux intéressés avec mention des voies de recours. Leur exécution est contrôlée par les commissions de visite et les personnels ou organismes habilités par l'article L.5241-4 du code des transports susvisé.

## **Article 23**

### **Commissions régionales de sécurité- Attributions**

Une commission régionale de sécurité est placée auprès du directeur interrégional de la mer, ou outre-mer du directeur régional des affaires maritimes ou du chef du service des affaires maritimes compétent. Elle siège dans chacune des villes désignées par le ministre chargé de la mer.

I. - Elle examine, dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer :

1. Préalablement à la délivrance des titres et certificats de sécurité et de prévention de la pollution, les plans et documents :

1.1. De tout navire à passagers ne relevant pas de la commission centrale de sécurité ;

1.2. De tout navire spécial, de charge ou de pêche d'une longueur supérieure ou égale à 12 mètres ne relevant pas de la commission centrale de sécurité ;

1.3. Relatifs aux dispositions spécifiques applicables à tout navire à utilisation commerciale d'une longueur inférieure à 24 mètres et supérieure ou égale à 12 mètres, autre que ceux visés au 2 du I de l'article 20 ;

1.4. Des mêmes navires en cas de mise en refonte, de travaux importants, de modifications ou de réparations susceptibles d'affecter leur niveau de sécurité ou de prévention de la pollution.

2. En vue de leur approbation par le directeur interrégional de la mer ou, outre-mer, par le directeur de la mer ou le chef du service des affaires maritimes, les documents nécessaires aux navires mentionnés ci-dessus quand, en application des conventions internationales ou des prescriptions du présent décret ou des arrêtés pris pour son application, ces études et documents doivent être approuvés.

3. En vue de leur adoption par le ministre chargé de la mer, les mesures particulières de sécurité visées au paragraphe VI de l'article 70 du présent décret.

II. - Les commissions régionales de sécurité examinent, dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer, les rapports d'audit relatifs à la gestion de la sécurité des compagnies dont aucun navire ne relève de la compétence de la commission centrale de sécurité et qui n'est pas un navire délégué au sens de l'article 4-2 II du présent décret.

III. - Les commissions régionales de sécurité peuvent être consultées par les directeurs interrégionaux de la mer, les directeurs de la mer ou les chefs des services des affaires maritimes sur toute question relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité des navires et la prévention de la pollution par les navires et généralement sur toute question relative à l'application du présent décret.

Elles peuvent également être consultées par les directeurs régionaux des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi.

IV. - Elles reçoivent communication des résultats de toute enquête technique ou administrative relative aux navires de leur compétence, prescrite par le ministre chargé de la mer.

V. - Les commissions connaissent des recours en matière de sauvegarde de la vie humaine en mer, d'habitabilité à bord des navires et de prévention de la pollution dans les conditions définies à la section 4 du présent chapitre.

## **Article 24**

### **Commissions régionales de sécurité - Composition.**

Chaque commission régionale de sécurité comprend :

I. - Des membres de droit, à savoir :

a) Le directeur interrégional de la mer ou, outre-mer, le directeur de la mer ou le chef du service des affaires maritimes, ou son représentant, président ;

b) L'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes rapportant ou ayant instruit le dossier examiné ;

II. - Des membres nommés, à savoir :

a) Deux personnes en service dans la direction interrégionale de la mer ou outre-mer dans la direction de la mer ou le service des affaires maritimes concerné, dont :

- un chef de centre de sécurité des navires ;

- un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes.

b) Un représentant d'une organisation représentative d'armateurs au commerce ;

c) Un représentant d'une organisation représentative d'armateurs à la pêche ;

d) Deux représentants d'organisations représentatives de l'industrie de construction navale ou de sociétés liées à cette activité dont l'un spécialisé en matière de navires de pêche;

e) Deux représentants des organisations syndicales des gens de mer les plus représentatives sur le plan national;

f) Un technicien d'une société de classification habilitée.

Des membres suppléants, en nombre égal à celui des membres titulaires, sont nommés dans les mêmes conditions que ces derniers.

III. - En outre :

a) Pour les questions d'hygiène et d'habitabilité, de santé, de sécurité au travail ou de conditions de vie à bord ou de travail, le médecin des gens de mer, chef de la circonscription, ou son représentant, et le directeur régional des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi, ou son représentant ;

b) Pour les questions de radioélectricité, un représentant de l'agence nationale des fréquences.

c) Éventuellement des personnalités choisies en raison de leur compétence.

IV. Le directeur interrégional de la mer ou, outre-mer, le directeur de la mer ou le chef du service des affaires maritimes nomme pour une durée de trois ans renouvelable les membres de la commission autres que les membres de droit et leurs suppléants. Les représentants des organisations intéressés et leurs suppléants sont nommés sur proposition de ces organisations.

V. - Dans le département de la Réunion ainsi que dans les territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon, un arrêté du représentant de l'État fixe la composition de la commission régionale de sécurité en effectuant les adaptations nécessaires.

A défaut, les dossiers de navires sont transmis à la commission régionale désignée par le ministre chargé de la mer.

## **Article 25**

### **Commissions régionales de sécurité - Fonctionnement**

La commission régionale de sécurité ne peut délibérer que si la moitié au moins des membres énumérés aux I et II de l'article 24 sont présents. Ses avis sont pris à la majorité des voix. Ne peuvent prendre part au vote que les membres énumérés aux I et II de l'article 24 par arrêté du ministre chargé de la mer. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Sous peine de nullité de l'avis émis par la commission, aucun membre ayant un intérêt personnel au dossier ne peut prendre part à l'examen, à la délibération et au vote.

Avant d'émettre un avis, les commissions régionales de sécurité peuvent faire procéder par un ou plusieurs de leurs membres ou par une commission locale d'essais ou par telle personne ou tel organisme qu'elles désignent à cet effet à tous les examens, les études, les enquêtes et les expertises qu'elles jugent nécessaires.

Elles peuvent également entendre toute personne ou tout représentant d'organisation représentative dont l'audition leur paraît utile. Le propriétaire ou l'exploitant de tout navire présenté peut demander à être entendu par elles.

Les avis des commissions régionales de sécurité sont adressés au directeur interrégional de la mer ou, outre-mer, au directeur de la mer ou au chef du service des affaires maritimes pour décision. Les décisions motivées sont notifiées aux intéressés en mentionnant les voies de recours et leur exécution est contrôlée par les commissions de visite et les personnels ou organismes habilités par l'article L.5241-4 du code des transports susvisé.

## **Article 26**

### **Commissions d'essais**

#### **Composition - Attributions**

I. - Une commission locale d'essais peut être constituée par décision du ministre chargé de la mer ou du directeur interrégional de la mer ou, outre-mer, du directeur de la mer ou du chef du service des affaires maritimes. Elle procède à des essais, sur décision du président de la commission centrale de sécurité, ou de la commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance ou de la commission régionale de sécurité.

II.- Une commission essai-opérations des navires sous-marins est constituée et fonctionne selon des conditions arrêtées par le ministre chargé de la mer. Elle procède à l'évaluation des procédures opérationnelles du sous-marin de commerce ou de plaisance et aux essais prévus par arrêté du ministre chargé de la mer et transmet ses rapports à la commission centrale de sécurité ou à la commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance, et au centre de sécurité des navires compétent.



Chaque commission d'essai comprend au minimum le chef de centre de sécurité des navires.

## **Article 27**

### **Commissions d'essais**

#### **Fonctionnement**

La commission d'essais vérifie que l'installation, le dispositif, l'appareil ou le matériel répondent aux spécifications techniques établies par le ministre chargé de la mer.

Le procès-verbal des essais est transmis au ministre chargé de la mer ou au directeur interrégional de la mer ou, outre-mer, au directeur de la mer ou au chef du service des affaires maritimes et est soumis, le cas échéant, à la commission de sécurité.

Ses avis sont pris à la majorité des voix. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

## **Article 28**

### **Examen local**

Préalablement à la délivrance du permis de navigation, le chef du centre de sécurité des navires examine, dans des conditions arrêtées par le ministre chargé de la mer, les navires qui ne relèvent pas de la commission centrale de sécurité, de la commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance ou des commissions régionales de sécurité.

### **Article 28-1**

#### **Examen local d'un navire en essai destiné à être exploité sous pavillon étranger**

Pour la durée des essais en mer des navires construits sur le territoire de la République française et destinés à être exploités sous un pavillon étranger relèvent de la compétence d'un examen local tel que défini par l'article 28.

A l'issue de cet examen, et d'une visite spéciale telle que définie par l'article 34 des titres provisoires au sens de l'article 11 peuvent être délivrés pour une navigation nationale dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer.

## **Section 3 : Visites**

### **Article 29**

#### **Visite de mise en service**

I. Lorsqu'un navire doit être mis en service sous pavillon français, la visite de mise en service est destinée à :

- a) vérifier que toutes les prescriptions de l'autorité compétente prises, s'il y a lieu, après avis de la commission d'étude, ont bien été suivies;
- b) s'assurer de la conformité et de la mise en place du matériel mobile de sécurité ;
- c) constater, par le biais du rapport de visite de mise en service prévu à l'article 33, la situation du navire à ce moment ;
- d) s'assurer de l'exécution des essais prévus par le règlement et de ceux prescrits par la commission d'étude.

II- Hors le cas de la délivrance des titres de sécurité ou de prévention de la pollution par la société de classification habilitée, la visite de mise en service est effectuée en commission de visite de mise en service.

Une commission de visite de mise en service est organisée dans chacun des centres de sécurité des navires.

La commission de visite de mise en service siège dans le port où se situe le navire.

Le chef du centre de sécurité des navires compétent ou son délégué désigne les membres de la commission de visite de mise en service, dans les conditions arrêtées par le ministre chargé de la mer.

Chaque commission de visite de mise en service comprend:

1. Des membres de droit, à savoir :

- a) Le chef du centre de sécurité des navires ou son délégué, président ;
- b) Des inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes dans les conditions ci-dessous :
  - pour les navires autres que de plaisance d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres et les navires de plaisance d'une longueur égale ou supérieure à 18 mètres : deux inspecteurs.

Toutefois, pour la visite de mise en service d'un navire autre qu'un navire à passagers, ce nombre peut être ramené à un sur décision du chef de centre de sécurité ;

- pour les autres navires : un inspecteur ;

c) Pour les navires munis d'une installation radioélectrique, un représentant de l'agence nationale des fréquences ;

d) Dans les conditions déterminées par le ministre chargé de la mer, le médecin des gens de mer ou son délégué.

2. Des membres nommés qui sont, selon des modalités arrêtées par le ministre chargé de la mer, des fonctionnaires spécialisés, des experts ou des personnalités choisis en raison de leur compétence et des représentants du personnel navigant.

III. Le propriétaire ou l'exploitant du navire, le constructeur ou leur représentant et le ou les délégués du personnel, délégués de bord ou représentants du personnel au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, sont admis à assister aux opérations de la commission et à présenter leurs observations.

IV. Le président statue après avis de la commission pris à la majorité des voix. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante. Le président délivre les titres de sécurité et de prévention de la pollution dont la délivrance n'est pas déléguée.

## **Article 30**

### **Visite périodique**

I.- La visite périodique permet de vérifier que le navire soumis à une telle visite en application de l'article 4-2 ou 5, compte tenu de son état d'entretien et, le cas échéant, des modifications apportées après autorisation de l'autorité compétente, continue de satisfaire aux conditions selon lesquelles ont été délivrés et éventuellement renouvelés les titres de sécurité et de prévention de la pollution. Dans l'affirmative, elle permet le maintien des titres de sécurité et de prévention de la pollution en cours de validité dont le navire est porteur ou le renouvellement de ceux arrivant à expiration.

Dans le cas contraire, elle entraîne la suspension puis le retrait des titres dans les conditions fixées par l'article 10.

II.- La visite périodique relative à un titre de sécurité ou de prévention de la pollution non délégué est effectuée en commission de visite périodique.

1. Une commission de visite périodique est constituée dans chacun des centres de sécurité des navires. La commission de visite périodique siège dans le port où se situe le navire.

2. Le chef du centre de sécurité des navires compétent ou son délégué désigne les membres de la commission de visite périodique, dans les conditions arrêtées par le ministre chargé de la mer.

III.- La commission de visite périodique est compétente pour l'examen de tout navire dont les titres de sécurité ou de prévention de la pollution ont été suspendus.

IV. Chaque commission de visite périodique comprend :

- a) Le chef du centre de sécurité des navires ou son délégué, président ;
- b) Sur décision du chef de centre de sécurité des navires, un ou deux inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes. Le chef de centre de sécurité des navires peut déléguer la présidence de la commission à l'un des inspecteurs précités.
- c) Pour les navires munis d'une installation radioélectrique, un représentant de l'agence nationale des fréquences dans les conditions arrêtées par le ministre chargé de la mer ;
- d) Dans les conditions arrêtées par le ministre chargé de la mer, le médecin des gens de mer ou son représentant.

V. Le propriétaire du navire, l'exploitant ou leur représentant et le ou les délégués du personnel, délégués de bord ou représentants du personnel au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, sont admis à assister aux opérations de la commission et à présenter leurs observations.

VI. Le président statue après avis de la commission pris à la majorité des voix. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante. Le président renouvelle et vise les titres de sécurité et de prévention de la pollution.

## **Article 31**

### **Visite inopinée**

I. - Tout navire français peut être soumis à une visite inopinée effectuée par un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes.

Cette visite a pour objet de constater l'absence de violation apparente des conditions de sécurité et de prévention de la pollution de nature à assurer la sécurité du navire, celle de l'équipage et des personnes embarquées, ainsi que la protection du milieu marin.

II. - Au cours de cette inspection, l'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes peut interdire ou ajourner, jusqu'à l'exécution de ses prescriptions, l'exploitation ou le départ de tout navire qui, par son état d'entretien, son défaut de stabilité, les conditions de son chargement, l'inobservance des normes d'exploitation ou pour tout autre motif prévu par les conventions internationales pertinentes ou par le présent décret, lui semblerait ne pas pouvoir prendre la mer sans danger pour lui-même, son équipage, les personnes embarquées ou le milieu marin.

Les motifs de l'interdiction ou l'ajournement sont notifiés immédiatement par écrit au capitaine.

Si celui-ci refuse de s'y soumettre, l'inspecteur de la sécurité des navires requiert, en vue d'empêcher le départ, les services chargés d'autoriser ou de faciliter la sortie du port du navire.

III. - Le propriétaire, l'exploitant ou leur représentant et un délégué de bord, un délégué du personnel ou un représentant du personnel au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail sont admis à assister à l'inspection et à présenter leurs observations.

## **Article 32**

### **Visites sur réclamation de l'équipage**

L'équipage peut formuler des réclamations relatives soit aux conditions de sécurité et de prévention de la pollution, soit à l'habitabilité, l'hygiène ou les approvisionnements, de nature à assurer la sécurité du navire, celle de l'équipage et des personnes embarquées ainsi que la protection du milieu marin. Ces réclamations sont adressées, par écrit, au chef du centre de sécurité des navires ; elles doivent être motivées, signées par un délégué de bord, un délégué du personnel ou un représentant du personnel au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ou par trois membres de l'équipage, ou à défaut, par un représentant d'une organisation syndicale des gens de mer représentative. Ces réclamations sont déposées en temps utile de manière à ne pas retarder indûment le navire.

Lorsqu'il est saisi d'une telle réclamation, le chef du centre de sécurité des navires ou son délégué, procède, ou fait procéder dans le plus bref délai, à une visite du navire. Il en informe l'inspecteur du travail.

L'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes qui effectue la visite peut être assisté d'un ou de plusieurs experts désignés par le chef du centre de sécurité des navires.

Il examine le bien-fondé de la réclamation et prescrit les mesures nécessaires.

A l'étranger, l'autorité consulaire est saisie des réclamations par le capitaine du navire. Elle prend, en liaison avec le chef du centre de sécurité dont relève le navire, et, au besoin, avec son assistance, les mesures qui s'imposent pour remédier à la situation.

## **Article 33**

### **Rapport de visite**

I. - Toute visite effectuée en application des articles précédents fait l'objet d'un rapport qui désigne nommément soit les membres de la commission, soit les représentants de la société de classification habilitée, soit, dans le cas d'une visite spéciale ou inopinée, l'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes et mentionne sommairement toutes les constatations faites au cours de la visite ainsi que les observations et les prescriptions qui en découlent.

Les prescriptions font référence aux dispositions en vertu desquelles elles sont formulées.

II. - Le président de la commission de visite mentionne sur le rapport les décisions prises. Lorsque la visite est effectuée par un représentant de la société de

classification habilitée, le rapport mentionne les prescriptions émises.

III. - Tous les rapports de visite sont conservés par le propriétaire ou l'exploitant du navire sur un registre spécial. Ce registre est présenté à toute réquisition d'un des agents visés aux articles L. 5243-1 à L. 5243-3 du code des transports ou des inspecteurs du travail ou des contrôleurs du travail ou à celle de l'autorité consulaire lorsque le navire se trouve à l'étranger.

IV. - Ce registre peut être consulté par les délégués de bord, les délégués du personnel ou les représentants du personnel au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail.

## **Article 34**

### **Visite spéciale**

I. - Une visite spéciale peut être organisée par le chef de centre de sécurité des navires ou son délégué :

1. A la demande de l'autorité administrative compétente:

- a) Pour compléter un dossier d'étude de navire ;
- b) Pour établir que, à la suite d'une avarie ou d'un accident, le navire respecte les conditions de sécurité et de prévention de la pollution ;
- c) Pour examiner la réalisation dans les délais impartis des prescriptions d'une visite ;
- d) Pour la surveillance de la construction, de la refonte, des réparations, des modifications, des transformations d'un navire ;
- e) Pour un examen préalable à la mise en service d'un navire acheté à l'étranger ;
- f) Pour la délivrance, le renouvellement ou le visa d'un titre de sécurité ou de prévention de la pollution qui nécessite des expertises particulières ou l'intervention d'un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes;
- g) Pour vérifier qu'un navire non soumis au renouvellement du permis de navigation en application de l'article 5 du présent décret continue de satisfaire aux conditions de sa délivrance ;
- h) Pour évaluer l'exécution par la société de classification habilitée des tâches qui lui sont déléguées en application du présent décret. Le chef de centre de sécurité des navires effectue cette visite en présence de représentants de la société de classification habilitée ;
- i) Pour vérifier si un navire dont la délivrance, le visa et le renouvellement de tout ou partie des certificats sont délégués, continue à satisfaire aux exigences qui lui sont applicables ;

j) D'une manière générale, pour répondre à toute question spécifique en matière de sécurité et de prévention de la pollution par le navire ;

k) Pour délivrer des titres provisoires, au titre de l'article 11, aux navires visés à l'article 28-1.

2. A la demande du propriétaire, de l'exploitant ou du constructeur du navire, pour examiner la bonne réalisation des prescriptions d'une visite.

II- Les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes ont qualité pour effectuer les visites spéciales.

Si, au cours de cette visite, l'inspecteur de la sécurité du navire et de la prévention des risques professionnels a de sérieuses raisons de penser que le navire n'est pas conforme aux conditions de sécurité ou de prévention de la pollution, il procède à des vérifications plus détaillées et le Chef de Centre de Sécurité des Navires ou son délégué peut décider de la suspension puis, le cas échéant, du retrait des titres du navire en application de l'article 10 du présent décret.

## **Section 4 : Recours**

### **Article 34 bis**

La présente section ne s'applique que pour les recours formés à l'encontre des décisions administratives individuelles prises par l'autorité administrative.

Les conditions de recours formés à l'encontre des décisions prises, dans le cadre de la délégation, par la société de classification habilitée sont fixées par cette dernière, sans préjudice de la compétence exclusive du juge administratif pour en connaître au contentieux.

### **Article 35**

#### **Commission de contre-visite**

I. - 1. Donnent lieu à contre-visite, si elles sont portées dans un délai de quinze jours francs à compter de la notification de la décision contestée devant le chef du centre de sécurité des navires , les réclamations contre les décisions prises à l'occasion de :

a) La visite de mise en service des navires d'une longueur inférieure à douze mètres ;

b) La visite périodique des navires d'une longueur inférieure à 24 mètres ;

c) La visite inopinée ;

d) La visite sur réclamation de l'équipage ;

e) La visite spéciale.

2. Sont admis à saisir le chef du centre de sécurité des navires :

a) L'armateur ;

b) Le ou les requérants dont la réclamation faite dans le cadre d'une visite sur réclamation de l'équipage a été rejetée.

Le chef du centre de sécurité des navires peut transmettre le dossier pour instruction et décision à un autre centre de sécurité des navires de France métropolitaine ou des départements et régions d'outre-mer dans lequel se rend le navire, sous réserve de l'accord du centre de sécurité concerné.

II. La commission comprend :

a) Le directeur interrégional de la mer adjoint chargé de la sécurité maritime ou son représentant, ou, outre-mer, le directeur de la mer ou le chef du service des affaires maritimes ou le directeur des territoires, de la mer et de l'alimentation à Saint-Pierre-et-Miquelon président ;

b) Trois experts qualifiés, désignés par le directeur interrégional de la mer ou, outre-mer, le directeur de la mer ou le chef du service des affaires maritimes ou le directeur des territoires, de la mer et de l'alimentation à Saint-Pierre-et-Miquelon.

III. - La commission est saisie par le chef du centre de sécurité des navires qui lui transmet le dossier de la réclamation et lui accorde tous les moyens d'investigation nécessaires.

La commission procède, dans les quatre jours suivant le recours ou l'arrivée du navire au port à une contre-visite.

Elle entend l'inspecteur et l'auteur du recours mais se prononce hors de leur présence.

La commission ne peut délibérer valablement que si tous ses membres sont présents.

Ses avis sont pris à la majorité des voix. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante. Un rapport signé par le président et les trois experts fait état des conclusions de la commission et, le cas échéant, des diverses opinions émises. Celles-ci sont transmises au chef du centre de sécurité des navires, qui statue conformément aux conclusions de la commission et notifie la décision motivée au requérant, en indiquant les voies de recours.

## **Article 36**

### **Recours devant l'autorité maritime**

I.- Sont portés devant le directeur interrégional de la mer ou, outre-mer, le directeur de la mer ou le chef du service des affaires maritimes compétent ou le directeur des territoires, de la mer et de l'alimentation à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans un délai de



quinze jours francs à compter de leur notification, les recours contre les décisions prises par les présidents des commissions de visite ou les décisions prises par les chefs de centre de sécurité des navires statuant en application de l'article 35.

II.- Sont admis à saisir le directeur interrégional de la mer ou, outre-mer, le directeur de la mer ou le chef du service des affaires maritimes ou le directeur des territoires, de la mer et de l'alimentation à Saint-Pierre-et-Miquelon :

- a) Le propriétaire ou exploitant du navire ou son représentant ;
- b) Le constructeur ou son représentant.

III. - Le directeur interrégional de la mer ou, outre-mer, le directeur de la mer ou le chef du service des affaires maritimes ou le directeur des territoires, de la mer et de l'alimentation à Saint-Pierre-et-Miquelon statue après avis de la commission régionale de sécurité. L'auteur du recours ou son délégué est admis, s'il le demande, à présenter ses observations à la commission. Le recours prévu au présent article n'est pas suspensif.

## **Article 37**

### **Recours devant le ministre**

I. Sont portés devant le ministre chargé de la mer, dans un délai de quinze jours francs à compter de leur notification, les recours contre les décisions prises :

1. Par les présidents des commissions de visite et par les chefs de centre de sécurité des navires statuant en application de l'article 35, lorsque ces décisions concernent des navires autres que ceux visés à l'article 36 ;
2. Par les chefs de centre de sécurité des navires à la suite des procédures d'étude des navires de plaisance ;
3. En application des articles 17, 20 et 23 du présent décret.

II. - Sont admis à saisir le ministre :

- a) Le propriétaire ou exploitant du navire ou son représentant ;
- b) Le constructeur ou son représentant.

III. - Le recours est examiné par la commission centrale de sécurité, par la commission consultative supérieure en application de l'article 14 du présent décret ou, s'il concerne un navire de plaisance, par la commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance.

L'auteur du recours ou son délégué est admis, s'il le demande, à présenter ses observations devant la commission.

Le ministre statue après avis de la commission compétente.

Le recours prévu au présent article n'est pas suspensif.

## **Section 5 : Dispositions communes**

### **Article 38**

#### **Représentants du personnel navigant et des armateurs**

Les représentants du personnel navigant, membres des commissions prévues aux articles 15, 18 et 21 du présent décret, sont choisis sur des listes établies sur proposition des organisations syndicales des gens de mer les plus représentatives au plan national.

Les marins professionnels ou anciens marins professionnels, qui participent aux commissions prévues au présent décret soit comme représentants du personnel navigant, soit à titre d'experts, doivent avoir accompli au moins cinq ans de navigation effective.

En ce qui concerne les officiers de la marine marchande, cette navigation doit avoir été accomplie en qualité d'officier depuis l'obtention de leur brevet. En outre, ils doivent être qualifiés pour exercer selon les cas les fonctions de commandement ou de chef de service sur un navire ayant les mêmes caractéristiques que celui soumis à la commission.

Les représentants des armateurs sont ressortissants d'un État membre de l'Union européenne et appartiennent à un armement dont le siège social se situe sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne.

[Ne peuvent faire partie des commissions les personnes ayant encouru une condamnation inscrite à l'extrait n° 2 du casier judiciaire ou, pour les ressortissants étrangers une condamnation équivalente.]

## **Chapitre III : Navires français à l'étranger**

### **Article 39**

#### **Délivrance et renouvellement des titres**

Le chef du centre de sécurité des navires compétent peut autoriser la délivrance ou le renouvellement des titres de sécurité et de prévention de la pollution d'un navire français non visés à au paragraphe II de l'article 4-2 se trouvant à l'étranger. Dans ce cas, l'autorité consulaire procède à cette délivrance ou à ce renouvellement. Elle peut toutefois déléguer cette compétence aux présidents des commissions de visite mentionnées à l'article suivant ou au représentant de la société de classification habilitée.

## Article 40

### **Navire français immobilisé à l'étranger ou faisant l'objet d'un refus d'accès aux ports au titre du contrôle par l'État du port d'un État étranger**

1. Le propriétaire ou exploitant de tout navire battant pavillon français immobilisé dans un port étranger par l'autorité de l'État du port ou faisant l'objet d'une décision de refus d'accès au port étranger ou ayant fait l'objet d'au moins cinq déficiences ou non conformités pour des raisons liées à la sauvegarde de la vie humaine en mer ou à la prévention de la pollution en informe le ministre chargé de la mer et, le cas échéant, la société de classification habilitée.

Le propriétaire ou exploitant requiert auprès du chef du centre de sécurité des navires compétent ou de la société de classification habilitée le visa ou le renouvellement du titre de sécurité ou de prévention de la pollution ayant motivé l'immobilisation ou le refus d'accès au port étranger. Il fournit toutes les pièces justificatives nécessaires.

Le propriétaire ou exploitant du navire battant pavillon français procède de la même manière lorsque le navire a subi de graves avaries.

2. Le ministre chargé de la mer ou le chef du centre de sécurité des navires peut soumettre ce navire à une visite spéciale en application de l'article 34 du présent décret et peut solliciter l'intervention de la société de classification habilitée.

3. Les frais d'inspection en cas de visite du navire français immobilisé ou dont à un port étranger est refusé ou ayant fait l'objet d'au moins cinq déficiences ou non conformités sont à la charge du propriétaire ou exploitant du navire, ou de son représentant.

Sur le fondement du décompte horaire établi par l'inspecteur de la sécurité des navires, les créances de l'État représentatives des frais d'inspection font l'objet de titres de perception émis et recouverts dans les conditions prévues aux articles 80 et suivants du décret n° 62-1587 du 29 décembre 1962 portant règlement général sur la comptabilité publique.

Le titre de perception est établi à l'encontre du propriétaire ou de l'exploitant du navire, ou son représentant.

Le ministre du budget et le ministre chargé de la mer définissent par arrêté la tarification horaire applicable et les modalités du décompte horaire visé au deuxième alinéa.

## **Chapitre IV : Inspection des Navires étrangers**

### **Section 1 : dispositions générales**

#### **Article 41**

##### **Passage inoffensif et traitement pas plus favorable**

Tout navire étranger exerçant le droit de passage inoffensif ou le droit de passage en transit sans entrave tels que définis par la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, qui ne se conforme pas aux obligations fixées par les conventions internationales pertinentes est, en ce qui concerne ces obligations, soumis à toutes les dispositions prévues par la loi susdite pour un navire français.

Un navire battant pavillon d'un État non signataire d'une convention internationale pertinente ne peut bénéficier d'un traitement plus favorable que celui qui est réservé à un navire ou à l'équipage de ce navire battant le pavillon d'un État partie à cette convention.

#### **Article 42**

##### **Délivrance, visa et renouvellement des titres de sécurité d'un navire étranger**

La délivrance, le visa et le renouvellement des titres de sécurité et de prévention de la pollution des navires étrangers sont régis par les dispositions suivantes :

I. - Les titres de sécurité et de prévention de la pollution d'un navire étranger fréquentant un port français peuvent, sur la demande du Gouvernement du pays où le navire est immatriculé, être délivrés, visés ou renouvelés, dans la mesure où les conventions internationales en vigueur ne s'y opposent pas.

II. - Les titres sont délivrés, visés ou renouvelés dans les mêmes conditions que pour les navires français.

III. - La composition des commissions constituées pour la délivrance, le visa et le renouvellement des titres de sécurité à un navire étranger est déterminée dans les mêmes conditions que pour les navires français. Toutefois, s'il s'agit d'un certificat de sécurité radioélectrique, la commission est composée du président et d'un expert en matière de radioélectricité.

#### **Article 43**

##### **Déclaration et visites**

Dès qu'ils en ont connaissance et au plus tard avant que le navire étranger qui fait escale dans un port français ou à une installation terminale en mer ou mouillant jusqu'à la limite des eaux sous souveraineté française n'appareille, le propriétaire ou l'exploitant du navire, le capitaine ou son représentant et le cas échéant la société de classification habilitée, si celle-ci en a été informée, font connaître au centre de sécurité des navires compétent, toute avarie susceptible de porter atteinte à la sécurité du navire, à celle de l'équipage ou des personnes embarquées et à la

protection de l'environnement, tout changement notable apporté au navire, tout retrait de classe, toute réserve importante émise sur le certificat de classification.

## **Article 44**

### **Navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres**

Sont interdits dans les eaux intérieures et dans la mer territoriale françaises, l'exploitation de tout navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres battant le pavillon d'un pays tiers ainsi que le débarquement dans un port français, des prises de celui-ci, sauf s'il est certifié par l'administration de leur État du pavillon, que ce navire satisfait aux prescriptions visées aux paragraphes 1, 2, 3, 4 et à l'alinéa 5 de l'article 3 de la directive 97/70 CE du Conseil du 11 décembre 1997 modifiée.

## **Section 2 : Inspection des navires étrangers au titre du contrôle des navires par l'État du port**

### **Article 45**

#### **Définitions**

Aux fins de la présente section, on entend par :

1. "Conventions", les conventions ainsi que les protocoles et modifications de ces conventions ayant force obligatoire, dans leur version actualisée et dont la liste est publiée par arrêté ;
2. "Memoranda d'entente", les memoranda d'entente auxquels la France a adhéré;
3. "Règlements pertinents", les règlements auxquels sont soumis les navires n'entrant pas dans le champ des conventions citées dans l'alinéa 1 ;
4. "Navire au mouillage, un navire tenu par son ancre dans des conditions définies par arrêté ;
5. "Inspecteur", inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes habilité pour effectuer des visites de navire au titre du contrôle par l'État du port dans les conditions définies par arrêté ;
6. "Inspection initiale", une visite conduite de manière inopinée et effectuée à bord d'un navire par un inspecteur pour vérifier la conformité aux conventions et règlements applicables ; Cette visite comprend la vérification des certificats et une visite en passerelle, sur le pont, dans les locaux de la machine, emménagements et locaux dédiés à l'exploitation commerciale du navire ;

7. "Inspection détaillée", une ou plusieurs visites effectuées à bord d'un navire et au cours de laquelle, son équipement et son équipage sont soumis, en tout ou en partie selon le cas, à un examen approfondi, pour tout ce qui concerne la construction, l'équipement et l'équipage, les conditions de vie et de travail et la conformité aux procédures opérationnelles à bord du navire;
8. "Inspection renforcée", une ou plusieurs visites effectuées à bord d'un navire portant sur les points énumérés fixés dans les memoranda auxquels la France a adhéré;
9. « Inspection prioritaire », inspection devant être effectuée au sens de la directive 2009/16/CE ;
10. "Réclamation", toute information ou tout rapport soumis par un marin embarqué, toute personne ou tout organisme exempt d'intérêt commercial ayant un intérêt dans la sécurité du navire, y compris en ce qui concerne la sécurité ou les risques pour la santé de l'équipage et des personnes embarquées, les conditions de vie et de travail à bord et la prévention de la pollution ;
11. "Immobilisation", l'interdiction formelle notifiée au capitaine d'un navire de prendre la mer;
12. "Refus d'accès", la décision notifiée au capitaine d'un navire, à la compagnie exploitant le navire et à l'État du pavillon, interdisant l'accès du navire dans tous les ports et mouillages français et indiquant les conséquences qui en découlent le cas échéant, pour l'accès à tout port et mouillage d'un État membre ou dans une région couverte par le mémorandum d'entente concerné.
13. "Arrêt d'opération", l'interdiction notifiée au capitaine d'un navire de poursuivre l'exploitation en raison des anomalies constatées qui, isolément ou ensemble, rendent dangereuse la poursuite de cette exploitation;
14. "Organisme agréé", une société de classification ou autre organisme privé effectuant des tâches réglementaires pour le compte d'une administration d'un État du pavillon;
15. "Certificat de classification", un document confirmant la conformité du navire avec la convention SOLAS 74, chapitre II-1, partie A-1, règle 3-1;
16. "Base de données des inspections", système d'informations contribuant à la mise en œuvre du système de contrôle par l'État du port dans un mémorandum auquel la France a adhéré et concernant les données sur les inspections réalisées dans chaque région couverte par un mémorandum auquel la France a adhéré ;
17. "Anomalie", écart au regard d'une convention ou d'un règlement pertinent constituant une déficience ou une non-conformité ;
18. "Procédure", texte ou guide destiné à éclairer l'inspecteur dans la conduite de l'inspection et de ses conclusions ;

## **Article 46**

### **Champ d'application**

1. Tout navire étranger faisant escale dans un port français ou dans une installation terminale en mer ou mouillant au large d'un tel port ou d'une telle installation dans les eaux sous souveraineté française, peut être soumis à une inspection effectuée par un inspecteur habilité dans le cadre du contrôle par l'État du port dans des conditions définies par arrêté. Les résultats de l'inspection sont notifiés immédiatement, par écrit, au capitaine.
2. Les dispositions de la présente section sont applicables à tout navire de mer ou tout engin effectuant une navigation maritime soumis à une ou à plusieurs des conventions internationales auxquelles la France est partie et applicables au titre du contrôle par l'État du port, ainsi qu'à son équipage faisant escale dans un port ou au mouillage dans des conditions définies par arrêté.
3. Pour autant que les dispositions d'une convention ne soient pas applicables à un navire en raison de ses caractéristiques et la navigation effectuée, l'inspecteur apprécie si le navire ne présente pas un danger manifeste pour la sécurité, celle de l'équipage, des personnes embarquées et de l'environnement. Dans le cadre de cette appréciation l'inspecteur peut appliquer au navire la réglementation française pertinente comme référentiel en fonction de sa catégorie. L'inspecteur prend à cette fin les mesures appropriées et applique les dispositions du mémorandum d'entente auquel la France a adhéré.
4. La présente section est applicable en Polynésie Française, dans les îles de Wallis-et-Futuna, dans les Terres australes et antarctiques françaises et en Nouvelle-Calédonie.

## **Article 47**

### **Inspection initiale**

1. L'inspection initiale est effectuée par un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes habilité pour effectuer les inspections au titre du contrôle par l'État du port. L'inspecteur est porteur d'une carte d'identité précisant sa qualité. L'inspecteur applique les procédures pertinentes.
2. L'inspection initiale a pour objet de vérifier que le navire est muni des certificats et des documents pertinents de sécurité et de prévention de la pollution en cours de validité. Elle permet de constater l'absence de défaut apparent de conformité aux conventions et règlements applicables visant à garantir la sécurité du navire, celle de l'équipage et des personnes embarquées, ainsi que la protection de l'environnement et de vérifier, le cas échéant, s'il a été remédié aux anomalies constatées lors d'une inspection précédente réalisée au titre du contrôle par l'Etat du port.
3. L'inspecteur peut être assisté par toute personne possédant les connaissances requises et désignée par le chef de centre de sécurité des navires. Cette personne ne doit détenir aucun intérêt commercial ni dans le port d'inspection ni dans les

navires inspectés. Elle ne doit pas non plus être employée par des organismes non étatiques délivrant des certificats réglementaires ou des certificats de classification ou effectuant les visites préalables à la délivrance de ces certificats aux navires, ni travailler pour le compte de tels organismes.

Pour des questions spécifiques relevant de l'application de conventions issues de l'Organisation Internationale du Travail, l'inspecteur est assisté, à sa demande, par un inspecteur du travail ou un contrôleur du travail conformément à l'article L. 5548-2 du code des transports, porteur d'une carte d'identité précisant sa qualité et son habilitation à participer aux contrôles de navires étrangers en escale.

4. Les navires sont sélectionnés pour inspection sur la base de paramètres historiques et génériques qui déterminent le profil du navire, et de facteurs prépondérants ou imprévus dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer.

5. Les navires soumis à inspections prioritaires et les conditions de report de ces inspections sont définies par arrêté du ministre chargé de la mer.

6. Le pilote engagé sur un navire en transit dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction française ou en route vers un port situé sur le territoire national, signale immédiatement au centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage, les anomalies manifestes qu'il pourrait constater et susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin.

Les modalités d'application du présent paragraphe sont fixées par arrêté du ministre chargé de la mer.

7. Le capitaine du navire doit fournir à l'inspecteur les moyens permettant d'accéder au navire en toute sécurité. A défaut le départ du navire peut être ajourné jusqu'à ce que l'inspection puisse être réalisée.

8. Lorsqu'il existe des motifs évidents de croire que l'état du navire ou de son équipement, les conditions de vie et de travail de l'équipage et des personnes embarquées ne répondent pas en substance aux prescriptions d'une convention en la matière ou aux règlements pertinents l'inspecteur effectue une inspection plus détaillée.

## **Article 48**

### **Inspections renforcées**

1. Un navire peut être soumis à une inspection renforcée–selon des critères définis par arrêté du ministre chargé de la mer.

2. Le critère de sélection du navire et la portée de l'inspection renforcée sont définis par arrêté du ministre chargé de la mer. L'exploitant ou le capitaine du navire soumis à une inspection renforcée, met son navire à la disposition de l'inspecteur le temps



nécessaire à l'inspection et prévoient les mesures opérationnelles nécessaires aux fins de l'inspection renforcée.

Sans préjudice des mesures de contrôle imposées à des fins de sûreté, le navire reste au port ou au mouillage jusqu'à la fin de l'inspection.

3. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire qui fait route vers un port ou un mouillage situé dans les eaux sous juridiction portuaire notifie son arrivée conformément aux dispositions de la directive 2009/16/CE.

4. Un navire qui ne se soumet pas à l'obligation prévue à l'alinéa 3 de cet article, peut faire l'objet d'une décision d'ajournement d'une durée maximale de 72 heures prononcée par le chef de centre de sécurité des navires.

## **Article 49**

### **Inspection détaillée**

1. Au cours de l'inspection détaillée, l'inspecteur enregistre toute anomalie constatée, que le propriétaire ou l'exploitant du navire, ou leur représentant corrige. En fonction de son niveau de gravité, selon le jugement professionnel de l'inspecteur et des procédures applicables, la correction de l'anomalie peut être assortie de délais ou réalisée dans un port suivant.

## **Article 50**

### **Lignes directrices et procédures en matière de sécurité et de sûreté**

1. A défaut de procédures émanant d'un memorandum auquel la France a adhéré, l'inspecteur suit les procédures et lignes directrices prévues à l'annexe VI de la directive 2009/16/CE.

2. Au cours des contrôles de sûreté, l'inspecteur applique les procédures correspondantes prévues à l'annexe VI de la directive 2009/16/CE à tous les navires qui font escale dans leurs ports et mouillages visés à l'article 3, paragraphes 1, 2 et 3, du règlement (CE) n° 725/2004 modifié du Parlement européen et du Conseil.

3. Les dispositions relatives aux inspections renforcées s'appliquent aux transbordeurs rouliers et aux engins à passagers à grande vitesse visés par la directive 1999/35/CE modifiée.

## **Article 51**

### **Immobilisation du navire et arrêt d'opération**

1. Lorsque les anomalies constatées relatives à la sécurité du navire et des personnes embarquées, aux conditions de vie et de travail des gens de mer, ainsi que la protection de l'environnement sont manifestement sérieuses par leur nature,

par leur nombre ou répétition, l'inspecteur peut décider l'immobilisation du navire ainsi que l'arrêt d'opération.

2. Le risque d'encombrement du port ou de défaut de services portuaires n'entrent pas en ligne de compte dans les décisions d'immobilisation, d'arrêt d'opération ou de leur levée, les conditions de sécurité et de prévention de la pollution restant prioritaires.

3. La décision d'immobilisation ou de l'arrêt de l'opération est immédiatement notifiée au capitaine du navire, à l'autorité portuaire, à l'administration de l'État du pavillon ou de son représentant et, le cas échéant, à l'organisme agréé. Le capitaine est informé de son droit de recours.

Le capitaine est informé que l'immobilisation ou l'arrêt d'opération prononcé fait l'objet d'une publication dans le système d'information dédié.

4. L'immobilisation ou l'arrêt de l'opération en cours n'est levé que lorsque tout danger a disparu ou si l'inspecteur constate que le navire peut, sous réserve des conditions qu'il estime nécessaires de devoir être remplies, quitter le port, ou que l'opération précédemment arrêtée peut reprendre sans risque pour la sécurité, l'équipage les personnes embarquées ou sans risque manifeste pour les autres navires, le port et l'environnement.

5. La visite destinée à lever l'immobilisation suivant la demande de l'armateur est effectuée dans un délai raisonnable fixé par arrêté du ministre chargé de la mer. Elle peut être reportée si, à l'appréciation du chef de centre de sécurité des navires, l'inspection met en péril la sécurité des inspecteurs, du navire ou de son équipage et des personnes embarquées, ou présente un risque pour le port ou l'environnement.

La décision de levée d'immobilisation ou de levée d'arrêt de l'opération est notifiée dans les mêmes conditions que la décision d'immobilisation ou d'arrêt de l'opération.

6. Lorsque l'état général d'un navire est manifestement inférieur aux normes, l'inspecteur peut suspendre l'inspection et immobiliser le navire jusqu'à ce que les mesures de remise aux normes aient été prises par l'armateur et l'État du pavillon, en application des prescriptions pertinentes des conventions internationales ou des règlements pertinents.

7. Lorsque les anomalies constatées entraînant l'immobilisation ne peuvent être corrigées dans le port où a lieu l'inspection, l'inspecteur peut autoriser le navire à rejoindre le chantier de réparation approprié le plus proche du port d'immobilisation, choisi par le capitaine et les autorités concernées, où des actions de suivi peuvent être entreprises, pour autant que les conditions imposées par l'autorité compétente de l'État du pavillon et acceptées par l'inspecteur soient respectées. Ces conditions ont pour objet de garantir la possibilité pour le navire de pouvoir rejoindre le chantier choisi sans risques manifestes pour la sécurité, l'équipage ou les personnes embarquées, pour d'autres navires et pour l'environnement.

8. Si en l'absence d'anomalie manifestement sérieuse par leur nature, par leur nombre ou leur répétition, un navire est indûment immobilisé ou retardé, le propriétaire ou l'exploitant est en droit de demander une indemnisation pour le

préjudice subi. Dans tous les cas où une immobilisation induite ou un retard indu sont invoqués, la charge de la preuve incombe au propriétaire ou à l'exploitant du navire.

## **Article 52**

### **Système d'inspections obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse étrangers**

Lorsqu'il effectue un voyage international ou national dans des zones maritimes de classe A au sens de l'article 4 de la directive 98/18/CE telle que modifiée et avant d'être mis en exploitation, un navire transbordeur roulier et un engin à passagers à grande vitesse assurant un service régulier à destination ou au départ d'un port français, ainsi que sa compagnie, est soumis à des vérifications et inspections définies par arrêté.

Lorsque le navire ou la compagnie ne remplit pas les dispositions applicables, le chef de centre de sécurité interdit l'exploitation du navire.

Les dispositions de la présente section relatives à la suppression des anomalies, à l'immobilisation, au refus d'accès et au suivi des inspections, s'appliquent sans préjudice d'une interdiction d'exploitation d'un transbordeur roulier ou d'un engin à passagers à grande vitesse décidée conformément à la directive 1999/35/CE telle que modifiée.

## **Article 53**

### **Réclamation**

1. Une réclamation motivée donne lieu à un examen approprié par le chef de centre de sécurité des navires, prévoyant notamment pour toute personne directement concernée par ladite réclamation, la possibilité de faire valoir ses observations.
2. Lorsque la réclamation est infondée, le plaignant est informé par le chef de centre de sécurité des navires de la décision de rejet et de ses motifs. Le chef de centre de sécurité des navires veille à garantir la confidentialité des réclamations.
3. Le chef de centre de sécurité des navires informe l'administration de l'État du pavillon, des réclamations et des suites qui leur ont été données, et transmet, le cas échéant, une copie de ces informations au Directeur Général du Bureau international du Travail.

## **Article 54**

### **Recours**

1. Est porté devant le chef de centre de sécurité des navires, par le propriétaire, l'exploitant d'un navire ou son représentant, dans un délai de 15 jours francs à compter de sa notification, tout recours contre une décision prise par un inspecteur.

2. Est porté devant le directeur inter régional de la mer ou, outre-mer, le directeur régional des affaires maritimes ou le chef du service des affaires maritimes dans un délai de 15 jours francs à compter de sa notification, tout recours contre une décision prise par un chef de centre de sécurité des navires.
3. Est porté devant le ministre chargé des transports dans un délai de 15 jours francs à compter de sa notification, tout recours contre une décision prise par le directeur inter régional de la mer ou, outre-mer, le directeur régional des affaires maritimes ou le chef du service des affaires maritimes.
4. Le recours ne suspend pas la décision d'immobilisation.
5. Indépendamment des recours portés ci-dessus, les avis du comité d'examen des recours du mémorandum du contrôle par l'État du port concerné, sont soumis pour décision au ministre chargé de la mer.
6. Est porté devant le ministre chargé de la mer dans un délai de 15 jours francs à compter de sa notification, tout recours contre une décision de refus d'accès.
7. Le recours ne suspend pas le refus d'accès. Sont admis à saisir le ministre chargé de la mer, le propriétaire ou l'exploitant d'un navire ou son représentant.
8. L'immobilisation et le refus d'accès font l'objet d'une publication. Dans le cas d'un recours aboutissant à rapporter la décision de l'inspecteur, la base de données des inspections est mise à jour. L'autorité ayant rapporté la décision s'assure de la mise à jour de la publication de l'information.

## **Article 55**

### **Frais relatifs à une inspection, frais d'immobilisation**

1. Les frais liés aux attestations, analyses, expertises, interventions de sociétés tiers, chantiers, organismes agréés ou États du pavillon requises dans le cadre du contrôle par l'État du port en vue de la correction d'une anomalie révélée lors d'une inspection ou requises lors d'une inspection renforcée sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.
2. Les frais de transport liés à une inspection sollicitée au mouillage par le propriétaire ou l'exploitant du navire sont à la charge de ce dernier.
3. Le coût des inspections effectuées sur des navires ayant fait l'objet d'une décision de refus d'accès et sur les navires soumis à vérifications avant exploitation, est à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire, y compris les frais de transport des inspecteurs.
4. Dans le cas où une inspection justifie l'immobilisation ou l'ajournement d'un navire, tous les frais engendrés par l'inspection sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

Sur le fondement du décompte horaire établi par l'inspecteur, les créances de l'État représentatives des frais d'inspection font l'objet de titres de perception émis et recouverts dans les conditions prévues à l'article 80 du décret n° 62-1587 du 29 décembre 1962 portant règlement général sur la comptabilité publique. Le titre de perception est établi à l'encontre du représentant, sur le territoire national, du propriétaire ou l'exploitant du navire. Le propriétaire ou l'exploitant du navire désigne pour le représenter un agent maritime, consignataire du navire, ou tout autre représentant légal. A défaut, le titre est établi directement à l'encontre de ce même propriétaire ou de l'exploitant du navire. Dans ce cas, l'immobilisation éventuelle n'est levée qu'après le paiement intégral de ces créances.

Le ministre chargé de la mer définit par arrêté, la tarification horaire applicable et les modalités du décompte horaire visé ci-dessus.

## **Chapitre V : Organismes techniques**

### **Article 56**

#### **Sociétés de classification habilitées**

I.- 1. Une société de classification, agréée conformément au règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009, est habilitée par le ministre chargé de la mer dans des conditions définies par arrêté.

2. La société de classification habilitée, dans l'exécution des tâches qui lui sont déléguées, dispose des prérogatives de puissance publique nécessaires à l'accomplissement de sa mission de service public.

3. La société de classification habilitée délivre, vise, renouvelle, suspend, restitue et retire, en toute indépendance à l'égard de ses cocontractants, les titres de sécurité et de prévention de la pollution issus de tâches qui lui sont déléguées.

Sous peine de nullité des titres délégués délivrés il ne doit exister aucun lien de préposition ou de subordination, de droit ou de fait, entre la société de classification habilitée et le constructeur, le propriétaire ou l'exploitant du navire.

4. La société de classification habilitée délivre, vise, renouvelle, suspend, restitue et retire les titres de sécurité et de prévention de la pollution relatifs aux navires visés au paragraphe II de l'article 4-2, dans les conditions fixées par le présent décret et arrêtées par le ministre chargé de la mer.

A cette fin, la société de classification habilitée peut effectuer toute vérification ou exiger toute notification d'information auprès du chantier, du propriétaire ou exploitant du navire, ou du capitaine du navire.

5. Les recommandations formulées par la société de classification habilitée dans l'exercice de sa délégation ont valeur et effet de prescription au sens et en application de l'article 5 - paragraphe V. point c) du présent décret.

II. - 1. Le maintien de l'habilitation de la société de classification est subordonné à des contrôles périodiques et des évaluations effectués par le ministre chargé de la mer, dans les conditions définies par arrêté.

2. Les commissions de visite et d'étude ainsi que les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes peuvent, dans le cadre de ce contrôle de second niveau et en application de l'article 33 du présent décret, procéder à des vérifications de conformité du navire aux normes de sécurité et de prévention de la pollution et aux dispositions du présent décret.

3. Le ministre chargé de la mer peut suspendre ou retirer l'habilitation de la société de classification. Les conditions et les modalités de la suspension ou du retrait de l'habilitation par le ministre chargé de la mer sont définies par arrêté.

III.- A l'exception des navires à usage personnel, des navires traditionnels et des navires de course, tout navire de plus de vingt-quatre mètres doit posséder la première cote d'une société de classification habilitée correspondant à son exploitation, et demeurer conforme aux conditions de son attribution. Un arrêté du ministre chargé de la mer définit, pour chaque type de navire, les domaines minimaux couverts par la classification dite première cote.

IV – A l'exception des navires de plaisance, tout navire de moins de vingt-quatre mètres doit faire l'objet d'une approbation de sa structure par une société de classification habilitée.

V. Le propriétaire ou exploitant du navire ou la société de classification habilitée communique au chef du centre de sécurité des navires ou au président de la commission d'étude compétente, à sa demande, les rapports, études, expertises, analyses, essais, épreuves ou tout autre document établi pour la délivrance, le visa ou le renouvellement du certificat délégué ou du certificat de classe.

Le propriétaire ou exploitant du navire ou le chantier transmet à la société de classification habilitée toute information pertinente relative au navire dont l'un des titres de sécurité ou de prévention de la pollution est délivré, visé ou renouvelé par elle ou auquel elle attribue la première cote de sa classe lorsque celle-ci est obligatoire.

VI- La société de classification habilitée organise le traitement de la réclamation formulée par le propriétaire ou l'exploitant du navire à l'encontre d'une décision prise en application de l'article 4-2 paragraphe II.

La société de classification délégataire fixe les modalités et les motifs de ce recours. Elle motive sa décision.

VII- La société de classification habilitée notifie annuellement au ministre chargé de la mer la liste des navires battant pavillon français inscrits sur son registre de classification.

Elle notifie également sans délai, dès qu'elle en a connaissance, toute modification, suspension ou retrait de classe.

## **Article 56-1**

### **Organismes de certification et de contrôle**

I. - Les organismes chargés de certifier, les systèmes d'assurance qualité des équipements marins, autres que ceux soumis aux procédures de certification CE, ou d'effectuer au nom de l'administration des opérations de contrôle de conformité de tels systèmes, sont habilités pour exercer ces missions par arrêté du ministre chargé de la mer pris après avis de la commission d'étude compétente.

II. - Les organismes chargés de mettre en œuvre les procédures d'évaluation de la conformité à la certification CE des équipements marins sont notifiés à la Commission européenne. Ces organismes sont habilités pour exercer cette mission par arrêté du ministre chargé de la mer pris après avis de la commission d'étude compétente.

III.- Les organismes chargés de délivrer les certificats relatifs aux cargaisons destinées à être transportées à bord d'un navire et requis par les conventions internationales pertinentes sont désignés par le ministre chargé du transport maritime des marchandises dangereuses, le ministre chargé de la mer ou l'autorité de sûreté nucléaire selon leurs attributions respectives après avis de la commission d'étude compétente.

IV.- Les organismes chargés de certifier les conteneurs sont habilités par arrêté du ministre chargé de la mer, après avis de la commission d'étude compétente, pour exercer cette mission.

V.- Les conditions et les procédures d'habilitation et d'agrément sont arrêtées par le ministre chargé de la mer.

## **TITRE II : REGLES GENERALES DE SECURITE ET DE LA PREVENTION DE LA POLLUTION**

### **Article 57**

Les dispositions du présent titre sont prises pour l'application des articles L. 5113-1 et L. 5241-2 du code des transports.

### **Chapitre I : Dispositions relatives aux navires**

#### **Article 58**

##### **Construction de la coque**

I. - La coque doit être construite et compartimentée de manière à assurer une flottabilité et une solidité appropriées. Le nombre d'ouvertures dans les bordés et le

cloisonnement doit être réduit au minimum, et des moyens d'obturation de ces ouvertures doivent être prévus. Une installation de pompage doit permettre d'épuiser et d'assécher un compartiment étanche quelconque après avarie, à l'exception du compartiment siège de la voie d'eau éventuelle.

II. - Sous réserve des cas prévus aux articles 5 et 56, les navires doivent :

1. Porter sur leur coque des marques de franc-bord déterminant de façon apparente la limite supérieure d'enfoncement qu'il est licite d'atteindre dans les différentes conditions de navigation et d'exploitation ;

2. Subir un essai de stabilité après achèvement ou en cas de transformations importantes.

### **Article 58-1**

#### **Construction des machines**

Les machines, les chaudières et autres capacités sous pression, les installations frigorifiques, l'appareil à gouverner ainsi que leurs auxiliaires et commandes, les tuyautages et accessoires associés, doivent être conçus et construits de manière à être adaptés au service auquel ils sont destinés.

Ils doivent être installés, fixés et protégés de manière à limiter le rayonnement et le bruit, et à protéger le personnel contre tout contact avec des pièces mobiles et des surfaces chaudes.

Le choix des matériaux utilisés doit tenir compte de l'usage auquel le matériel est destiné, des conditions prévues d'exploitation et des conditions d'environnement à bord.

Les locaux des machines doivent être de dimensions suffisantes et être aménagés de manière à ce que les opérations de conduite et d'entretien s'effectuent sans danger. Ils doivent être éclairés et ventilés de manière appropriée.

### **Article 59**

#### **Protection contre l'incendie**

La protection contre l'incendie à bord des navires doit satisfaire aux conditions suivantes :

a) Les locaux habités doivent être séparés du reste du navire par des cloisonnements ayant une résistance mécanique et thermique appropriée ;

b) Tout incendie doit pouvoir être détecté, limité et combattu à l'endroit où il a pris naissance ;

c) Les issues doivent être protégées ;



d) Les installations, matériels et équipements doivent être contrôlés et surveillés.

## **Article 60**

### **Installations électriques**

Les installations électriques des navires, la nature du courant, les tensions, le système de production et de distribution, l'appareillage de manœuvre et de protection, les matériels et les batteries d'accumulateurs doivent être tels que soient assurés tant les services essentiels au maintien de la sécurité dans toutes les circonstances nécessitant des mesures de secours que la sécurité des passagers, de l'équipage et du navire à l'égard des accidents d'origine électrique.

## **Article 61**

### **Sécurité de la navigation**

Toutes dispositions doivent être prises pour permettre aux navires d'effectuer une navigation sûre quelles que soient les circonstances.

A cette fin, les navires doivent être pourvus :

- a) Des informations et recommandations relatives aux routes et signaux ;
- b) D'appareils, instruments et documents nautiques ;
- c) De matériels d'armement et de rechange ;
- d) Du matériel de signalisation pour prévenir les abordages en mer.

L'usage de l'un quelconque des signaux de détresse prescrits par les conventions internationales est strictement réservé aux cas de détresse.

Un arrêté du ministre chargé de la mer fixe les règles particulières de sécurité applicables au transport des marchandises dangereuses et des cargaisons.

## **Article 62**

### **Installations de radiocommunications**

Les navires doivent disposer d'installations de radiocommunications suffisantes, d'une part, pour assurer la veille, l'émission et la réception sur une ou plusieurs fréquences de détresse et, d'autre part, pour entrer en liaison, à tous moments, avec une station côtière ou terrestre de navires, compte tenu des conditions normales de propagation des ondes radioélectriques.

## **Article 63**

### **Sauvetage**

I. - Pour prendre la mer, un navire doit posséder les engins collectifs et individuels nécessaires pour le sauvetage de toutes les personnes présentes à bord.

II. - Les embarcations et radeaux de sauvetage, ainsi que les engins flottants d'un navire, doivent être promptement disponibles en cas d'urgence.

A cet effet, les conditions suivantes doivent être remplies :

1. Les embarcations, les radeaux de sauvetage et les engins flottants doivent être installés de manière à pouvoir être sûrement et rapidement mis à la mer dans des conditions défavorables d'assiette et de bande ;

2. Il doit être possible d'embarquer dans les embarcations de sauvetage et à bord des radeaux de sauvetage rapidement et en bon ordre ;

3. L'installation de chaque embarcation, radeau de sauvetage et engin flottant doit être telle qu'elle ne gêne pas la manœuvre des autres embarcations, radeaux ou engins flottants ;

4. Les embarcations sont, autant que possible, réparties également de chaque bord.

III. - Tous les engins de sauvetage doivent être maintenus en bon état de service et prêts à être immédiatement utilisés avant que le navire ne quitte le port et à tout moment pendant le voyage.

IV. - Des consignes concernant l'utilisation des matériels, l'évacuation et l'abandon du navire doivent être affichées à bord.

V. - Avant le départ d'un navire à passagers, le capitaine porte à la connaissance de l'autorité compétente les éléments d'information nécessaires à la recherche et au sauvetage en mer concernant les passagers. Le ministre chargé de la mer arrête la liste de ces éléments d'information en fonction des conditions d'exploitation des navires.

## **Article 64**

### **Habitabilité - Hygiène**

Le plan d'ensemble de tout navire, indiquant l'emplacement et les dispositions générales du logement de l'équipage, doit être soumis à la commission centrale ou régionale de sécurité.

L'emplacement, les moyens d'accès, la construction et la disposition des locaux affectés à l'équipage et aux passagers doivent être tels qu'ils assurent une sécurité et une hygiène suffisantes, une protection contre les intempéries et la mer, ainsi qu'un isolement contre la chaleur, le froid et le bruit.

Les installations sanitaires et les dispositions relatives à la conservation des vivres et boissons doivent être appropriées.

## **Article 65**

### **Service médical**

Tout navire doit avoir en permanence à bord la dotation médicale et le personnel médical déterminés en fonction des caractéristiques du voyage, de celles des cargaisons transportées ainsi que du nombre de personnes embarquées.

La dotation doit être complète, conservée dans de bonnes conditions et les dates de péremption des médicaments qui la composent strictement respectées.

## **Article 66**

### **Sécurité du travail maritime**

I. - Tout navire doit être conçu, construit, aménagé et maintenu de manière à assurer la protection des gens de mer contre les accidents qui peuvent être provoqués, notamment par les machines, les ancres, les chaînes et les câbles. Il doit également posséder les moyens de prévention satisfaisants, y compris de protection individuelle.

II. - Tout équipement marin, et plus généralement tout équipement de travail et moyen de protection mis en service ou utilisé sur un navire, doit être installé, réglé et maintenu de manière à préserver la sécurité et la santé des membres de l'équipage.

## **Article 67**

### **Prévention de la pollution**

En vue de prévenir la pollution des eaux de la mer, les navires doivent être construits, équipés et exploités de manière à ne rejeter que les effluents autorisés et à conserver à bord les autres effluents.

## **Article 68**

### **Dispositions particulières**

I. Tout navire armé est tenu de détenir en permanence à son bord :

1. Tout titre de sécurité ou de prévention de la pollution, ou le document en tenant lieu.
2. La totalité du matériel de sécurité correspondant à la navigation autorisée par le permis. Le matériel de sauvetage est prévu pour le plus grand nombre de personnes prévu par le permis de navigation et est rigoureusement conforme à celui exigé pour la catégorie maximale autorisée.

Sur les navires de plaisance qui ne sont pas soumis à l'obligation de permis de navigation, la dotation en matériel d'armement et de sécurité embarqué à bord est celle correspondant au lieu de navigation et doit être suffisante au regard du nombre de personnes effectivement embarquées.

II. Tout navire de plaisance à usage personnel qui est loué ou qui appartient à une association, et tout navire de plaisance de formation, doivent faire l'objet chaque année d'une vérification spéciale effectuée sous la responsabilité du loueur ou du responsable de l'organisme ou de l'association. Le résultat de ce contrôle est inscrit sur un registre spécial tenu à la disposition de l'autorité et des usagers.

III. Tout navire de plaisance doit être doté d'une plaque signalétique inaltérable et fixée à demeure. S'il est fabriqué ou importé en série, il doit comporter un numéro d'identification faisant partie intégrante de la coque.

IV. Il est interdit :

1. D'exposer, de mettre en vente, de vendre, d'importer, de louer, de mettre à disposition ou de céder à quelque titre que ce soit un équipement marin qui n'est pas approuvé ou conforme à un modèle approuvé ou qui n'a pas obtenu la marque européenne de conformité.

Toutefois, des équipements marins neufs ne satisfaisant pas à ces dispositions peuvent, pour une durée déterminée, être autorisés pour :

- l'exposition et l'importation aux fins d'exposition dans les foires et salons autorisés ;
- l'utilisation, aux seules fins de démonstration ou d'expérimentation.

Les mesures nécessaires, destinées à éviter toute atteinte à la sécurité et à la santé des personnes chargées de la démonstration et de celles exposées aux risques qui en résultent, doivent être mises en œuvre en pareil cas.

Lorsqu'il est fait usage d'une des autorisations temporaires ci-dessus mentionnées, un avertissement doit être placé à proximité pendant toute la durée de celle-ci. Il mentionne la non-conformité des équipements et l'impossibilité de les acquérir ou d'en faire usage avant leur mise en conformité.

2. De mettre en service ou d'utiliser un équipement marin ou un navire de plaisance qui n'est pas approuvé ou conforme à un modèle approuvé ou qui n'a pas obtenu la marque européenne de conformité.

## **Article 69**

### **Réglementation technique**

I. - Des arrêtés du ministre chargé de la mer et, le cas échéant, des arrêtés pris conjointement avec les ministres intéressés fixent les dispositions générales de sécurité et de prévention de la pollution auxquelles doivent satisfaire les navires et leurs équipements marins, en application des articles 58 à 68, en fonction des types de navires et des conditions particulières d'exploitation qui leur sont dévolues.

II.- Les dispositions visées au I ci-dessus auxquelles les navires et les équipements marins sont assujettis sont regardées comme satisfaites si les conditions posées par les dispositions techniques réglementaires des autres États membres de l'Union européenne ou d'autres États parties à l'accord instituant l'Espace économique européen sont remplies et dès lors que celles-ci assurent un niveau de sécurité équivalent.

## **Article 70**

### **Cas particuliers**

I. - Navire existant ou en construction.

L'autorité compétente pour autoriser la délivrance des titres de sécurité peut accorder, à la demande du propriétaire ou de l'exploitant du navire, ou de leur représentant des dérogations aux dispositions du présent décret ou des arrêtés prévus à l'article 69, pour les navires existant ou en construction à la date de publication de ces arrêtés, dont les installations ne sont pas conformes à ces dispositions.

L'autorité compétente peut alors imposer des mesures tendant à obtenir une sécurité équivalente.

II. - Navire refondu, réparé ou transformé.

Toute refonte, réparation, modification ou transformation substantielle d'un navire intervenue postérieurement à la date d'entrée en vigueur des arrêtés prévus par l'article précédent doit faire l'objet d'une déclaration du propriétaire ou de l'exploitant du navire à l'autorité compétente pour autoriser la délivrance des titres de sécurité d'un navire en construction. Celle-ci peut exiger que soient appliquées aux parties refondues ou réparées, modifiées ou transformées substantiellement ainsi qu'aux emménagements qui en résultent les dispositions du présent décret et des arrêtés pris pour son application.

III. - Navire d'un type particulier. Exemption.

L'autorité compétente pour autoriser la délivrance des titres de sécurité peut dispenser de certaines dispositions des arrêtés prévus à l'article 69 les navires dont la conception, l'affectation ou les conditions d'exploitation justifient des dispositions particulières.

L'autorité compétente peut dispenser à titre temporaire de certaines dispositions des arrêtés prévus à l'article 69 les navires qui effectuent un voyage isolé ne correspondant pas à leur catégorie de navigation habituelle, sous réserve de l'application de toutes dispositions complémentaires jugées utiles pour assurer la sécurité au cours du voyage envisagé.

Les exemptions visées au présent paragraphe ne peuvent être accordées, pour les navires soumis aux conventions internationales en vigueur, que dans les limites fixées par ces conventions.

#### IV. - Équivalence.

Lorsque, dans le présent décret, ou dans les textes pris pour son application, il est prévu que l'on doit placer ou avoir à bord une installation, un matériel, un matériau ou un dispositif ou lorsqu'il est prévu qu'une disposition particulière doit être adoptée, le ministre chargé de la mer peut, sur avis de la commission de sécurité compétente, accepter toute autre installation, appareil, matériel, matériau, dispositif ou disposition dont l'équivalence est établie par des essais préalables ou de toute autre manière appropriée.

#### V. - Réglementation.

L'autorité compétente pour autoriser la délivrance des titres de sécurité et de prévention de la pollution peut faire application, en tant que de besoin, des règles des sociétés de classification habilitées, après avis de la commission de sécurité compétente.

VI. Prescriptions d'application locale pour tous les navires à l'exception de ceux relevant de la compétence de la commission centrale de sécurité.

Si les conditions locales d'exploitation ou la conception spécifique du navire en exploitation dans une zone déterminée justifient que ce dernier soit conforme à des mesures particulières de sécurité, le ministre chargé de la mer adopte ces mesures particulières de sécurité, sur avis de la commission régionale de sécurité compétente et selon des conditions fixées par arrêté.

Chacune de ces mesures s'applique à tout navire exploité dans les mêmes conditions particulières ou construit selon les mêmes normes de conception.

## **Chapitre II – Dispositions relatives aux cargaisons**

### **Article 71**

I.- Les navires français ou étrangers en provenance d'un port extra communautaire faisant escale dans un port et ayant à bord des marchandises dangereuses ou polluantes, ont en leur possession une déclaration fournie par le chargeur dont le contenu est précisé par arrêté du ministre chargé du transport maritime des marchandises dangereuses et des ministres chargés de la sûreté nucléaire.

II.- Sont prises par arrêté, selon le cas, du ministre chargé de la mer, du ministre chargé du transport maritime des marchandises dangereuses ou des ministres chargés de la sûreté nucléaire, les autres règles particulières de sécurité et de prévention de la pollution applicables :

- au transport des marchandises dangereuses ou polluantes et des autres cargaisons à bord des navires français;
- au transport des marchandises dangereuses ou polluantes et des autres cargaisons à bord des navires étrangers faisant escale dans un port, lorsqu'une décision de l'état du pays de production, d'expédition, du port de chargement ou de déchargement est requise en vertu des conventions internationales ;
- aux opérations de classement, d'emballage, de marquage, d'étiquetage, de placardage et de documentation des marchandises dangereuses ou polluantes et des cargaisons, en vue de leur transport maritime ;
- à la formation du personnel à terre ayant à s'occuper du transport de marchandises dangereuses ou polluantes par mer ;
- aux opérations de remplissage et de vidange des citernes mobiles, des véhicules citernes et des wagons citernes, ainsi que des opérations de chargement ou de déchargement des conteneurs, des véhicules et des wagons transportant des marchandises dangereuses ou polluantes et toute autre cargaison destinées à être transportées par mer.

Pour les substances radioactives et fissiles à usage civil, ces règles sont prises par arrêté des ministres chargés de la sûreté nucléaire.

Lorsque ces arrêtés concernent le transport des marchandises dangereuses ou polluantes en colis, ils sont pris après consultation de la commission interministérielle du transport des matières dangereuses.

### **Chapitre III – Dispositions relatives aux navires de plaisance à utilisation commerciale**

#### **Article 72**

Un arrêté du ministre chargé de la mer fixe les règles particulières de sécurité applicables aux navires de plaisance à utilisation commerciale.

### TITRE III : DISPOSITIONS PENALES

#### Article 73

I. - Sans préjudice des dispositions de la section 7 du chapitre 1<sup>er</sup> du titre IV du livre II de la partie 5 du code des transports, est puni des peines prévues pour les contraventions de la cinquième classe le fait :

- pour tout exploitant ou capitaine d'un navire d'enfreindre les conditions particulières portées sur le permis de navigation ;

- pour tout exploitant ou capitaine d'un navire, ainsi que pour tout propriétaire, constructeur, concepteur, importateur d'un navire de plaisance, d'enfreindre les dispositions générales de sécurité et de prévention de la pollution des articles 58 à 68 et celles contenues dans les arrêtés du ministre chargé de la mer pris en application des articles 69 et 72 du présent décret ;

- pour tout loueur et responsable d'organisme ou d'association visé au II de l'article 58 d'enfreindre les obligations de vérification qui y sont instituées ;

- pour tout exploitant ou capitaine d'un navire assujetti à la convention n° 68 sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires) adoptée le 27 juin 1946 par l'Organisation internationale du travail de ne pas aménager et équiper le service de cuisine et de table qui permette de fournir des repas convenables aux membres de l'équipage ;

- pour tout capitaine d'un navire assujetti à la convention n° 68 sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires) adoptée le 27 juin 1946 par l'Organisation internationale du travail, ou par un officier spécialement désigné par lui à cet effet, de ne pas inspecter à la mer les provisions d'eau ainsi que les locaux et les équipements utilisés pour l'emmagasinage et la manipulation des vivres et de l'eau, ainsi que la cuisine et toute autre installation utilisée pour la préparation et le service des repas ;

- pour tout exploitant ou capitaine d'un navire assujetti à la convention n° 92 sur le logement des équipages adoptée le 18 juin 1949 par l'Organisation internationale du travail de modifier ou de transformer les logements et tous les locaux réservés à l'équipage sans approbation par l'autorité compétente ;

- pour tout exploitant ou capitaine d'un navire assujetti à la convention n° 92 sur le logement des équipages adoptée le 18 juin 1949 par l'Organisation internationale du travail de relier par des ouvertures les postes de couchage avec les compartiments affectés à la cargaison, les salles de machines et les chaufferies, la lampisterie, les magasins à peintures, les magasins du pont et de la machine et autres magasins généraux, les séchoirs, les locaux affectés aux soins de propreté en commun ou les water-closet ;

- pour tout exploitant ou capitaine d'un navire assujetti à la convention n° 92 sur le logement des équipages adoptée le 18 juin 1949 par l'Organisation internationale du travail de loger par poste de couchage un nombre de personnes supérieur au nombre maximum de personnes autorisé ;



- pour tout exploitant ou capitaine d'un navire assujetti à la convention n° 92 sur le logement des équipages adoptée le 18 juin 1949 par l'Organisation internationale du travail d'affecter l'infirmerie à un usage autre que le traitement éventuel des malades ;

- pour tout constructeur, exploitant ou capitaine d'un navire assujetti à la convention n° 126 sur le logement à bord des navires de pêche adoptée le 21 juin 1966 par l'Organisation internationale du travail de ne pas installer les équipements sanitaires suffisants et les aménagements nécessaires pour que l'équipage puisse prendre ses repas, préparer des aliments et se reposer ;

- pour tout constructeur, exploitant ou capitaine d'un navire assujetti à la convention n° 126 sur le logement à bord des navires de pêche adoptée le 21 juin 1966 par l'Organisation internationale du travail de ne pas disposer d'emplacement, de moyens d'accès, de construction et de disposition du logement de l'équipage par rapport aux autres parties du navire de pêche tels qu'ils assurent une sécurité suffisante, une protection contre les intempéries et la mer, ainsi qu'un isolement contre la chaleur, le froid, le bruit excessif et les odeurs ou émanations provenant des autres parties du navire ;

- pour tout constructeur, exploitant ou capitaine d'un navire assujetti à la convention n° 126 sur le logement à bord des navires de pêche adoptée le 21 juin 1966 par l'Organisation internationale du travail de ne pas installer, lorsque cela est exigé, une cabine spéciale isolée pour le cas où un membre de l'équipage serait blessé ou tomberait malade ;

- pour tout exploitant ou capitaine d'un navire assujetti à la convention n° 126 sur le logement à bord des navires de pêche adoptée le 21 juin 1966 par l'Organisation internationale du travail de ne pas embarquer de dotation médicale de bord, d'un type approuvé, accompagnée d'instructions aisément compréhensibles ;

- pour tout exploitant ou capitaine d'un navire assujetti à la convention n° 126 sur le logement à bord des navires de pêche adoptée le 21 juin 1966 par l'Organisation internationale du travail de ne pas maintenir en état de propreté et dans des conditions d'habitabilité convenables les logements de l'équipage ;

- pour tout exploitant ou capitaine d'un navire assujetti à la convention n° 126 sur le logement à bord des navires de pêche adoptée le 21 juin 1966 par l'Organisation internationale du travail d'emmagasiner dans les logements de l'équipage des marchandises ou des approvisionnements qui ne sont pas la propriété personnelle de ses occupants ;

- pour tout exploitant ou capitaine d'un navire assujetti à la convention sur le jaugeage des navires faite à Londres le 23 juin 1969 de ne pas détenir un certificat international de jaugeage en cours de validité ;

- pour tout exploitant ou capitaine d'un navire assujetti à la convention sur le jaugeage des navires faite à Londres le 23 juin 1969 d'apporter des modifications aux caractéristiques principales du navire entraînant un changement de la jauge brute ou de la jauge nette telle qu'indiquée sur le certificat international de jauge ou sur l'attestation de jauge ;

- pour tout exploitant ou capitaine d'un navire assujetti à la convention n° 134 sur la prévention des accidents du travail des gens de mer adoptée le 30 octobre 1970 par l'Organisation internationale du travail de ne pas fournir du matériel de protection ou d'autres dispositifs de prévention des accidents, et/ou de ne pas prévoir de dispositions en vertu desquelles les gens de mer sont tenus d'utiliser ce matériel et ces dispositifs et d'observer les mesures de prévention qui les concernent ;

- pour tout exploitant ou capitaine d'un navire assujetti à la convention n° 164 sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer) adoptée le 8 octobre 1987 par l'Organisation internationale du travail de ne pas respecter les dispositions pertinentes de la convention,

- pour tout exploitant ou capitaine d'un navire de charger un conteneur non agréé ou dépourvu de plaque d'agrément ;

- pour tout capitaine de navire étranger de ne pas se soumettre à l'obligation de déclaration prévue à l'article 43 du présent décret ;

- pour tout capitaine de navire étranger, son armateur ou son agent de ne pas se soumettre à l'obligation de notification prévue à l'article 48 ;

II. - Les mêmes peines sont applicables aux responsables des opérations de chargement, de déchargement, de classification, d'emballage, de marquage, d'étiquetage, de déclaration et de manutention des marchandises dangereuses ou polluantes et des autres cargaisons qui n'auront pas respecté les dispositions des arrêtés pris en application de l'article 71 du présent décret.

### **Article 73-1**

Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement des infractions définies aux articles 73 et 73-1 dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal. Elles encourent les peines prévues aux articles 131-40 à 131-44 du code pénal.

### **Article 73-2**

En cas de récidive de la contravention définie à l'article 73, les peines prévues pour la récidive des contraventions de la 5e classe seront applicables.

En cas de récidive de la contravention définie à l'article 73-1, la peine d'amende prévue pour la récidive des contraventions de la 5e classe sera applicable.

En cas de récidive d'une contravention, les personnes morales encourent la peine prévue à l'article 132-15 du code pénal.

## **Titre IV : Dispositions diverses**

### **Article 74**

Le présent décret est applicable en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna, dans les Terres australes et antarctiques françaises et en Nouvelle-Calédonie, sous réserve des compétences dévolues à ces collectivités, et exercées par elles en application des statuts les régissant.

Les dispositions de la directive 2009/16/CE sont applicables uniquement en France métropolitaine.

### **Article 75**

Le décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution est abrogé.

### **Article 76**

Le ministre d'État, ministre de la défense et des anciens combattants, le ministre d'État, ministre des affaires étrangères et européennes, le ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, le garde des sceaux, ministre de la justice et des libertés, le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration, le ministre du travail, de l'emploi et de la santé, le ministre du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'État, le ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche, de la ruralité et de l'aménagement du territoire, le ministre des sports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le [    ]

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'Écologie, du Développement durable,  
des Transports et du Logement