

**Objet :** Modification du décret 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution

**Référence :** Projet de modification du décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution pour y intégrer la certification sociale des navires et mettre en conformité ses dispositions relatives aux plaintes à terre conformément à la convention du travail maritime, 2006 (CTM) de l'Organisation internationale du travail (OIT).

**Annexes :** Modifications du décret

La France a ratifié la Convention du Travail Maritime, 2006 (CTM) le 28 février 2013. En application de cette convention, le 20 août 2013 et au plus tard le 28 février 2014, tous les navires entrant dans le champ d'application de la CTM, de plus de 500 et effectuant une navigation internationale, devront détenir un certificat de travail maritime et une déclaration de conformité du travail maritime, à l'issue d'une visite à bord.

Parallèlement à ce bloc, plusieurs items doivent être modifiés dans le décret susvisé, afin de procéder à la mise en conformité du texte avec certaines dispositions internationales (toilette de mer) et nationales (suppression de la commission sur la sécurité des conteneurs et rapatriement des compétences en la matière au niveau de la commission centrale de sécurité).

Le projet vise à :

1) Intégrer dans le décret n°84-810 du 30 août 1984 la certification sociale des navires en application notamment des articles L. 5112-1, L. 5241-3, L. 52-4, L. 5241-7 et L. 5514-2 du code des transports. Cela vise les visites, préalables et obligatoires, la délivrance de la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime et le visa de la partie II de la même déclaration et la délivrance, le visa et le renouvellement du certificat de travail maritime par les chefs de centre de sécurité des navires, qui peuvent déléguer ces compétences propres aux inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes (ISNPRPM).

2) Mettre en conformité les dispositions de ce décret relatives aux plaintes dans le cadre du contrôle par l'Etat du port des navires étrangers aux prescriptions de la CTM, telles que reprises dans la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port.

3) Mettre le texte en conformité différentes normes techniques suite à un retour d'expérience ou à un besoin de centralisation de certaines attributions :

- élargissement des organismes techniques pouvant procéder à des approbations de structure
- mise en cohérence des dispositions relatives à la suspension de certains titres et certificats
- centralisation des dispositions relatives à la sécurité des conteneurs dans le décret (abrogation d'un autre décret) et suppression de la commission de sécurité des conteneurs, intégrée à la CCS
- délai de suspension des titres avant retrait qui passe de 3 à 6 mois.

**AVIS DE LA COMMISSION**

**La commission prend note.**

**ANNEXE**

**Modifications du décret**  
**n°84-810**

**(envoi par courriel)**

**DÉCRET N°84-810 DU 30 AOÛT 1984 RELATIF À LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE, À L'HABITABILITÉ À BORD DES NAVIRES ET À LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION**

Le Premier ministre, Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre des relations extérieures, du ministre de la défense, du ministre de l'intérieur et de la décentralisation, du ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur, du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, du ministre de l'environnement et du ministre délégué auprès du ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur, chargé des P.T.T.,

Vu le code du travail maritime ;

Vu le code des P.T.T. ;

Vu le code pénal, et notamment son article R. 25 ;

Vu la loi n° 42-427 du 1er avril 1942 modifiée relative aux titres de navigation maritime ;

Vu la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution ;

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 ;

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

**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 de plaisance à usage personnel : tout navire de plaisance utilisé à titre privé par son propriétaire, une association à but non lucratif, un locataire qui en a l'entière disposition ou un emprunteur à titre gratuit, pour une navigation de loisir ou de sport, sans qu'il puisse être utilisé pour une activité commerciale à l'exception de l'affichage de messages de parrainage ;

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

a) D'un centre nautique ou subaquatique soumis au régime déclaratif prévu à l'article R. 322-1 du code du sport ;

b) D'un établissement de formation agréé visant à l'obtention des titres permettant la conduite des navires de plaisance ;

3.3. Navire de plaisance à utilisation commerciale : tout navire de plaisance utilisé pour une prestation commerciale d'embarquement de passagers au sens du 4 du II.- du présent article, dans les conditions suivantes :

a) Le navire est placé sous la responsabilité de l'armateur ou de son représentant, le capitaine ;

b) Le navire effectue une navigation touristique ou sportive, à l'exclusion de toute exploitation d'une ligne régulière ;

c) Le nombre de passagers pouvant être admis à bord est limité dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé de la mer en fonction de la configuration du navire et du type de voyage, sans pouvoir excéder douze passagers sur un navire à propulsion mécanique et trente passagers sur un navire à voile, sauf s'il s'agit d'un navire à voile historique conçu avant 1965 ou de la réplique individuelle d'un tel navire, sur lequel le nombre de passagers n'excède pas cent vingt ;

4. Navire de charge : tout navire autre qu'un navire à passagers, 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 et sans que le nombre de passagers ne soit supérieur à douze.

II.- Les expressions ci-dessous désignent :

1. Centres de sécurité des navires : services spécialisés des directions interrégionales de la mer compétents en matière :

– de sécurité des navires ;

– d'habitabilité ;

– de sécurité du travail maritime ;

– de prévention des risques professionnels maritimes ;

– d'hygiène et de vie à bord ;

– de prévention de la pollution par les navires ;

– de sûreté ; et

– de certification sociale des navires.

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

3. Inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes : les agents de l'État habilités par le ministre chargé de la mer, dans les conditions de formation et de qualification définies par le ministre chargé de la mer, affectés à des tâches de vérification :

– de sécurité des navires ;

– d'habitabilité ;

– de sécurité du travail maritime ;

– de prévention des risques professionnels maritimes ;

– d'hygiène et de vie à bord ;

– de prévention de la pollution par les navires ;

– de sûreté ; et

– de certification sociale des navires.

4. 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.

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.

5. 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.
6. Délégué de l'équipage : tout délégué de bord, tout délégué du personnel et, s'il est embarqué sur le navire, tout représentant du personnel navigant à la section des gens de mer du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail.
7. 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.
8. Société de classification habilitée : organisme habilité par le ministre chargé de la mer à effectuer au nom de l'État, 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.
9. Organismes de certification et de contrôle : tout organisme habilité par le ministre chargé de la mer, le ministre chargé du transport des marchandises dangereuses ou l'autorité de sûreté nucléaire.
10. 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.
11. Navire à voile : tout navire dont la voilure constitue, selon des dispositions arrêtées par le ministre chargé de la mer, le mode principal de propulsion.
12. 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.
13. Voyage international : tout voyage effectué par un navire dont les lieux de départ et de destination sont situés dans deux États différents.
14. Catégories de navigation : les catégories de navigation effectuées par les navires soumis au présent décret, telles qu'elles sont arrêtées par le ministre chargé de la mer.
15. Longueur : sauf indication contraire précisée par arrêté du ministre chargé de la mer pour le type de navire considéré, la longueur hors tout.
16. 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.
17. Longueur de référence : 96 p. 100 de la longueur totale à la flottaison, située à une distance de la ligne de quille égale à 85 p. 100 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.
18. Jauge brute : la jauge résulte du calcul du volume de l'ensemble des espaces du navire limités par la coque, les cloisons et les ponts, conformément aux dispositions de la convention sur le jaugeage des navires, faite à Londres le 23 juin 1969 ou du règlement (CE) n° 2930/86 modifié du Conseil du 22 septembre 1986 définissant les caractéristiques des navires de pêche. La jauge est exprimée sans unité.
19. Équipement 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.
20. 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.

21. Mise sur le marché : pour l'application des directives de l'Union européenne, la 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.

22. 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.

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

24. Compagnie : propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'exploitant 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 international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et pour la prévention de la pollution (code ISM).

25. 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.

26. 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.

27. Exploitant du navire ou exploitant : tout organisme ou personne, tel que l'exploitant-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, à l'exception des dispositions relatives à la certification sociale du navire.

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

29. Inspecteur : au titre du contrôle des navires étrangers par l'État du port, un 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 du ministre chargé de la mer.

30. Organisme agréé : au titre du contrôle des navires étrangers par l'État du port, une société de classification ou autre organisme privé effectuant des tâches réglementaires pour le compte d'une administration d'un État du pavillon.

31. Armateur au titre de la certification sociale du navire : l'armateur tel que défini à l'article L. 5511-1 du code des transports.

32. Certification sociale du navire : procédure de délivrance de la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime, de visa de la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime et de délivrance, de visa et de renouvellement du certificat de travail maritime (convention du travail maritime).

33. Annexe : embarcation ou engin utilisé à des fins de servitude à partir d'un navire porteur devant pouvoir être hissé facilement sur celui-ci, non soumis aux dispositions des articles L. 5112-2 et L 5241-3 du code des transports.

34. Conteneur : engin de transport tel que défini par la convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs.

35. Propriétaire de conteneur : par propriétaire, on entend soit le propriétaire au sens de l'article 544 du code civil, soit le locataire à bail ou le dépositaire si les parties à un contrat conviennent que le locataire à bail ou le dépositaire assumera la responsabilité du propriétaire en ce qui concerne l'entretien et l'examen du conteneur conformément aux dispositions de la convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs.

36. Navire ou engin flottant remorqué : tout navire ou engin flottant ne disposant pas d'une autonomie de propulsion lui permettant d'affronter seul les périls de la mer, et qui est déplacé par un navire auquel il est pris en remorque.

## TITRE I : TITRES DE SÉCURITÉ ET CERTIFICATS DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION – CONTRÔLES DES NAVIRES

### ARTICLE 2

Les dispositions du présent titre sont prises pour l'application des articles L. 5112-2, L. 5241-2, L. 5241-3, L. 5241-4, L. 5241-7, L. 5241-8, L. 5334-3, L. 5334-4 et L. 5514-1 du code des transports.

Les dispositions des chapitres Ier, II et III du titre Ier et celles du titre Ier bis s'appliquent aux navires battant pavillon français.

Les dispositions du chapitre IV du titre Ier et celles de l'article 42-4 s'appliquent aux navires battant pavillon d'un État étranger.

## CHAPITRE I : TITRES DE SÉCURITÉ ET CERTIFICATS DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION

### ARTICLE 3

I.- Les titres de sécurité et les certificats de prévention de la pollution et le certificat de travail maritime mentionnés aux articles L. 5112-2, L. 5241-3 et L. 5514-1 du code des transports comprennent :

1° Les certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution ou, le cas échéant, les certificats d'exemption, prévus par les conventions internationales ;

2° Les titres et certificats de sécurité et de prévention de la pollution prévus par la réglementation de l'Union européenne ;

3° Le certificat national de franc-bord, lorsque le navire n'est pas titulaire d'un certificat international de franc-bord ;

4° Le certificat national de jaugeage, lorsque le navire n'est pas titulaire d'un certificat international de jaugeage ;

5° Le certificat de travail maritime, auquel est annexée la déclaration de conformité du travail maritime ;

6° Le permis de navigation prévu à l'article 4.

II.- Tout navire ou engin remorqué doit respecter les directives sur la sécurité déterminées par les dispositions de la résolution A.765(18) de l'assemblée de l'Organisation maritime internationale et n'est pas dans ce cas soumis au I.-. Une attestation de conformité à la résolution A.765(18) doit être délivrée en application de l'article 3-1.

III.- La délivrance, le visa et le renouvellement des titres et certificats mentionnés au I.- sont subordonnés à des visites du navire et, le cas échéant, à des études sur plans et documents, dans les conditions fixées par le présent décret et selon des modalités définies par arrêté du ministre chargé de la mer.

Un arrêté du ministre chargé de la mer précise la liste de ces titres et certificats, en indiquant les catégories de navires auxquels ils s'appliquent et la durée de leur validité.



**ARTICLE 3-1**

I.- Sont délivrés, visés et renouvelés au nom de l'État par une société de classification habilitée en application de l'article 42 :

1° Les titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution des navires de charge d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 effectuant des voyages internationaux, à l'exception des navires spéciaux, des navires à propulsion nucléaire ou soumis au 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 (recueil INF) ;

2° Pour tous les navires, le certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère par les moteurs, le certificat international du système antisalissure, l'approbation du registre des appareils de levage, le certificat international de franc-bord ;

3° Pour tous les navires, le certificat national de franc-bord. Toutefois, pour les navires dont la date de pose de quille est antérieure au 1er septembre 1984, il peut être renouvelé par le chef du centre de sécurité des navires.

II.- Sont délivrés au nom de l'État par une société de classification habilitée :

1° Pour tous les navires d'une longueur de référence supérieure ou égale à 24 mètres effectuant des voyages internationaux, le certificat international de jaugeage des navires ;

2° Pour les navires, d'une longueur hors tout supérieure ou égale à 15 mètres, à l'exception des navires de plaisance à usage personnel ou de formation, le certificat national de jaugeage en l'absence de certificat international de jaugeage ;

3° Pour les navires de plaisance à usage personnel ou de formation d'une longueur de référence supérieure ou égale à 24 mètres, le certificat national de jaugeage en l'absence de certificat international de jaugeage ;

4° Pour tous les navires, si la demande en est formée auprès de la société de classification habilitée, le certificat Panama et Suez ;

5° Pour tous les navires ou engins remorqués, une attestation de conformité à la résolution A.765(18).

III.- Sont délivrés, visés et renouvelés par le chef du centre de sécurité des navires compétent, après avis de la commission de visite ou d'étude :

1° Les certificats de gestion de la sécurité du navire ;

2° Les titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution des navires à propulsion nucléaire ou soumis au 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 (recueil INF) ;

3° Les titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution des navires spéciaux, des navires à passagers, des navires de pêche, des navires de charge d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 effectuant des voyages nationaux, des navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500 et des navires de plaisance à utilisation commerciale ;

4° Le certificat de travail maritime, après avoir visé la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime et le cas échéant, délivré la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime ;

5° Pour tous les navires, le permis de navigation prévu à l'article 4.

Toutefois, lorsque la visite du navire doit être réalisée à l'étranger dans une zone formellement déconseillée par le ministère des affaires étrangères, le ministre chargé de la mer peut déléguer à une société de classification habilitée le pouvoir de délivrer au nom de l'État les titres de sécurité des navires mentionnés au III.-.

IV.- Sont délivrés par le chef du centre de sécurité des navires compétent, après avis de la commission de visite ou d'étude, le certificat national de jaugeage pour tous les navires d'une longueur hors tout inférieure à 15 mètres, à l'exception des navires de plaisance à usage personnel ou de formation ;

V.- Le document de conformité à la gestion de la sécurité est délivré et renouvelé à une compagnie par :

1° Le ministre chargé de la mer, après avis de la commission centrale de sécurité, lorsque la compagnie détient au moins un navire entrant dans le champ d'application du code international de gestion de la sécurité ;

2° Le ministre chargé de la mer, après avis de la commission centrale de sécurité, lorsque la compagnie est soumise à l'application du règlement (CE) n° 336/2006 du 15 février 2006 et détient au moins un navire relevant de la compétence de la commission centrale de sécurité ou dont les titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution sont délivrés par une société de classification habilitée en application du I.- ;

3° Le directeur interrégional de la mer lorsque la compagnie est soumise à l'application du règlement (CE) n° 336/2006 du 15 février 2006 et ne détient aucun navire relevant de la commission centrale de sécurité.

VI.- Le visa annuel du document de conformité est accordé, après un audit de la compagnie mené dans les conditions prévues à l'article 29-1, par le conducteur d'audit selon des modalités définies par arrêté du ministre chargé de la mer.

VII.- Les visites des navires et les études sur plans et documents, effectuées par les sociétés de classification habilitées en application des I.- et II.-, sont réalisées selon les modalités définies par arrêté du ministre chargé de la mer.

Les visites des navires et les études sur plans et documents, effectuées par l'administration en application des III.- et IV.-, sont menées dans les conditions fixées par le présent décret et selon les modalités définies par arrêté du ministre chargé de la mer.

### **ARTICLE 3-2**

Les certificats d'exemption sont délivrés dans les conditions suivantes :

I.- Pour les catégories de navires dont la délivrance des titres de sécurité et des certificats de prévention de la pollution relève d'une société de classification habilitée, le certificat d'exemption correspondant est délivré par cette dernière, sur avis conforme du ministre chargé de la mer. Il est ensuite renouvelé par la société de classification habilitée.

II.- Pour les autres catégories de navires, le certificat d'exemption est délivré :

1° Par le ministre chargé de la mer, si sa durée de validité est supérieure ou égale à six mois et si 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 ;

2° Par le directeur interrégional de la mer, si sa durée de validité est supérieure ou égale à six mois et si les plans et documents ont été soumis à la commission régionale de sécurité ;

3° Par le chef du centre de sécurité des navires compétent, si sa durée de validité est inférieure à six mois.

Il est renouvelé par le chef du centre de sécurité des navires ou son délégué.

### ARTICLE 3-3

Le propriétaire, l'exploitant ou l'armateur au titre de la certification sociale 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 compétent, sans délai et dans tous les cas avant que le navire ne quitte le port ainsi, le cas échéant, qu'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 et du certificat de travail maritime 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, lorsque cette déclaration est relative à la sécurité du navire ou à la prévention de la pollution.

### ARTICLE 4

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 du navire, de prévention des risques professionnels maritimes ou de prévention de la pollution.

III.- 1° Le permis de navigation est délivré et renouvelé si, lorsqu'ils sont requis, tous les autres titres de sécurité, les certificats de prévention de la pollution, le certificat de travail maritime ainsi que les certificats prévus par les articles 42-5 et 42-6 du présent décret sont en cours de validité. Le permis de navigation cesse d'être valide si l'un au moins de ces titres ou certificats cesse de l'être.

2° Le permis de navigation des navires est délivré :

- par le président de la commission de visite de mise en service visée à l'article 26, lorsque la délivrance des titres et certificats relève de l'administration en application du III de l'article 3-1 ;
- par le chef de centre de sécurité des navires, sur la base des documents transmis par le propriétaire du navire ou son mandataire, lorsque la délivrance des titres et certificats relève d'une société de classification habilitée. Le contrôle effectué par le chef de centre de sécurité des navires sur ces titres est strictement documentaire ;

3° Le permis de navigation est renouvelé :

- par le président de la commission de visite périodique, après visite se déroulant conformément à l'article 27 du présent décret, lorsque la délivrance des titres et certificats relève de l'administration ;
- par le chef de centre de sécurité des navires, sur la base des documents transmis par le propriétaire du navire ou son mandataire, lorsque la délivrance des titres et certificats relève d'une société de classification habilitée. Le contrôle effectué par le chef de centre de sécurité sur ces titres est strictement documentaire.

Il peut être renouvelé sans visite préalable par le chef du centre de sécurité des navires, lorsque la date de fin de validité a fait l'objet d'une limitation par application des dispositions du 1° du III du présent article.

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

V.- Lorsque le permis est renouvelé ou délivré sous réserve de la réalisation de prescriptions dans des délais fixés, l'exploitant notifie au centre de sécurité des navires compétent si la prescription n'a pas été réalisée dans les délais impartis.

## ARTICLE 8

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

I.- Le certificat national de franc-bord peut être prorogé pour une période maximale de trois mois par la société de classification habilitée qui en a effectué la délivrance ou le précédent renouvellement. La période de validité du certificat renouvelé débute à partir de la date d'expiration initiale du précédent certificat.

II.- Les titres et certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution et le certificat de travail maritime peuvent être prorogés, dans les conditions fixées par les conventions internationales, par le chef du centre de sécurité des navires, 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 qui a délivré le certificat.

III.- Le permis de navigation peut être prorogé par le chef du centre de sécurité compétent ou l'autorité consulaire sur accord du chef du centre de sécurité des navires. Il ne peut être prorogé au-delà des limites de validité des titres internationaux ou du certificat de franc-bord, 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, pour une durée maximale de trois mois.

## ARTICLE 8-1

I.- Le chef du centre de sécurité des navires ou la société de classification habilitée prononcent, par une décision motivée, la suspension du ou des titres de sécurité ou certificats de prévention de la pollution concernés, après que le propriétaire ou l'exploitant du navire a été mis à même de présenter ses observations, lorsque, au cours d'une visite, l'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes ou une société de classification habilitée constate l'un des manquements suivants :

1° Le navire a cessé 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 ;

2° Une réparation importante n'a pas été signalée au chef de centre de sécurité des navires ;

3° Une prescription émise lors d'une visite menée au titre du présent décret n'est pas exécutée dans le délai imparti ;

4° La classe attribuée par une société de classification habilitée a été suspendue ou retirée ;

5° Le document de conformité au code ISM délivré à la compagnie du navire a été suspendu ou retiré ;

6° Le navire a cessé de satisfaire aux conditions de délivrance du certificat de travail maritime ;

7° Le navire ne dispose pas à son bord pendant plus de trois mois d'un équipage lui permettant de prendre la mer.

Ils édictent les prescriptions nécessaires à la mise en conformité du navire.

La suspension est notifiée au propriétaire et au capitaine du navire. La notification mentionne les délais et voies de recours. Lorsqu'une décision de suspension est prise par une société de classification habilitée, celle-ci en informe le chef de centre de sécurité des navires compétent.

Sauf lorsqu'il porte sur les certificats relatifs à l'aptitude au transport de cargaison, la suspension d'un titre de sécurité ou d'un certificat de prévention de la pollution, ou le fait de faire obstacle à l'accomplissement par l'autorité administrative compétente d'une visite spéciale, entraîne la suspension du permis de navigation.

II- Le ministre chargé de la mer prononce, par une décision motivée, la suspension du document de conformité à la gestion de la sécurité visé au V.- de l'article 3-1, lorsque le navire ou la compagnie ne respecte pas les conditions fixées au code international de gestion de la sécurité et au règlement n°336-2006 du 15 février 2006.

III.- La suspension produit effet, selon le cas, dans la limite de six mois :

1° Jusqu'à ce que le navire soit à nouveau conforme aux conditions de délivrance du ou des titres et certificats ou du certificat de travail maritime ;

2° Jusqu'à ce que la réparation ait été signalée et estimée satisfaisante ;

3° Jusqu'à nouvelle attribution de classe ;

4° Jusqu'à l'exécution de la prescription ;

5° Jusqu'à la restitution du document de conformité au code ISM ou la délivrance d'un nouveau document de conformité à ce code.

IV.- Après vérification que le navire satisfait à nouveau 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 la fin de la mesure de suspension.

V.- Pour les navires ne disposant pas de titres et certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution, à l'exception du certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère par les moteurs, le permis de navigation est suspendu lorsque le chef du centre de sécurité des navires constate l'un des manquements mentionnés aux 2° à 5° du I.- ou lorsqu'il est fait obstacle à l'accomplissement par l'autorité administrative compétente d'une visite spéciale. Les dispositions du I.- sont applicables.

Il est mis fin à la mesure de suspension, selon le cas, dans les conditions fixées au II.- ou après que la visite spéciale a été effectuée.

VI.- 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.

## ARTICLE 9

I.- Si, à l'expiration du délai imparti pour la mise en conformité, le navire ne satisfait toujours pas aux conditions de délivrance du titre de sécurité, de prévention de la pollution ou du certificat de travail maritime, le chef du centre de sécurité des navires ou la société de classification prononce, par une décision motivée, le retrait du ou des titres concernés, après que le propriétaire ou l'exploitant du navire a été mis à même de présenter ses observations.

La décision de retrait est notifiée au propriétaire et au capitaine du navire. La notification mentionne les délais et voies de recours ouverts à l'encontre de la décision de retrait.

Lorsqu'une décision de retrait est prise par une société de classification habilitée, celle-ci en informe le chef de centre de sécurité des navires.

II.- Un titre retiré ne peut être restitué. Un nouveau titre doit être délivré.

III.- Sauf lorsqu'il porte sur les certificats relatifs à l'aptitude au transport de cargaison, le retrait d'un titre de sécurité ou d'un certificat de prévention de la pollution entraîne le retrait du permis de navigation.

## ARTICLE 9-1

Les décisions de suspension et de retrait des titres de sécurité sont publiées dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer.

## ARTICLE 10

I.- Des titres provisoires de sécurité et de prévention de la pollution sont délivrés, selon le cas, par le chef du centre de sécurité des navires ou à défaut par l'autorité consulaire, ou par une société de classification habilitée, dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer :

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 ;

b) Aux navires en essais.

II.- Le titre provisoire se rapportant au document de conformité au code ISM est délivré par le ministre chargé de la mer ou par le directeur interrégional de la mer, dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer et dans le respect des normes minimales définies au titre II.

III.- Le titre provisoire se rapportant au certificat de travail maritime est délivré par le chef du centre de sécurité des navires compétent dans des 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 : COMMISSIONS D'ÉTUDES

## ARTICLE 14

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

I.- Elle examine :

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 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 ou 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, à l'exception des navires relevant, en application du 1° du I de l'article 3-1, de la compétence des sociétés de classification habilitées ;

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

1.4. De tout navire sous-marin ;

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.

2. En vue de son 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 ;

4. Les demandes d'habilitation des organismes visés à l'article 42-2 pour contrôler et agréer les conte-neurs.

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 pour lesquelles la délivrance du document de conformité à la gestion de la sécurité relève du ministre chargé de la mer.

III.- Elle reçoit communication des résultats de toute enquête technique ou administrative relative aux navires de sa compétence prescrite par le ministre chargé de la mer.

III bis.- 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 organismes mentionnés au 3° de l'article 17 et des organismes chargés de délivrer les certificats relatifs aux cargaisons mentionnées au II de l'article 56.

IV.- 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 3 du présent chapitre.

V.- La commission centrale de sécurité est consultée par le ministre sur tout projet de réglementation proposé en application de l'article 54 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.

## ARTICLE 15

La commission centrale de sécurité comprend :

I.- Des membres de droit :

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 :

- a) Un représentant du ministre chargé du transport des marchandises dangereuses ;
- b) Un représentant 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 de la Fédération française de sociétés d'assurance ;
- f) Trois représentants d'organisations représentatives de l'industrie de la 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 16

La commission centrale de sécurité ne peut délibérer que si la moitié au moins des membres énumérés aux I et II de l'article 15 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 15. 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 faire procéder, par un ou plusieurs de ses membres ou par une commission régionale de sécurité ou locale d'essais, ou par telle personne ou



tel organisme qu'elle désigne à cet effet, à tous examens, études, enquêtes et expertises qu'elle juge utiles.

Elle peut également entendre toute personne ou tout représentant de groupement dont l'audition lui semble utile. L'exploitant, le fabricant ou leur représentant peuvent demander à être entendus 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 des sociétés de classification habilitées.

## **ARTICLE 17**

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 :

1° Les plans et documents des navires de plaisance à usage personnel, de formation ou de compétition d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres en vue de leur approbation par le ministre chargé de la mer ;

2° Préalablement à la délivrance des titres de sécurité et de prévention de la pollution ne relevant pas de la compétence des sociétés de classification habilitées, les plans et documents de tout navire de plaisance à utilisation commerciale de longueur égale ou supérieure à 24 mètres et d'une jauge brute inférieure à 3 000 ;

3° En vue de leur approbation par le ministre chargé de la mer, tout document nécessaire aux navires mentionnés au paragraphe 2 ci-dessus, qui doit être approuvé en application des conventions internationales ou des prescriptions du présent décret ou des arrêtés pris pour son application ;

4° Les plans et documents des navires de plaisance à utilisation commerciale de longueur inférieure à 24 mètres, lorsqu'ils sont déclarés tête de série par le fabricant ou son mandataire.

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

III.- Elle peut être consultée 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'habilitation des organismes chargés des procédures d'évaluation de la conformité des bateaux de plaisance en application du décret du 4 juillet 1996 relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement.

## **ARTICLE 18**

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

I.- Des membres de droit :

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 :

- 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 de plaisance 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 pour une durée de trois ans renouvelable les membres de la commission autres que les membres de droit et leurs suppléants. Les représentants des groupements ou organisations intéressés et leurs suppléants sont nommés sur proposition de ces groupements ou organisations.

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

## ARTICLE 19

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

## **ARTICLE 20**

Une commission régionale de sécurité, placée auprès du directeur interrégional de la mer, siège dans chacune des villes désignées par le ministre chargé de la mer.

I.- Elles examinent :

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, à l'exception des navires relevant, en application du 1° du I.- de l'article 3-1, de la compétence des sociétés de classification habilitées ;

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 mentionnés au 4° du I.- de l'article 17 ;

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, 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.

2 bis. En vue de leur adoption par le ministre chargé de la mer, les mesures particulières de sécurité mentionnées au VI.- de l'article 55 du présent décret.

II.- Les commissions régionales de sécurité peuvent être consultées par les directeurs interrégionaux de la mer 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.

II bis.- 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 pour lesquelles la délivrance du document de conformité à la gestion de la sécurité relève du directeur interrégional de la mer.

III.- 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.

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

IV.- 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 3 du présent chapitre.

## ARTICLE 21

Chaque commission régionale de sécurité comprend :

I.- Des membres de droit, à savoir :

- a) Le directeur interrégional de la mer ou son représentant, président ;
- b) L'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes ayant instruit le dossier examiné.

II.- Des membres nommés :

- a) Deux personnes en service dans la direction interrégionale de la mer, 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 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.

## ARTICLE 22

La commission régionale de sécurité ne peut délibérer que si la moitié au moins des membres énumérés aux I.- et II.- de l'article 21 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 21. 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 examens, études, enquêtes, et expertises qu'elles jugent nécessaires.

Elles peuvent également entendre toute personne ou tout représentant de groupement 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 pour décision. Les décisions motivées sont notifiées aux intéressés en mentionnant les voies et délais de recours et leur exécution est contrôlée par les commissions de visite et les personnels des sociétés de classification habilités.

### ARTICLE 23

I.- Une commission locale d'essais peut être constituée par décision du ministre chargé de la mer ou du directeur interrégional de la mer. 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 dite "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 supprimé.~~) et au centre de sécurité des navires compétent.

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

### ARTICLE 24

I.- Chaque commission locale d'essais comprend :

1. Des membres de droit, à savoir :

- a) Le chef du centre de sécurité des navires ou son représentant, président ;
- b) Deux inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes. Toutefois, sur décision du chef du centre de sécurité, ce nombre peut être ramené à un.

2. Des membres nommés, à savoir :

- a) Un expert d'une société française de classification agréée ;
- b) Un représentant des armateurs ;
- c) Un représentant du personnel navigant ;
- d) En tant que de besoin, pour les questions de radioélectricité, un représentant de l'exploitant du réseau de radiocommunications maritime.

II.- Pour les questions intéressant la plaisance, la commission locale d'essais peut être composée uniquement des agents de l'État désignés au I.- ainsi que d'un expert désigné par le président de la Commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance.

III.- Pour les essais partiels relatifs à l'approbation d'un équipement marin ou pour les essais relatifs à l'approbation de modifications apportées à un tel équipement, la commission peut être composée uniquement du chef du centre de sécurité des navires ou son représentant et d'un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes.

IV.- La commission peut également se faire assister par toute personne ou organisme qu'elle juge utile, désignés par décision particulière du président.

V.- Pour chaque essai, la composition de la commission est déterminée par le chef du centre de sécurité des navires.

### **ARTICLE 25**

La commission locale 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 et 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 25-1**

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 25-2**

Pour la durée des essais en mer, les navires construits sur le territoire de la République française et destinés à être exploités sous un pavillon d'un Etat étranger ainsi que les futurs navires de guerre définis par arrêté du ministre chargé de la mer et du ministre de la défense font l'objet d'un examen local tel que défini par l'article 25-1.

A l'issue de cet examen et d'une visite spéciale telle que définie par l'article 32, des titres provisoires prévus par l'article 10 peuvent être délivrés pour une navigation nationale dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer.

## **SECTION 2 : VISITES**

### **ARTICLE 25-3**

I.- Sous réserve des dispositions des articles 32 et 41-2, ont libre accès à bord de tout navire pour procéder ou participer aux visites prévues par le présent chapitre :

- 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 et infirmiers du service de santé des gens de mer ;
- les contrôleurs des affaires maritimes ;
- les syndicats 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 ou par le directeur interrégional de la mer ;
- 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 partie à l'accord sur l'Espace économique européen, qualifiés par celle-ci et affectés dans un centre de sécurité des navires ou dans une direction interrégionale de la mer.

II.- 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 relatives à la sûreté nucléaire.

III.- Les gendarmes maritimes ont libre accès à bord de tout navire pour effectuer, en application du code de la défense, les contrôles de police administrative destinés à contribuer à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires, et à la prévention de la pollution.

## **ARTICLE 26**

I.- La visite de mise en service a pour objet, en vue de la délivrance des titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution prévus à l'article 3, de :

- 1° Vérifier que toutes les prescriptions de l'autorité compétente fixées, s'il y a lieu, après avis de la commission d'étude, ont bien été suivies ;
- 2° S'assurer de la conformité et de la mise en place du matériel mobile de sécurité ;
- 3° Constater, par le biais du rapport de visite de mise en service prévu à l'article 30 la situation du navire à ce moment ;
- 4° S'assurer de l'exécution des essais prévus par le règlement et de ceux prescrits par la commission d'étude ;
- 5° Pour tous les navires d'une longueur hors tout inférieure à 15 mètres à l'exception des navires de plaisance à utilisation commerciale à usage personnel ou de formation, réaliser le calcul de la jauge, suivant les modalités définies par arrêté du ministre chargé de la mer.

II.- Lorsque la délivrance des titres et certificats relève de l'autorité administrative, la visite de mise en service est effectuée par la commission de visite de mise en service constituée par le chef de centres de sécurité des navires ou son représentant.

Le chef du centre de sécurité des navires compétent 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 :

- a) Le chef du centre de sécurité des navires ou son représentant, 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 à utilisation commerciale d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres et les navires de plaisance à utilisation commerciale 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) Dans les conditions déterminées par le ministre chargé de la mer, 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 selon le type de navires, le médecin des gens de mer ou son représentant ou l'infirmier des gens de mer.

2° 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.

## ARTICLE 27

I.- La visite périodique a pour objet de vérifier que le navire, 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 auxquelles 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 des titres dans les conditions fixées par l'article 8-1.

II.- Lorsque la délivrance des titres et certificats relève de l'autorité administrative, la visite périodique est effectuée par la commission de visite périodique.

Une commission de visite est constituée dans chacun des centres de sécurité des navires.

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

III.- Chaque commission de visite périodique comprend :

- a) Le chef du centre de sécurité des navires ou son représentant, président. Il peut être accompagné de un ou deux inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes.



b) 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 selon les catégories de navires ;

c) Dans les conditions arrêtées par le ministre chargé de la mer selon les catégories de navires, le médecin des gens de mer ou son représentant ou l'infirmier des gens de mer.

IV.- 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.

V.- 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.

## ARTICLE 28

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 que le navire présente de bonnes conditions de navigabilité et que des mesures conformes aux dispositions du présent décret sont prises pour assurer sa sécurité, celle de l'équipage et des personnes embarquées, la prévention de la pollution et le respect des conditions de délivrance du certificat de travail maritime.

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 visées 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 de l'ajournement sont notifiés immédiatement par écrit au capitaine. Si celui-ci refuse de s'y soumettre, l'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes requiert, en vue d'empêcher le départ, les services ou d'autoriser sa sortie du port.

III.- L'exploitant, le propriétaire ou leur représentant et le (ou les) délégué (s) de l'équipage sont admis à assister à l'inspection et à présenter leurs observations.

## ARTICLE 29

Les réclamations de l'équipage relatives soit aux conditions de navigabilité ou de sécurité, soit à l'habitabilité, l'hygiène ou les approvisionnements, sont adressées, par écrit, au chef du centre de sécurité des navires ; elles doivent être motivées, signées par un délégué ou par trois membres de l'équipage, ou à défaut, par un représentant d'une organisation syndicale représentative, et 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 représentant, procède, ou fait procéder dans le plus bref délai, à une visite du navire.

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.

À 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, éventuellement, s'imposent pour remédier à la situation.

#### **ARTICLE 29-1**

Toute compagnie soumise à l'application du code international de gestion de la sécurité ou du règlement n° 336/2006 du 15 février 2006, qui demande la délivrance, le visa ou le renouvellement du document de conformité à la gestion de la sécurité, fait l'objet d'un audit destiné à vérifier si elle satisfait aux conditions auxquelles est subordonnée la détention de ce document.

La décision de procéder à l'audit appartient à l'autorité compétente prévue au V de l'article 3-1, saisie d'une demande de la compagnie.

L'audit de compagnie est réalisé par une commission d'audit comprenant au moins un agent de l'État habilité par le ministre chargé de la mer, qui exerce les fonctions de conducteur d'audit, et un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels.

Si l'audit révèle que la compagnie ne satisfait pas aux conditions prévues au premier alinéa, l'autorité compétente prévue à l'article 3-1 refuse la délivrance, le visa ou le renouvellement du document de conformité ou en prononce la suspension dans les conditions fixées par l'article 8-1.

#### **ARTICLE 29-2**

L'audit de navire a pour objet de vérifier que le navire, soumis à l'application du code international de gestion de la sécurité ou du règlement n° 336/2006 du 15 février 2006, satisfait ou continue de satisfaire aux conditions de délivrance du certificat à la gestion de la sécurité.

La décision de procéder à l'audit appartient au chef de centre de sécurité des navires, saisi d'une demande de la compagnie.

L'audit de navire est réalisé par une commission d'audit comprenant au moins le chef du centre de sécurité des navires ou son représentant, qui exerce les fonctions de conducteur d'audit, et un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels.

Si l'audit révèle que le navire ne satisfait pas aux conditions prévues au premier alinéa, l'autorité compétente prévue à l'article 3-1 refuse la délivrance, le visa ou le renouvellement du certificat à la gestion de la sécurité ou en prononce la suspension dans les conditions fixées par l'article 8-1.

#### **ARTICLE 29-3**

I.- Tout navire soumis à l'application de l'article L. 5514-1 du code des transports fait l'objet, préalablement au visa de la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime et à la délivrance, au visa et au renouvellement du certificat de travail, d'une visite destinée à vérifier s'il satisfait ou continue de satisfaire aux conditions de délivrance du certificat de travail maritime.

II.- La décision de procéder à la visite appartient au chef de centre de sécurité des navires compétent, saisi d'une demande de l'armateur.

III.- La visite du navire est réalisée par une commission de visite comprenant au moins le chef du centre de sécurité des navires compétent ou son représentant, qui exerce les fonctions de président de la commission de visite, et un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes. Sur décision du chef du centre de sécurité des navires, ils peuvent être accompagnés d'un ou plusieurs experts.

IV.- Si la visite révèle que le navire ne satisfait pas aux conditions prévues au premier alinéa, le chef du centre de sécurité des navires compétent refuse le visa de la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime, la délivrance, le visa ou le renouvellement du certificat de travail maritime, ou prononce la suspension de ce dernier dans les conditions fixées par l'article 8-1.

### ARTICLE 30

I.- Toute visite effectuée en application des articles 26 à 29, 29-3 et 32 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 doivent faire référence aux dispositions en vertu desquelles elles sont formulées.

II.- Le président de la commission de visite ou, selon le cas, le représentant de la société de classification habilitée, mentionne sur le rapport les décisions prises.

III.- Tous les rapports de visite sont conservés à bord des navires français en un registre spécial. Ce registre doit être présenté à toute réquisition d'un des agents visés aux articles L 5243-1 à L. 5243-3 du code des transports 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.

V.- Le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime sont conservés à bord. Une copie de ces documents est affichée à bord.

### ARTICLE 31

Chaque centre de sécurité des navires est service régional de la prévention des risques professionnels maritimes, en application de l'article 5 du décret 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.

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 42, de la surveillance

générale de la construction, des conditions de sécurité et de sûreté des navires, (de la sécurité du travail maritime et supprimé) de la prévention de la pollution et de certification sociale du navire. Pour la prévention des risques professionnels maritimes, ils peuvent solliciter l'assistance du service de santé des gens de mer et de l'inspection du travail. 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.

## ARTICLE 32

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

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 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 ;
- h) 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 ;
- i) D'une manière générale, pour répondre à toute question spécifique en matière de sécurité et de certification sociale du navire ;
- j) Pour délivrer des titres provisoires, au titre de l'article 10, aux navires visés à l'article 25-2 ;
- k) Pour répondre à toute question spécifique relative à la sécurité et la prévention de la pollution suite à inspection par l'État du port ;
- l) Pour recalculer la jauge d'un navire d'une longueur inférieure à 15 mètres, suivant les modalités définies par arrêté du ministre chargé de la mer.

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 seuls qualité pour conduire les visites spéciales. Sur décision du chef du centre de sécurité des navires, ils peuvent être accompagnés d'un ou plusieurs experts.

Si, à l'issue de cette visite, l'inspecteur de la sécurité du navire et de la prévention des risques professionnels estime que le navire n'est pas conforme aux conditions de sécurité ou de prévention de la pollution, il procède à des vérifications plus détaillées. Il prononce la suspension des titres du navire en application de l'article 8-1 du présent décret.

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

**SECTION 3 : RECOURS****ARTICLE 33**

I.- 1. **Peuvent donner** 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 de tout navire français ;
- 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'exploitant ;
- b) Le constructeur ;
- c) Le ou les requérants dont la réclamation faite dans le cadre d'une visite sur réclamation de l'équipage a été rejetée.

3. 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, président ;
- b) Trois experts qualifiés désignés par le directeur interrégional de la mer.

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. Elle procède, dans les quarante-huit heures du recours ou de 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. Il est dressé un procès-verbal, signé par le président et les trois experts, faisant 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 au requérant, en indiquant les voies et délais de recours.

**ARTICLE 34**

I.- Sont portés devant le directeur interrégional de la mer, 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 et les décisions prises par les chefs de centre de sécurité des navires statuant en application des articles 26,27,28,29,32 et 33 lorsqu'elles concernent des navires, autres que de plaisance à usage personnel et de formation, entrant dans le champ des attributions des commissions régionales de sécurité en application de l'article 20 ou des centres de sécurité en application des articles 25-1 et 25-2.

Sont également portés devant le directeur interrégional de la mer, dans les conditions de délai prévues au premier alinéa, les recours contre les décisions prises par les chefs de centre de sécurité des navires dans le cadre des visites des navires de plaisance à utilisation commerciale d'une longueur inférieure à 24 mètres.

II.- Sont admis à saisir le directeur interrégional de la mer :

- a) Le propriétaire ou l'exploitant du navire ou leur représentant ;
- b) Le requérant d'une visite sur réclamation de l'équipage, dont celle-ci a été rejetée lors de la contre-visite faisant suite à cette visite sur réclamation de l'équipage ;
- c) Le constructeur ou son représentant.

III.- Le directeur interrégional de la mer statue après avis de la commission régionale de sécurité.

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

Le recours prévu au présent article n'est pas suspensif. Il est préalable à tout autre recours.

### ARTICLE 35

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 directeurs interrégionaux de la mer dans le cadre des procédures d'approbation en commission régionale de sécurité ;
2. Par les présidents des commissions de visite et par les chefs de centre de sécurité des navires statuant en application des articles 26, 27, 28, 29, 32 et 33, lorsque ces décisions concernent des navires autres que ceux visés à l'article 34 ;
3. Par les chefs de centre de sécurité des navires dans le cadre des visites des navires de plaisance à utilisation commerciale d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres.

II.- Sont admis à saisir le ministre :

- a) Le propriétaire ou l'exploitant du navire ou leur représentant ;
- b) Le requérant d'une visite sur réclamation de l'équipage, dont celle-ci a été rejetée lors de la contre-visite faisant suite à cette visite sur réclamation de l'équipage ;
- c) Le constructeur ou son représentant.

III.- Le recours est examiné par la commission centrale de sécurité ou, s'il concerne un navire de plaisance, par la Commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance. Il est préalable à tout autre recours.

L'auteur du recours ou son représentant 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.

**ARTICLE 35-1**

I.- Les recours contre les décisions relatives à la délivrance, au visa et au renouvellement du certificat de travail maritime prises par les chefs de centre de sécurité des navires statuant en application des articles 29-3 et 32 et par un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes statuant en application de l'article 28 sont portés devant le ministre chargé de la mer, dans un délai de quinze jours francs à compter de leur notification.

II.- L'armateur au titre de la certification sociale du navire est admis à saisir le ministre.

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

**ARTICLE 35-2**

Les recours contre les décisions prises par les sociétés de classification habilitées sont portés devant la société concernée, préalablement à tout autre recours.

**SECTION 4 : DISPOSITIONS COMMUNES****ARTICLE 36**

Les représentants du personnel navigant, membres des commissions prévues aux articles 24, 26 et 40 du présent décret, sont choisis sur des listes établies annuellement 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.

**ARTICLE 37**

Est à la charge du propriétaire, de l'exploitant ou de l'armateur au titre de la certification sociale du navire, du constructeur, du fabricant, ou de l'importateur le coût des études, expertises, analyses, essais, épreuves, inspections, visites et audits, exigés par l'administration ou la société de classification habilitée nécessaires :

1° A l'examen des plans et documents d'un navire ;

2° A la délivrance ou au maintien des titres de sécurité ou des certificats de prévention de la pollution, quel que soit le pavillon du navire ;

- 3° A l'approbation d'un modèle de navire de plaisance ;
- 4° A l'approbation, l'agrément, l'autorisation ou l'acceptation d'équipements marins ;
- 5° A la mise en œuvre des procédures de sauvegarde ou de vérification concernant les équipements marins et navires de plaisance bénéficiant de la marque européenne de conformité ;
- 6° Préalablement à la mise en exploitation d'un transbordeur roulier ou d'un engin à passagers à grande vitesse.

Lorsque, à la demande du propriétaire, de l'exploitant ou de l'armateur au titre de la certification sociale du navire, du constructeur, du fabricant, ou de l'importateur, les membres d'une commission de visite ou d'une commission d'audit sont amenés à se déplacer, les frais afférents à ces déplacements sont à la charge du demandeur.

## **SECTION 2 : COMMISSIONS DE VISITE - VISITES. (ABROGÉ)**

### **CHAPITRE III : NAVIRES FRANÇAIS À L'ÉTRANGER**

#### **ARTICLE 38**

Le propriétaire, l'exploitant ou l'armateur au titre de la certification sociale de tout navire 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'un constat d'au moins cinq déficiences ou non-conformités pour des raisons liées à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la certification sociale 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 navire fait l'objet d'une visite spéciale.

Le propriétaire, l'exploitant ou l'armateur au titre de la certification sociale 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 ou du certificat de travail maritime ayant motivé l'immobilisation ou le refus d'accès au port étranger. Il fournit toutes les pièces justificatives nécessaires.

#### **ARTICLE 38 BIS (TRANSFÉRÉ)**

#### **ARTICLE 39**

Pour les visites des navires français à l'étranger, la composition des commissions prévue aux articles 26 et 27 peut être réduite par décision du chef du centre de sécurité. Les membres autres que le président ou son représentant et un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes peuvent être désignés sur proposition de l'autorité consulaire.

La commission de visite périodique instituée par l'article 27 du présent décret peut être remplacée, dans des conditions fixées par un arrêté du ministre chargé de la mer, par un expert d'une société de classification agréée accompagné d'un représentant de l'autorité consulaire, si cette dernière l'estime opportun.

## **CHAPITRE IV : INSPECTION DES NAVIRES BATTANT PAVILLON D'UN ÉTAT ÉTRANGER** **SECTION 1 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

#### **ARTICLE 40**



La délivrance 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 peuvent, sur la demande du Gouvernement du pays où le navire est immatriculé, être délivrés et renouvelés à un navire étranger fréquentant un port français, dans la mesure où les conventions internationales en vigueur ne s'y opposent pas.

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

III.- La composition des commissions constituées pour la délivrance ou 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 radiotélégraphique ou radiotéléphonique, la commission est composée du président et d'un expert en matière de radioélectricité.

Les membres de ces commissions sont désignés par le chef du centre de sécurité des navires.

#### **ARTICLE 40-1**

Tout navire étranger exerçant le droit de passage inoffensif ou le droit de passage en transit sans entrave tel que défini 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 battant le pavillon d'un État partie à cette convention.

#### **ARTICLE 41**

Dès qu'ils en ont connaissance, et au plus tard avant que tout navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port français ou une installation terminale en mer ou mouillant jusqu'à la limite des eaux sous souveraineté française n'appareille, le propriétaire ou l'exploitant, le capitaine ou son représentant, et, le cas échéant, la société de classification habilitée, si celle-ci en a été informée, sont tenus de déclarer 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, ainsi que toute réserve importante émise sur le certificat de classification.

### **SECTION 2 : INSPECTION DES NAVIRES ÉTRANGERS AU TITRE DU CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT**

#### **ARTICLE 41-1**

Les dispositions de la présente section sont applicables à tout navire ainsi qu'à son équipage faisant escale dans un port ou au mouillage dans des conditions définies par arrêté.

**ARTICLE 41-2**

Tout navire battant pavillon d'un État étranger faisant escale dans un port français ou une installation terminale en mer, ou mouillant au large d'un tel port ou d'une telle installation jusqu'à la limite des eaux territoriales, est soumis ou susceptible d'être soumis aux inspections prévues par la présente section, qui sont effectuées par un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes, ci-après désigné sous le terme d'« inspecteur », seul habilité à les conduire, dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé de la mer.

L'inspecteur a libre accès à bord. L'exploitant ou le capitaine du navire met celui-ci à la disposition de l'inspection pendant la durée nécessaire à l'inspection.

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

La sélection des navires s'effectue selon des critères fixés par arrêté du ministre chargé de la mer, qui peuvent être différents en métropole et outre-mer.

Les résultats des inspections sont notifiés immédiatement, par écrit, au capitaine.

**ARTICLE 41-3**

I.- L'inspection dite initiale a pour objet :

1° De vérifier que le navire est muni des certificats et des documents de sécurité, de sûreté, de prévention de la pollution **et du certificat de travail maritime** en cours de validité requis par les conventions internationales, directives et règlements communautaires pertinents ;

2° De constater l'absence de défaut apparent de conformité aux conventions et règlements applicables visant à garantir la sécurité du navire, de l'équipage et des personnes embarquées ainsi que la protection de l'environnement **et les conditions d'emploi, de travail et de vie à bord** ;

3° 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'État du port.

Elle comprend au minimum une visite en passerelle, sur le pont, dans les locaux de la machine, les locaux dédiés à l'exploitation commerciale du navire et les emménagements. Le capitaine du navire doit fournir à l'inspecteur les moyens permettant d'accéder au navire en toute sécurité. À défaut, le départ du navire peut être ajourné jusqu'à ce que l'inspection puisse être réalisée.

L'inspecteur peut être assisté par toute personne possédant les connaissances requises désignée par le chef de centre de sécurité des navires, à condition qu'elle ne détienne aucun intérêt commercial dans le port d'inspection ou dans les navires inspectés. Les personnes participant à l'inspection ne peuvent être employées par des organismes non étatiques délivrant des certificats réglementaires ou des certificats de classification, ni effectuer les visites préalables à la délivrance de ces certificats aux navires, ni travailler pour le compte de tels organismes.

L'inspecteur peut également être assisté, à sa demande, par un inspecteur du travail ou un contrôleur du travail conformément aux dispositions des articles L. 5548-1 et L. 5548-2 du code des transports.

II.- En l'absence de convention internationale, directive ou règlement communautaire pertinent, l'inspecteur apprécie, au regard de la réglementation nationale, si le navire présente ou non un danger manifeste pour la sécurité de l'équipage ou des personnes embarquées, ou pour l'environnement.

III.- Tout pilote engagé sur un navire en transit dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction française, ou en route dans ces mêmes eaux vers un port situé sur le territoire national, est tenu de signaler 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.

#### **ARTICLE 41-4**

Il est procédé à une inspection dite « détaillée » comprenant un contrôle approfondi de la conformité aux prescriptions relatives aux procédures opérationnelles à bord du navire, lorsque l'inspection initiale révèle un défaut apparent.

Un navire peut également être soumis à une inspection détaillée en fonction des signalements, des critères historiques tels que les anomalies passées, ainsi que des critères génériques tels que les caractéristiques du navire, des performances de la compagnie, de l'État du pavillon, de la société de classification ou de l'organisme agréé. Ces critères sont fixés par arrêté du ministre chargé de la mer.

Au cours de l'inspection détaillée, l'inspecteur fixe les prescriptions nécessaires à la correction des anomalies, le délai et, éventuellement, l'endroit dans lequel celle-ci doit être effectuée. Il mentionne dans son rapport les corrections qui ont été apportées.

En application de la convention du travail maritime, il est procédé à une inspection plus détaillée en vue de vérifier les conditions d'emploi, de travail et de vie à bord des navires, dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer.

#### **ARTICLE 41-5**

Sont susceptibles d'être soumis à une inspection dite « renforcée » les navires répondant à des critères fixés par arrêté du ministre chargé de la mer en fonction de leur type, de leur ancienneté, de leurs antécédents et de ceux de leur compagnie, et des résultats des précédentes inspections réalisées par l'État français ou un autre État au titre du contrôle par l'État du port.

Elle comprend une ou plusieurs visites portant sur les points devant être vérifiés dans le cadre des inspections initiales ainsi qu'une liste de points fixée par arrêté du ministre chargé de la mer. Elle peut également comprendre une inspection détaillée.

#### **ARTICLE 41-6**

Les transbordeurs rouliers et les engins à passagers à grande vitesse qui effectuent un service régulier au départ ou à destination d'un port français ainsi que leur compagnie sont soumis à des vérifications et inspections spécifiques dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé de la mer.

Lorsque le navire mentionné à l'alinéa précédent ou la compagnie ne remplit pas les dispositions applicables, le chef du centre de sécurité des navires interdit l'exploitation du navire.

#### **ARTICLE 41-7**

Les agents mentionnés à l'article 25-3 ont libre accès à bord du navire pour participer, en tant que de besoin, aux inspections prévues par la présente section.

**SECTION 3 : MESURES D'IMMOBILISATION ET REFUS D'ACCÈS AU PORT****ARTICLE 41-8**

I.- Lorsque les anomalies constatées relatives à la sécurité du navire et des personnes embarquées, aux conditions d'emploi, de vie et de travail des gens de mer, ou les risques pour la protection de l'environnement sont manifestement sérieux par leur nature, leur nombre ou leur répétition, l'inspecteur décide l'immobilisation du navire et, éventuellement, l'arrêt de l'exploitation et de toute opération connexe. Il ne peut être tenu compte du risque d'encombrement du port ou de défaut de services portuaires.

La décision d'immobilisation ou de l'arrêt de l'opération est immédiatement notifiée au capitaine du navire, à la capitainerie, à l'administration de l'État du pavillon ou de son représentant et, le cas échéant, à l'organisme agréé par l'État du pavillon et aux organisations représentatives au niveau national des armateurs et des gens de mer.

Le capitaine est informé du droit au recours prévu par l'article 41-12.

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

Si l'exploitant le demande, une visite destinée à lever l'immobilisation est effectuée dans un délai raisonnable fixé par arrêté du ministre chargé de la mer. Toutefois, cette visite peut être reportée si le chef de centre de sécurité des navires estime qu'elle mettrait en péril la sécurité de l'inspecteur, 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.

II.- Lorsque l'état général d'un navire est manifestement inférieur aux normes, l'inspecteur immobilise le navire et peut suspendre l'inspection, avant que la liste des déficiences ait été arrêtée, jusqu'à ce que les mesures de remise aux normes aient été prises par l'exploitant et l'État du pavillon, en application des prescriptions. L'immobilisation et la suspension de l'inspection sont notifiées au capitaine.

III.- 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.

IV.- Dans le cas où un navire a été indûment immobilisé ou retardé, le propriétaire ou l'exploitant est en droit d'obtenir de l'État une indemnisation pour le préjudice subi. La charge de la preuve de l'immobilisation ou du retard indus incombe au propriétaire ou à l'exploitant du navire.

V.- Un navire dont l'arrivée au port n'a pas été notifiée conformément aux dispositions de l'article 4 du décret du 17 juillet 2009 portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche peut faire l'objet d'une décision d'ajournement d'appareillage d'une durée maximale de soixante-douze heures prononcée par le chef de centre de sécurité des navires.

#### **ARTICLE 41-9**

I.- Sans préjudice des cas d'interdiction d'accès au port prévus par le 2° de l'article L. 5241-4-5 et par l'article L. 5334-4 du code des transports, le ministre chargé de la mer refuse l'accès aux ports et aux mouillages sur l'ensemble du territoire national à tout navire ayant fait l'objet d'une décision d'immobilisation ou d'interdiction d'exploitation dans les cas suivants :

- 1° Lorsqu'il présente un risque manifeste pour la sécurité en mer, la sûreté et le milieu marin ;
- 2° En cas de manquement grave aux conditions de vie et de travail de l'équipage et des personnes embarquées ;
- 3° Selon le classement de l'État dont il bat le pavillon sur les listes adoptées conformément au mémorandum d'entente de Paris ou de ses antécédents ;
- 4° Lorsqu'il a été autorisé à rejoindre un chantier à la suite d'une inspection et a pris la mer sans rejoindre le chantier de réparation indiqué ou sans respecter les conditions fixées par l'inspecteur ;
- 5° Lorsqu'il n'a pas respecté une décision d'immobilisation prononcée à leur rencontre.

La décision de refus d'accès est notifiée au capitaine et, le cas échéant, aux autres États parties au mémorandum et parties prenantes définies par arrêté du ministre chargé de la mer.

II.- Le refus d'accès prend effet dès que le navire a quitté le port ou le mouillage après notification de la décision. Il ne peut être levé qu'au terme de délais précisés par le ministre chargé de la mer, et pour autant que le propriétaire ou l'exploitant justifie que le navire satisfait pleinement aux dispositions applicables des conventions et, le cas échéant, aux prescriptions de l'inspecteur.

Il ne s'applique pas en cas de force majeure définie à l'article L. 5334-4 du code des transports.

#### **ARTICLE 41-10**

Les décisions d'immobilisation et de refus d'accès sont publiées dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer.

### **SECTION 4 : DISPOSITIONS DE PROCÉDURE**

#### **ARTICLE 41-11**

Tout marin embarqué, toute personne ou organisme dépourvu d'intérêt commercial ayant intérêt à la sécurité du navire peut adresser une réclamation motivée au chef du centre de sécurité des navires.

Les décisions de rejet sont motivées.

Le chef de centre de sécurité des navires veille à garantir la confidentialité des réclamations.

Le chef de centre de sécurité des navires informe ou fait informer l'administration de l'État du pavillon des réclamations et des suites qui leur ont été données, et transmet ou fait transmettre, le cas échéant,

une copie de ces informations au directeur général du Bureau international du travail [et aux organisations représentatives au niveau national des armateurs et des gens de mer](#).

#### ARTICLE 41-12

I.- Tout recours contre une décision d'un inspecteur est formé devant le chef de centre de sécurité des navires par le propriétaire, l'exploitant, [ou l'armateur au titre de la certification sociale](#) d'un navire ou son représentant.

Tout recours contre une décision prise par un chef de centre de sécurité des navires est formé devant le ministre chargé de la mer.

Ces dispositions s'appliquent également aux recours dirigés contre les constatations effectuées par ces mêmes autorités.

Tout recours contre une décision de refus d'accès prise en application de l'article 41-9 est formé devant le ministre chargé de la mer.

II.- Les recours prévus au I sont formés par le propriétaire, l'exploitant du navire ou leur représentant, dans un délai de quinze jours francs à compter de la notification de la décision ou de la constatation contestée.

Ils n'ont pas d'effet suspensif.

Ils sont préalables à tout autre recours.

III.- Lorsque la décision de l'inspecteur est rapportée à la suite d'un recours, 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 41-13

I.- Sont à la charge du propriétaire, de l'exploitant [ou de l'armateur au titre de la certification sociale](#) du navire :

1° Les frais liés aux attestations, analyses, expertises, interventions de sociétés tiers, chantiers, organismes agréés ou États du pavillon requises lors d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée ;

2° Les frais de transport liés à une inspection sollicitée au mouillage par le propriétaire ou l'exploitant du navire ;

3° Les frais liés aux inspections des navires ayant fait l'objet d'une décision d'immobilisation, d'ajournement ou de refus d'accès ;

4° Les frais des navires soumis à vérifications avant exploitation, y compris les frais de transport des inspecteurs.

II.- Sur le fondement du décompte horaire établi par l'inspecteur, les créances de l'État représentatives des frais d'inspection liés à une immobilisation font l'objet de titres de perception émis et recouverts selon les modalités prévues pour les créances mentionnées au décret n°2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

Le titre de perception est établi à l'encontre du représentant, sur le territoire national, du propriétaire ou de 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. À 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 42

I.- Les sociétés de classification agréées par la Commission européenne en application du 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 sont habilitées par le ministre chargé de la mer dans des conditions définies par arrêté. Elles doivent notamment disposer d'un établissement stable et d'une représentation effective sur le territoire français.

Elles délivrent, visent, renouvellent, suspendent et retirent les titres de sécurité et de prévention de la pollution mentionnés au I.- et II.- de l'article 3-1 en toute indépendance à l'égard de leurs cocontractants. À cet effet, 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, sous peine de nullité des titres.

Elles disposent des prérogatives de puissance publique nécessaires à l'accomplissement de leur mission de service public.

Elles peuvent notamment effectuer toute vérification ou exiger toute notification d'information auprès du chantier, du propriétaire, de l'exploitant ou du capitaine du navire.

II.- Les sociétés de classification habilitées sont rémunérées pour leurs études et visites par le propriétaire ou l'exploitant du navire.

Le règlement de ces prestations ne peut en aucun cas être subordonné à la délivrance d'un titre de sécurité ou certificat de prévention de la pollution. Le refus de délivrance, de visa, de renouvellement ou la suspension d'un titre ne peut intervenir que pour des motifs relevant exclusivement du non-respect des règles de sécurité, de santé et de sécurité au travail, d'habitabilité et de prévention de la pollution.

III.- Les recommandations formulées par les sociétés de classification habilitées ont valeur et effet de prescription pour l'application des dispositions du [V.- de l'article 8-1.](#)

IV.- Les sociétés de classification habilitées notifient annuellement au ministre chargé de la mer la liste des navires battant pavillon français inscrits sur leur registre de classification.

Elles lui notifient sans délai, dès qu'elles en ont connaissance, toute modification, suspension ou retrait de classe.

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

V.- Les frais liés à l'habilitation d'une société de classification ou au maintien de celle-ci sont à la charge de la société.

**ARTICLE 42-1**

I.- Le maintien de l'habilitation d'une 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.

À ce titre, notamment, 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 procéder à des vérifications de la conformité aux normes de sécurité et de prévention de la pollution et aux dispositions du présent décret des navires dont les titres et certificats ont été délivrés, visés ou renouvelés par la société de classification habilitée.

II.- L'habilitation d'une société de classification peut être suspendue à tout moment par le ministre chargé de la mer, après avis de la commission centrale de sécurité, s'il y a lieu après constatation lors de visites spéciales à bord de navires ou contrôles dans les locaux de ladite société, dans les cas suivants :

1° La société ne respecte pas les obligations générales et relations de travail définies par arrêté du ministre chargé de la mer ;

2° Les visites et, le cas échéant, les études de plans et documents des navires ne sont pas réalisées conformément aux modalités fixées par l'arrêté du ministre chargé de la mer prévu au II de l'article 3 du présent décret ;

3° Il existe un lien de préposition ou de subordination, de droit ou de fait, entre la société et le constructeur, le propriétaire ou l'exploitant d'un navire dont les titres et certificats ont été délivrés par ladite société ;

4° Il est fait obstacle à un contrôle de l'autorité administrative ;

5° La délivrance d'un titre ou certificat a été subordonnée au règlement d'une prestation ;

6° Le refus de délivrance, de visa, de renouvellement ou la suspension d'un titre est intervenu pour des motifs ne relevant pas exclusivement du non-respect des règles de sécurité, de santé et de sécurité au travail, d'habitabilité et de prévention de la pollution.

La notification à la société mentionne les délais et voies de recours ouverts à l'encontre de la décision de suspension, qui est publiée dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer. La suspension prend effet un mois après cette publication.

Après examen des propositions d'actions correctrices présentées par la société, le ministre chargé de la mer peut mettre fin par arrêté à la mesure de suspension. La mesure de levée suspension est effective dès publication de l'arrêté.

III.- L'habilitation d'une société de classification peut être retirée par le ministre chargé de la mer, après avis de la commission centrale de sécurité, s'il y a lieu après constatation lors de visites spéciales à bord de navires ou contrôles dans les locaux de ladite société, dans les cas suivants :

1° La société a déjà fait l'objet d'une mesure de retrait de son agrément par la Commission européenne, ou ne dispose plus de l'agrément communautaire prévu par 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 ;

2° La société ne dispose plus d'établissement stable et d'une représentation effective sur le territoire français ;

3° La société ne s'est pas acquittée, à l'issue d'un délai d'un mois, de l'amende administrative prévue à l'article L. 5241-4-1 du code des transports ;

4° La société a fait l'objet de deux mesures de suspension au cours d'une période de quatre ans ;

5° La société a fait l'objet d'une suspension d'une durée supérieure à deux ans ;



6° La société a établi une attestation ou un certificat faisant état de faits matériellement inexacts, falsifié une attestation ou un certificat originairement sincère ou de fait usage d'une attestation ou d'un certificat inexact ou falsifié.

La notification à la société mentionne les délais et voies de recours ouverts à l'encontre de la décision de retrait, qui est publiée dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer. Le retrait prend effet un mois après cette publication.

## ARTICLE 42-2

I.- Sont habilités par le ministre chargé de la mer dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer :

1° Les organismes chargés de délivrer, renouveler, suspendre ou retirer les certificats d'approbation relatifs à l'évaluation de la conformité des équipements marins au nom de l'Etat, suivant des modalités fixées par arrêté du ministre chargé de la mer ;

2° Les organismes chargés de contrôler et/ou agréer les conteneurs ;

3° Les organismes chargés de délivrer les approbations de structures prévues à l'article 42-6 ;

4° Les organismes chargés de procéder au mesurage du bruit en application du décret n°2006-1044 du 23 août 2006 relatif aux prescriptions de sécurité et de santé applicables en cas d'exposition aux risques dus au bruit des personnels employés à bord des navires, en dehors des mesures prescrites dans le cadre des mises en demeure visées à l'article 5 dudit décret.

II.- Sont habilités, selon le cas, par le ministre chargé du transport des marchandises dangereuses, le ministre chargé de la mer ou l'Autorité de sûreté nucléaire, après avis de la commission compétente, 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.

III.- La décision d'habilitation est prise compte tenu des garanties de compétence et d'indépendance que présente l'organisme vis-à-vis des personnes ou groupements de personnes intéressées par les résultats des vérifications, de son expérience et des moyens dont il dispose pour l'exécution de ses missions.

L'organisme chargé d'exécuter les opérations de vérification de la conformité et son personnel ne peuvent, notamment, avoir aucun lien avec le concepteur, le constructeur, le fournisseur ou l'installateur des équipements marins dont ils vérifient la conformité ; ils ne peuvent intervenir ni directement ni comme mandataire dans la conception, la construction, ou la commercialisation de ces produits.

IV.- Selon le cas, le ministre chargé du transport des marchandises dangereuses, le ministre chargé de la mer ou l'Autorité de sûreté nucléaire peut retirer l'habilitation d'un organisme, après avis de la commission interministérielle du transport des matières dangereuses, s'il y a lieu après constatation lors de contrôles par l'autorité administrative compétente.

Le retrait peut être prononcé dans les cas suivants :

1° L'organisme ne respecte pas les obligations générales et relations de travail définies par arrêté, selon le cas, du ministre chargé du transport des marchandises dangereuses ou du ministre chargé de la mer ;

2° L'organisme ne présente plus les garanties de compétence et d'indépendance vis-à-vis des personnes ou groupements de personnes intéressées par les résultats des vérifications, de son expérience et des moyens dont il dispose pour l'exécution de ses missions.

La notification à l'organisme mentionne les délais et voies de recours ouverts à l'encontre de la décision de retrait, qui est publiée dans des conditions fixées par arrêté, selon le cas, du ministre chargé du transport des marchandises dangereuses ou du ministre chargé de la mer. Le retrait prend effet un mois après cette publication.

V.- Les frais liés à l'agrément des organismes mentionnés au présent article, ou au maintien de celui-ci, sont à la charge de l'organisme.

### ARTICLE 42-3

Les conditions dans lesquelles les sociétés de classification habilitées délivrent un certificat de leur intervention en application des articles 42-5 et 42-6 sont fixées par arrêté du ministre chargé de la mer.

## TITRE I BIS : AUTRES TITRES ET CERTIFICATS

### ARTICLE 42-4

Les frais liés à la délivrance des certificats relatifs aux cargaisons destinées à être transportées à bord d'un navire et requis par les conventions internationales sont à la charge du demandeur.

### ARTICLE 42-5

Tout navire neuf ou acquis à l'étranger de plus de 24 mètres, à l'exception des navires de plaisance à usage personnel, des navires traditionnels et des navires de compétition, doit posséder la première cote d'une société de classification habilitée correspondant à son exploitation.

Ce navire doit demeurer conforme aux conditions d'attribution de cette première cote.

Un arrêté du ministre chargé de la mer définit, pour chaque type de navire, les domaines minimaux couverts par la classification dite « première cote ».

### ARTICLE 42-6

Tout navire neuf ou acquis à l'étranger d'une longueur inférieure à 24 mètres, à l'exception des navires de plaisance, doit faire l'objet d'une approbation de sa structure par une société de classification habilitée ou par tout organisme habilité conformément au 3° du I.- de l'article 42-2, ou être conforme pour l'approbation de structure à la directive 92/25/CE sur les bateaux de plaisance modifiée, selon les modalités fixées par arrêté du ministre chargé de la mer.

Tout navire ou engin remorqué doit faire l'objet d'une vérification de structure, d'étanchéité, de stabilité et du dispositif de remorquage par une société de classification habilitée en application du II.- de l'article 3.

### ARTICLE 42-7

Les dispositions du présent titre sont prises pour l'application de l'article L. 5241-4-2 du code des transports.

**Titre II : Règles générales de sécurité, de prévention de la pollution et de certification sociale**

**ARTICLE 42-8**

Les dispositions du présent titre sont prises pour l'application des articles L. 5113-1, L. 5241-2, L. 5241-10-1 et L. 5514-1 du code des transports.

**CHAPITRE I : DISPOSITIONS RELATIVES AUX NAVIRES**

**ARTICLE 42-9**

Les navires doivent répondre à des prescriptions concernant la construction de la coque, la construction des machines, la protection contre l'incendie, les installations électriques, la sécurité de la navigation, les installations de radiocommunications, le sauvetage des personnes, l'hygiène et l'habitabilité, les moyens médicaux disponibles à bord et la sécurité du travail maritime (fixées par arrêté du ministre chargé de la mer supprimé).

**ARTICLE 43**

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 55, 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 44**

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 45**

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 46

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 47

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

À 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 48

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 terrienne de navires, compte tenu des conditions normales de propagation des ondes radioélectriques.

#### ARTICLE 49

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.

À 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 50**

Le plan d'ensemble de tout navire, indiquant l'emplacement et les dispositions générales du logement de l'équipage, doit être soumis aux commissions centrale ou régionales 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 51**

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 51-1**

I.- Tout navire doit être conçu, construit et maintenu de manière à assurer la protection des membres de l'équipage 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.- L'exploitant s'assure que le navire est utilisé sans compromettre la sécurité et la santé des membres de l'équipage, notamment dans les conditions météorologiques prévisibles, sans préjudice de la responsabilité du capitaine.

III.- Il incombe à chaque membre de l'équipage de prendre soin, selon ses possibilités, de sa sécurité et de sa santé ainsi que de celles des autres marins ou passagers concernés par ses actes ou ses omissions au travail, conformément à sa formation et aux instructions du capitaine.

IV.- 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.

V.- Il incombe à l'exploitant d'informer les membres de l'équipage de toutes les mesures à prendre en ce qui concerne la sécurité et la santé à bord du navire sur lequel ils embarquent.

#### **ARTICLE 51-2**

L'armateur au titre de la certification sociale du navire s'assure de la mise en œuvre continue de toute mesure mentionnée dans la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime aux fins d'assurer le respect des conditions d'emploi, de travail et de vie à bord conformément aux conditions de délivrance du certificat de travail maritime du navire.

#### **ARTICLE 52**

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 53**

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

1. Le permis de navigation, ou le document en tenant lieu, lorsque le navire est soumis à cette obligation en application de l'article 4 du présent décret ;
2. La totalité du matériel de sécurité correspondant à la navigation autorisée par le permis. Lorsqu'un navire est autorisé par ce document à transporter des passagers en nombre variable selon la catégorie pratiquée, le matériel de sauvetage doit être prévu pour le plus grand nombre et être 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, le matériel d'armement et de sécurité embarqué à bord correspond à la zone de navigation, dans les conditions définies par arrêté du ministre chargé de la mer, et est adapté aux personnes présentes à bord.

II.- L'organisation de la sécurité de tout navire de charge ou à passagers doit être assurée par l'exploitant dans des conditions arrêtées par le ministre chargé de la mer.

III.- 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.

IV.- Tout navire de plaisance doit être doté d'une plaque signalétique inaltérable et fixée à demeure. Il comporte en outre un numéro d'identification sur la coque.

V.- 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 54**

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 43 à 53, en fonction des types de navires et des conditions particulières d'exploitation qui leur sont dévolues.

II.- Les prescriptions visées au I ci-dessus auxquelles les navires et les équipements marins sont assujettis doivent être 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 55**

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 54, pour les navires existants 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 de l'exploitant 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 54 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 54 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.- Equivalence.

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 peut faire application, en tant que de besoin, des règles et usages des sociétés de classification habilitées ainsi que toute autre disposition pertinente, 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 56**

I.- Les navires de tout pavillon en provenance d'un port extracommunautaire qui font escale dans un port situé sur le territoire de la République française et ont à bord des marchandises dangereuses ou polluantes doivent être en possession d'une déclaration fournie par le chargeur dont le contenu est précisé par arrêté conjoint du ministre chargé du transport maritime des marchandises dangereuses et du ministre chargé de la sûreté nucléaire.

II.- Sont fixées par arrêté du ministre chargé du transport des marchandises dangereuses les règles particulières de sécurité et de prévention de la pollution applicables :

– au transport des marchandises dangereuses ou polluantes, en colis ou solides en vrac, à bord des navires battant pavillon français ;

– quel que soit le pavillon du navire, aux opérations d'évaluation des cargaisons et d'approbation des conditions de transport par l'État du lieu de production, d'expédition, du port de chargement ou de dé-



chargement, de classement, d'emballage, de marquage, d'étiquetage, de placardage et de documentation des marchandises dangereuses ou polluantes, en vue de leur transport maritime ;

– à la formation du personnel à terre ayant à s'occuper du transport par mer de marchandises dangereuses ou polluantes ;

– aux opérations de remplissage et de vidange des citernes, des véhicules citernes et des wagons-citernes ainsi qu'aux opérations de chargement ou de déchargement des conteneurs, des véhicules et des wagons contenant des marchandises ou polluantes destinées à être transportées par mer.

Pour les substances radioactives et fissiles à usage civil, ces règles sont prises par arrêté du ministre chargé de la sûreté nucléaire.

Les arrêtés pris au titre du présent paragraphe le sont après consultation de la commission interministérielle du transport des matières dangereuses.

III.- Sont prises par arrêté du ministre chargé de la mer, après consultation de la commission centrale de sécurité, les règles particulières de sécurité et de prévention de la pollution applicables aux cargaisons autres que celles visées au II.-.

### **CHAPITRE III : DISPOSITIONS RELATIVES AUX ÉQUIPEMENTS MARINS**

#### **ARTICLE 56-1**

Les inspecteurs de la sécurité des navires et des risques professionnels maritimes peuvent être chargés de la surveillance du marché des équipements marins.

#### **ARTICLE 56-2**

Le fabricant de l'équipement marin, son mandataire agréé établi dans l'Union européenne ou la personne responsable de sa mise sur le marché dans l'Union européenne conserve et tient à disposition des agents chargés de la surveillance des équipements marins tous les documents relatifs à l'évaluation de conformité effectuée et aux déclarations de conformité délivrées pendant une durée de dix ans à compter de la dernière date de fabrication du produit.

Les organismes habilités par le ministre chargé de la mer, en application du 1° du I de l'article 42-2, et les organismes notifiés par les autorités compétentes des autres États membres, au sens de la directive 96/98/ CE du 20 décembre 1996, communiquent, sur demande des administrations des États membres de l'Union européenne et des autres organismes notifiés, les documents pertinents relatifs à l'évaluation de la conformité.

#### **ARTICLE 56-3**

Lorsqu'un agent chargé de la surveillance du marché des équipements marins constate qu'un équipement marin, bien qu'il soit correctement installé et entretenu, et utilisé selon l'usage pour lequel il a été conçu, risque de compromettre la santé ou la sécurité de l'équipage, des passagers ou de toute autre personne, ou de nuire à l'environnement marin, il prend toutes les mesures provisoires appropriées afin d'interdire ou de restreindre son utilisation à bord du navire.

Le ministre chargé de la mer peut interdire la mise sur le marché, la mise en service ou le maintien en service de tous les équipements marins présentant les mêmes caractéristiques et faire procéder, le cas échéant, à leur rappel, après avoir mis le fabricant ou l'exploitant du navire en mesure de produire des observations.

Le fabricant ou l'importateur peut être tenu de prendre toute disposition en son pouvoir pour informer les utilisateurs des équipements concernés et notamment prendre en charge les actions de publicité qui pourraient être prescrites.

Lorsque ces injonctions portent sur les équipements marins munis du marquage de conformité prescrit par la directive 96/98/ CE du 20 décembre 1996, l'autorité administrative compétente informe immédiatement les autres États membres et la Commission européenne des mesures prises.

#### **ARTICLE 56-4**

L'exploitant du navire est responsable de l'entretien, de la surveillance et de la réparation des équipements marins, qui sont nécessaires au maintien de leur niveau de sécurité. Il doit effectuer, s'il en a l'habilitation, ou faire effectuer par une personne habilitée, dans les conditions précisées par arrêté du ministre chargé de la mer, les opérations nécessaires à cet effet. Il retire l'équipement du service lorsque son niveau de sécurité est altéré.

L'exploitant du navire rassemble, conserve et tient à la disposition des agents chargés de la surveillance du marché des équipements marins les informations relatives à la sécurité de l'exploitation des équipements marins, à leur entretien, à leur contrôle et à leur éventuelle réparation.

### **CHAPITRE IV : DISPOSITIONS RELATIVES AUX CONTENEURS**

#### **ARTICLE 56-5**

I.- Tout propriétaire de conteneur sollicitant un agrément doit en effectuer la demande auprès d'un organisme visé au 2° du I.- de l'article 42-2. Le conteneur ainsi agréé doit être porteur d'une plaque, telle que prévue par l'annexe I de la convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs, apposée par le constructeur.

II.- La validité de cette plaque est subordonnée au maintien du conteneur concerné en état satisfaisant et à la réalisation des examens visés à l'article 56-7.

#### **ARTICLE 56-6**

I.- L'agrément d'un conteneur est délivré par un organisme habilité au titre de l'article 42-2.

II.- L'agrément d'un conteneur est subordonné aux essais du conteneur, ou aux essais d'un prototype et aux examens et essais des unités produites en série, selon les modalités fixées par la convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs.

#### **ARTICLE 56-7**

La vérification de l'état de sécurité d'un conteneur en service est faite à l'initiative et sous la responsabilité de son propriétaire, qui doit à cette fin procéder ou faire procéder aux examens conformément aux dispositions de la convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs.

Pour l'attribution de la plaque d'agrément, le propriétaire est tenu de communiquer toutes les informations relatives à l'état des conteneurs et aux examens prévus à l'aliéna précédent, sur demande de l'organisme habilité.

### TITRE III : DISPOSITIONS PÉNALES

#### ARTICLE 57

I.-Est puni des peines prévues pour les contraventions de la cinquième classe le fait :

1° Pour tout exploitant ou capitaine d'un navire, d'enfreindre les conditions particulières portées sur le permis de navigation ;

2° 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 43 à 53 et celles contenues dans les arrêtés du ministre chargé de la mer ou du ministre chargé du transport des matières dangereuses pris en application des articles 54 et 56 du présent décret ;

3° Pour tout loueur et responsable d'organisme ou d'association visé au III de l'article 53 d'enfreindre les obligations de vérification qui y sont instituées ;

4° 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 ;

5° 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 ;

6° 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 ;

7° 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-closets ;

8° 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 ;

9° 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 ;

10° 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 ;

11° 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 suffi-

sante, 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 ;

12° 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 ;

13° 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 ;

14° 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 ;

15° 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 ;

16° 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 ;

17° 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 ;

18° 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 ;

19° 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 ;

20° Pour tout exploitant ou capitaine d'un navire de charger un conteneur non agréé ou dépourvu de plaque d'agrément ;

21° Pour tout capitaine de navire battant pavillon d'un État étranger de ne pas se soumettre à l'obligation de déclaration prévue à l'article 41 du présent décret ;

22° Pour tout capitaine de navire battant pavillon d'un État étranger, son exploitant ou son agent de ne pas se soumettre à l'obligation de notification prévue au V de l'article 41-8 ;

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 56.

III.-La récidive des contraventions prévue au présent article est réprimée conformément aux dispositions des articles 132-11 et 132-15 du code pénal.

## **ARTICLE 58**

Le fait, pour le capitaine de tout navire français ou étranger ou toute autre personne, de mettre obstacle à l'accomplissement d'un contrôle de sécurité ou de prévention de la pollution d'un navire est puni des peines prévues pour les contraventions de la 5e classe.

**ARTICLE 58-1**

Le fait pour toute personne ayant mis sur le marché un produit marqué CE de ne pas être en mesure de présenter les documents mentionnés au premier alinéa de l'article 56-2 est puni des peines prévues pour les contraventions de la cinquième classe.

**ARTICLE 58-2**

Le fait pour tout exploitant, chef de bord, capitaine ou armateur d'un navire de plaisance à usage personnel, de formation ou à utilisation commerciale, de ne pas en faire un usage conforme respectivement aux dispositions des 3.1, 3.2 et 3.3 du I de l'article 1er, est puni des peines prévues pour les contraventions de la cinquième classe.

**ARTICLE 59**

Le fait pour toute personne de fournir sciemment des renseignements inexacts à l'occasion des procédures d'étude ou de visite instituées au titre 1er du présent décret est puni des peines prévues pour les contraventions de la 5e classe.

**ARTICLE 59-1**

Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement des infractions définies aux articles 57 à 59 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 60**

En cas de récidive de la contravention définie à l'article 57, les peines prévues pour la récidive des contraventions de la 5e classe seront applicables.

En cas de récidive de la contravention définie aux articles 58 et 59, 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 61**

I.- Pour l'application du présent décret dans les départements et régions d'outre-mer :

1° Les références à la direction interrégionale de la mer ou à son directeur sont remplacées par les références à la direction de la mer ou à son directeur ;

2° Pour l'application de l'article 20, les mots : « directeurs régionaux des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi » sont remplacés par les mots : « directeurs des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi ».

II.- Pour l'application du présent décret à Mayotte :

1° Les références à la direction interrégionale de la mer ou à son directeur sont remplacées par les références à la direction de la mer ou à son directeur ;

2° Pour l'application, jusqu'au 31 décembre 2013, des articles 1, 3, 3-1, 29-1, 29-2, 41-3, 41-8, 42, 42-1, 56-2, 56-3 et 58-1, les références au droit européen sont remplacées par les règles en vigueur en métropole en vertu du droit européen ;

3° Pour l'application de l'article 2 et du I de l'article 3, les références à l'article L. 5112-2 du code des transports sont supprimées ;

4° Le 4° de l'article 3, les II.- et IV.- de l'article 3-1, le 5° de l'article 26 et le I de l'article 32 ne sont pas applicables ;

5° Pour l'application de l'article 20, les mots : « directeurs régionaux des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi » sont remplacés par les mots : « directeurs des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi » ;

6° Pour l'application de l'article 31, les mots : « , en application de l'article 5 du décret 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 » sont supprimés ;

7° Pour l'application de l'article 41-3, les mots : « conformément aux dispositions des articles L. 5548-1 et L. 5548-2 du code des transports » sont supprimés ;

8° Les dispositions du présent décret relatives à la certification sociale des navires immatriculés à Mayotte s'appliquent sous réserve des dispositions législatives et réglementaires applicables à Mayotte, notamment les dispositions du titre IX.- du code des transports applicables à Mayotte.

III.- Pour l'application du présent décret à Saint-Barthélemy :

1° Les références à la direction interrégionale de la mer ou à son directeur sont remplacées par les références à la direction de la mer ou à son directeur ;

2° Pour l'application des articles 1, 3, 3-1, 29-1, 29-2, 41-3, 41-8, 42, 42-1, 56-2, 56-3 et 58-1, les références au droit européen sont remplacées par les règles en vigueur en métropole en vertu du droit européen ;

3° Pour l'application de l'article 20, les mots : « directeurs régionaux des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi » sont remplacés par les mots : « directeurs des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi ».

IV.- Pour l'application du présent décret à Saint-Martin :

1° Les références à la direction interrégionale de la mer ou à son directeur sont remplacées par les références à la direction de la mer ou à son directeur ;

2° Pour l'application de l'article 20, les mots : « directeurs régionaux des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi » sont remplacés par les mots : « directeurs des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi ».

V.- Pour l'application du présent décret à Saint-Pierre-et-Miquelon :

1° Les références à la direction interrégionale de la mer et à son directeur sont remplacées par les références à la direction des territoires, de l'alimentation et de la mer ou son directeur ;

2° Pour l'application des articles 1, 3, 3-1, 29-1, 29-2, 41-3, 41-8, 42, 42-1, 56-2, 56-3 et 58-1, les références au droit européen sont remplacées par les règles en vigueur en métropole en vertu du droit européen ;

3° Pour l'application de l'article 2 et du I de l'article 3, les références à l'article L. 5112-2 du code des transports sont supprimées ;

4° Le 4° de l'article 3, les II.- et IV.- de l'article 3-1, le 5° de l'article 26 et le I de l'article 32 ne sont pas applicables ;

5° Pour l'application de l'article 20, les mots : « directeurs régionaux des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi » sont remplacés par les mots : « directeur de la cohésion sociale, du travail, de l'emploi et de la population ».

VI.- Le présent décret est applicable en Nouvelle-Calédonie sous réserve des compétences dévolues à cette collectivité, notamment en matière de police et de sécurité de la circulation maritime et de sauvegarde de la vie humaine en mer, par la loi organique n°99-209 du 19 mars 1999 et la loi du pays n°2009-10 du 28 décembre 2009 relative au transfert à la Nouvelle-Calédonie des compétences de l'État en matière de police de la circulation maritime s'effectuant entre tous points de la Nouvelle-Calédonie et de sauvegarde de la vie humaine en mer dans les eaux territoriales et des dispositions suivantes :

1° Les dispositions du présent décret applicables en Nouvelle-Calédonie avant sa modification par les dispositions du décret n°2012-161 du 30 janvier 2012 et qui relèvent désormais de la compétence de cette collectivité y demeurent en vigueur tant qu'elles n'ont pas été modifiées ou abrogées par l'autorité locale compétente ;

2° Les références à la direction interrégionale de la mer ou à son directeur sont remplacées par les références au service des affaires maritimes ou à son chef ;

3° Pour l'application des articles 1, 3, 3-1, 29-1, 29-2, 41-3, 41-8, 42, 42-1, 56-2, 56-3 et 58-1, les références au droit européen sont remplacées par les règles en vigueur en métropole en vertu du droit européen ;

4° Pour l'application du 3.2 du I de l'article 1, les mots : « de l'article R. 322-1 du code du sport » sont remplacés par les mots : « de la réglementation applicable localement » ;

5° Pour l'application de l'article 2 et du I.- de l'article 3, les références à l'article L. 5112-2 du code des transports sont supprimées ;

6° Le 4° de l'article 3, les II.- et IV.- de l'article 3-1, le 5° de l'article 26 et le I de l'article 32 ne sont pas applicables ;

7° Pour l'application de l'article 20, les mots : « directeurs régionaux des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi » sont remplacés par les mots : « directeurs du service chargé de l'inspection du travail » ;

8° Pour l'application de l'article 31, les mots : « en application de l'article 5 du décret du 7 juin 1999 pris pour l'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 » sont supprimés ;

9° Pour l'application de l'article 41-3, les mots : « conformément aux dispositions des articles L. 5548-1 et L. 5548-2 du code des transports » sont supprimés ;

10° Pour l'application de l'article 41-8, les mots : « conformément aux dispositions de l'article 4 du décret du 17 juillet 2009 portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche » sont supprimés ;

11° Pour l'application de l'article 41-9, les mots : « et par l'article L. 5334-4 » et les mots : « définie à l'article L. 5334-4 du code des transports » sont supprimés ;

[12° Les dispositions du présent décret relatives à la certification sociale des navires immatriculés en Nouvelle-Calédonie s'appliquent sous réserve des dispositions du titre IX.- du code des transports applicables en Nouvelle-Calédonie.](#)

VII.- Le présent décret est applicable en Polynésie française sous réserve des compétences dévolues à cette collectivité par la loi organique n°2004-192 du 27 février 2004, notamment dans les eaux intérieures et en matière de sécurité des navires dont la jauge brute est inférieure ou égale à 160 tonneaux ou qui ne sont pas destinés au transport des passagers, et des dispositions suivantes :

1° Les dispositions du présent décret applicables en Polynésie française avant sa modification par les dispositions du décret n°2012-161 du 30 janvier 2012 et qui relèvent désormais de la compétence de cette collectivité y demeurent en vigueur tant qu'elles n'ont pas été modifiées ou abrogées par l'autorité locale compétente ;

2° Les références à la direction interrégionale de la mer ou à son directeur sont remplacées par les références au service des affaires maritimes ou à son chef ;

3° Pour l'application des articles 1, 3, 3-1, 29-1, 29-2, 41-3, 41-8, 42, 42-1, 56-2, 56-3 et 58-1, les références au droit européen sont remplacées par les règles en vigueur en métropole en vertu du droit européen ;

4° Pour l'application du 3.2 du I.- de l'article 1, les mots : « de l'article R. 322-1 du code du sport » sont remplacés par les mots : « de la réglementation applicable localement » ;

5° Pour l'application de l'article 2 et du I.- de l'article 3, les références à l'article L. 5112-2 du code des transports sont supprimées ;

6° Le 4° de l'article 3, les II.- et IV.- de l'article 3-1, le 5° de l'article 26 et le I de l'article 32 ne sont pas applicables ;

7° Pour l'application de l'article 20, les mots : « directeurs régionaux des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi » sont remplacés par les mots : « directeurs du service chargé de l'inspection du travail » ;

8° Pour l'application de l'article 31, les mots : « en application de l'article 5 du décret du 7 juin 1999 pris pour l'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 » sont supprimés ;

9° Pour l'application de l'article 41-3, les mots : « conformément aux dispositions des articles L. 5548-1 et L. 5548-2 du code des transports » sont supprimés ;

10° Pour l'application de l'article 41-8, les mots : « conformément aux dispositions de l'article 4 du décret du 17 juillet 2009 portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche » sont supprimés ;

11° Pour l'application de l'article 41-9, les mots : « et par l'article L. 5334-4 » et les mots : « définie à l'article L. 5334-4 du code des transports » sont supprimés.

VIII.- Le présent décret est applicable à Wallis-et-Futuna sous réserve des dispositions suivantes :

1° Les références à la direction interrégionale de la mer ou à son directeur sont remplacées par les références au service des affaires maritimes ou à son chef ;

2° Pour l'application des articles 1, 3, 3-1, 29-1, 29-2, 41-3, 41-8, 42, 42-1, 56-2, 56-3 et 58-1, les références au droit européen sont remplacées par les règles en vigueur en métropole en vertu du droit européen.

3° Pour l'application du 3.2 du I.- de l'article 1, les mots : « de l'article R. 322-1 du code du sport » sont remplacés par les mots : « de la réglementation applicable localement » ;

4° Pour l'application de l'article 2 et du I.- de l'article 3, les références à l'article L. 5112-2 du code des transports sont supprimées ;

5° Le 4° de l'article 3, les II.- et IV.- de l'article 3-1, le 5° de l'article 26 et le I de l'article 32 ne sont pas applicables ;



6° Pour l'application de l'article 20, les mots : « directeurs régionaux des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi » sont remplacés par les mots : « directeurs du service chargé de l'inspection du travail » ;

7° Pour l'application de l'article 31, les mots : « en application de l'article 5 du décret du 7 juin 1999 pris pour l'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 » sont supprimés ;

8° Pour l'application de l'article 41-3, les mots : « conformément aux dispositions des articles L. 5548-1 et L. 5548-2 du code des transports » sont supprimés ;

9° Pour l'application de l'article 41-8, les mots : « conformément aux dispositions de l'article 4 du décret du 17 juillet 2009 portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche » sont supprimés ;

10° Pour l'application de l'article 41-9, les mots : « et par l'article L. 5334-4 » et les mots : « définie à l'article L. 5334-4 du code des transports » sont supprimés ;

11° Les dispositions du présent décret relatives à la certification sociale des navires immatriculés à Wallis et Futuna s'appliquent sous réserve des dispositions législatives et réglementaires applicables à Wallis et Futuna, notamment les dispositions du titre IX du code des transports applicables à Wallis et Futuna.

IX.- Le présent décret est applicable dans les Terres australes et antarctiques françaises sous réserve des dispositions suivantes :

1° Les références à la direction interrégionale de la mer ou à son directeur sont remplacées par les références à la direction de la mer ou à son directeur ;

2° Pour l'application des articles 1, 3, 3-1, 29-1, 29-2, 41-3, 41-8, 42, 42-1, 56-2, 56-3 et 58-1, les références au droit européen sont remplacées par les règles en vigueur en métropole en vertu du droit européen ;

3° Pour l'application du 3.2 du I.- de l'article 1, les mots : « de l'article R. 322-1 du code du sport » sont remplacés par les mots : « de la réglementation applicable localement » ;

4° Pour l'application de l'article 2 et du I.- de l'article 3, les références à l'article L. 5112-2 du code des transports sont supprimées ;

5° Le 4° de l'article 3, les II.- et IV.- de l'article 3-1, le 5° de l'article 26 et le I de l'article 32 ne sont pas applicables ;

6° Pour l'application de l'article 20, les mots : « directeurs régionaux des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi » sont remplacés par les mots : « directeurs du service chargé de l'inspection du travail » ;

7° Pour l'application de l'article 31, les mots : « en application de l'article 5 du décret du 7 juin 1999 pris pour l'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 » sont supprimés ;

8° Pour l'application de l'article 41-3, les mots : « conformément aux dispositions des articles L. 5548-1 et L. 5548-2 du code des transports » sont supprimés ;

9° Pour l'application de l'article 41-8, les mots : « conformément aux dispositions de l'article 4 du décret du 17 juillet 2009 portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche » sont supprimés ;

10° Pour l'application de l'article 41-9, les mots : « et par l'article L. 5334-4 » et les mots : « définie à l'article L. 5334-4 du code des transports » sont supprimés.

## ARTICLE 62

Sont abrogés à compter de son entrée en vigueur le 1er septembre 1984 toutes les dispositions contraires au présent décret, et notamment :

- le décret du 8 février 1962 relatif à la stabilité des navires de commerce, de pêche et de plaisance d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux ;
- le décret n° 68-206 du 17 février 1968 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à l'habitabilité à bord des navires ;
- le décret n° 69-293 du 29 mars 1969 portant mise en service d'un nouveau code international des signaux ;
- le décret n° 69-169 du 4 février 1969 relatif aux commissions concourant à l'application du décret n° 68-206 du 17 février 1968 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires ;
- le décret n° 69-216 du 28 février 1969 sur les règles relatives à la sécurité et à la navigation dans les eaux maritimes des navires de plaisance d'une longueur inférieure à vingt-cinq mètres ;
- le décret n° 69-1141 du 11 décembre 1969 fixant les règles générales de sécurité auxquelles doivent satisfaire les navires français autres que les navires de plaisance d'une longueur inférieure à vingt-cinq mètres ;
- le décret n° 77-778 du 7 juillet 1977 relatif au règlement pour prévenir les abordages en mer ;
- le décret n° 77-1175 du 5 octobre 1977 fixant les conditions auxquelles doivent satisfaire les navires et engins autres que les navires de pêche et de plaisance pour bénéficier des dispositions de l'article 1er du 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 ;
- le décret n° 80-353 du 14 mai 1980 fixant les obligations des navires en matière de radiocommunication.

#### ARTICLE 63-1

Les dispositions du présent décret sont complétées par arrêté du ministre chargé de la mer.

#### ARTICLE 64

Le garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre des relations extérieures, le ministre de la défense, le ministre de l'intérieur et de la décentralisation, le ministre de redéploiement industriel et du commerce extérieur, le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, le ministre de l'environnement, le ministre délégué auprès du ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur, chargé des P.T.T., le secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur et de la décentralisation, chargé des départements et territoires d'outre-mer et le secrétaire d'État auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé de la mer, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.