



## DECRET

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.**

Modifié par les décrets n° 87-789 du 28 septembre 1987 (J.O. du 28/9/87)  
et n° 96-859 du 26 septembre 1996 ( J.O. du 3/10/96)

---

#### TABLE DES MATIERES

Article 1<sup>er</sup> Définitions.

#### *TITRE PREMIER*

#### **TITRES DE SECURITE ET CERTIFICATS DE PREVENTION DE LA POLLUTION — CONTROLES DES NAVIRES**

Article 2

#### CHAPITRE PREMIER

#### **TITRES DE SECURITE ET CERTIFICATS DE PREVENTION DE LA POLLUTION**

Article 3

Article 4

Article 5

Article 6

Article 7

Article 8

Article 9

Article 10

Permis de navigation

Certificat de franc-bord

Certificats internationaux

Délivrance et renouvellement des titres

Prorogation des titres

Retrait des titres

Titres provisoires

#### CHAPITRE II

#### **CONTROLES DES NAVIRES**

#### Section 1

#### **Etudes**

Article 11

Article 12

Article 13

Article 14

Article 15

Article 16

Article 17

Commission consultative supérieure - Attributions

Commission consultative supérieure - Composition

Commission consultative supérieure - Fonctionnement

Commission centrale de sécurité - Attributions

Commission centrale de sécurité - Composition

Commission centrale de sécurité - Fonctionnement

Commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance - Attributions.

Article 18	Commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance - Composition
Article 19	Commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance - Fonctionnement
Article 19-1	Commission pour le transport par mer des marchandises dangereuses
Article 20	Commissions régionales de sécurité - Attributions
Article 21	Commissions régionales de sécurité - Composition
Article 22	Commissions régionales de sécurité - Fonctionnement
Article 23	Commissions d'essais
Article 24	Commissions locales d'essais - Composition
Article 25	Commissions locales d'essais - Fonctionnement
Article 25-1	Examen local

## Section 2

### Visites

Article 26	Commission de visite de mise en service
Article 27	Commission de visite périodique
Article 28	Visite inopinée
Article 29	Visites sur réclamation de l'équipage
Article 30	Rapports de visite
Article 31	Centre de sécurité des navires
Article 32	Visite spéciale

## Section 3

### Recours

Article 33	Commission de contre-visite
Article 34	Recours devant le directeur régional des affaires maritimes
Article 35	Recours devant le ministre

## Section 4

### Dispositions communes

Article 36	Représentants du personnel navigant et des armateurs
Article 37	Coûts - Imputation

## CHAPITRE III

### NAVIRES FRANÇAIS A L'ETRANGER

Article 38	Délivrance et renouvellement des titres
Article 39	Commission de visite

## CHAPITRE IV

### NAVIRES ETRANGERS

Article 40	Délivrance et renouvellement des titres
Article 40-1	Passage inoffensif
Article 41	Déclarations et visites

## CHAPITRE V

### ORGANISMES TECHNIQUES

Article 42	Sociétés de classification
Article 42-1	Organismes de certification et de contrôle

*TITRE II***REGLES GENERALES DE SECURITE ET DE LA PREVENTION  
DE LA POLLUTION****CHAPITRE PREMIER  
DISPOSITIONS RELATIVES AUX NAVIRES**

Article 43	Construction de la coque
Article 44	Construction des machines
Article 45	Protection contre l'incendie
Article 46	Installations électriques
Article 47	Sécurité de la navigation
Article 48	Installations de radiocommunications
Article 49	Sauvetage
Article 50	Habitabilité. Hygiène
Article 51	Service médical
Article 51-1	Sécurité du travail maritime
Article 52	Prévention de la pollution
Article 53	Dispositions particulières
Article 54	Réglementation technique
Article 54-1	Marchandises dangereuses ou polluantes
Article 55	Cas particuliers

**CHAPITRE II  
DISPOSITIONS RELATIVES A L'EQUIPAGE**

Article 56

*TITRE III***DISPOSITIONS PENALES**

Article 57  
Article 58  
Article 59  
Article 59-1  
Article 60

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° 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'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

### **Article premier**

*(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)*

*« Définitions*

Pour l'application du présent décret :

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

1. Navire à passagers : tout navire qui transporte plus de douze passagers. Sont exclus de cette définition les navires à voile qui ne transportent pas plus de trente personnes.

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

3. Navires de plaisance :

3.1. Navire à usage personnel : tout navire utilisé à titre privé par son propriétaire, un locataire qui en a l'entière disposition ou un emprunteur à titre gratuit, pour une navigation touristique ou sportive.

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

— d'un centre nautique ou subaquatique soumis aux dispositions de la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives ;

— d'une école ou d'un centre de formation visant à l'obtention des titres permettant la conduite des navires de plaisance.

3.3. Navire à utilisation collective : tout navire n'entrant pas dans la définition du navire à passagers sur lequel sont embarquées à titre onéreux, sous la responsabilité du propriétaire, de son représentant ou de son préposé, lui-même embarqué, des personnes effectuant une navigation touristique ou sportive.

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

II. Les expressions ci-dessous désignent :

1. Centres de sécurité des navires : les services des affaires maritimes spécialisés en matière de sécurité des navires, d'habitabilité et de sécurité du travail maritime et de prévention de la pollution par les 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 marine marchande.

3. Inspecteur de la sécurité des navires et du travail maritime : les personnels des catégories suivantes affectés à des tâches de contrôle de la sécurité des navires, de l'habitabilité et de la sécurité du travail maritime et de la prévention de la pollution à bord :

- administrateurs des affaires maritimes ;
- inspecteurs des affaires maritimes ;
- officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;
- techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime et
- en dessous de limites arrêtées par le ministre chargé de la marine marchande, les contrôleurs des affaires maritimes, les syndics des gens de mer et les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes, placés à cet effet sous l'autorité du chef du centre de sécurité des navires par le directeur régional des affaires maritimes.

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 : toute personne qui n'entre pas dans l'énumération du a) du 4 ci-dessus, et qui est employée ou occupée 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 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 : toute société de classification agréée par le ministre chargé de la marine marchande.

8. Société de classification reconnue : toute société de classification ayant reçu l'agrément permanent d'un Etat membre de l'Union européenne et habilitée par le ministre chargé de la marine marchande à effectuer, en tout ou partie, les inspections et visites afférentes à la délivrance ou au renouvellement de certificats, et, le cas échéant, à délivrer et renouveler les certificats y relatifs.

9. 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.

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 marine marchande, 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 II 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 français qui touche un port étranger.

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 marine marchande.

15. Longueur : sauf indication contraire précisée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande 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 marine marchande.

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

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

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

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

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. »

#### *TITRE PREMIER*

### **TITRES DE SECURITE ET CERTIFICATS DE PREVENTION DE LA POLLUTION — CONTROLES DES NAVIRES**

#### **Article 2**

Les dispositions du présent titre sont prises pour l'application des articles premier et 3 de la loi 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.

#### CHAPITRE PREMIER

### **TITRES DE SECURITE ET CERTIFICATS DE PREVENTION DE LA POLLUTION**

#### **Article 3**

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

#### **Article 4**

*(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)*  
*« Permis de navigation »*

I. Doit être muni d'un permis de navigation :

- tout navire à passagers ;
- tout navire de charge ;
- tout navire de pêche ;
- tout navire à utilisation collective.

1. Le permis de navigation n'est délivré et renouvelé que si tous les autres certificats de sécurité et de prévention de la pollution sont en cours de validité. Sa date d'échéance ne peut dépasser la date de fin de validité de l'un quelconque des autres certificats. Si pour ce motif le permis n'a été délivré que pour une période inférieure à douze mois, le chef du centre de sécurité des navires compétent ou l'autorité consulaire peuvent procéder au renouvellement du permis, pour une période n'excédant pas la date du premier anniversaire de la dernière visite, sur présentation du certificat validé.

2. Le permis de navigation est délivré après visite, par le président de la commission de visite de mise en service.

3. Le permis de navigation est renouvelé périodiquement après visite, par le président de la commission de visite périodique.

II. La périodicité des renouvellements est annuelle mais elle peut, pour certaines catégories de navires, être modifiée par le ministre chargé de la marine marchande. »

## Article 5

### *Certificat de franc-bord*

I. Tous les navires français à passagers et tous les autres navires d'une longueur égale ou supérieure à douze mètres, à l'exception des navires de plaisance (*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*) « de longueur hors tout inférieure à 30 mètres et des navires sous-marins », doivent, s'ils ne possèdent pas de certificat international de franc-bord, être munis d'un certificat national de franc-bord délivré en tenant compte notamment de la structure et de l'échantillonnage, de la stabilité, de l'étanchéité et des conditions d'exploitation du navire.

II. Le certificat national de franc-bord est délivré pour une durée maximale de cinq ans par une société de classification reconnue. (*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*) « Il est renouvelé pour une durée maximale de cinq ans par une société de classification reconnue en ce qui concerne les navires d'une longueur de référence égale ou supérieure à 24 mètres. Pour les autres navires, il est renouvelé pour une durée maximale de cinq ans par une société de classification reconnue ou par un centre de sécurité des navires dans des conditions définies par le ministre chargé de la marine marchande.

Pendant sa période de validité, le certificat national de franc-bord est visé annuellement par l'autorité ou la société de classification reconnue qui en a effectué la délivrance ou le précédent renouvellement. »

## Article 6

### *Certificats internationaux*

I. Tous les navires français entrant dans le champ des conventions internationales visées à l'article 6 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 doivent être munis des certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution et le cas échéant, des certificats d'exemption prévus par celles-ci.

II. Les certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution, à l'exception du certificat international de franc-bord, sont délivrés par le président de la commission de visite de mise en service ou, à défaut, par le président de la (*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*) « commission de visite périodique ».

(*D. n° 87-789, 28 septembre 1987*) « Ils sont visés annuellement et renouvelés par le président de la (*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*) « commission de visite périodique », par l'autorité consulaire ou toute autorité maritime étrangère compétente intervenant à la demande du Gouvernement français. »

III. Le certificat international de franc-bord est délivré, visé annuellement et renouvelé par une société de classification reconnue.

IV. Les certificats d'exemption, à l'exception du certificat d'exemption de franc-bord, sont délivrés par le ministre chargé de la marine marchande, en ce qui concerne les navires dont les plans et documents ont été soumis à la commission centrale de sécurité, et par le directeur régional des affaires maritimes, en ce qui concerne les navires dont les plans et documents ont été soumis à la commission régionale de sécurité. Les certificats d'exemption sont renouvelés par le président de la (*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*) « commission de visite périodique ». Le certificat international d'exemption de franc-bord est délivré par une société de classification reconnue, après décision du ministre chargé de la marine marchande. Il est visé annuellement et renouvelé par cette société de classification.

## Article 7

*(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)*  
*« Délivrance et renouvellement des titres »*

La délivrance et le renouvellement des titres prévus à l'article 3 sont subordonnés au respect des dispositions des conventions internationales énumérées dans la loi du 5 juillet 1983 susvisée et des dispositions du présent décret, notamment celles prévues au titre II. »

## Article 8

*(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)*  
*« Prorogation des titres »*

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

I. Le certificat national de franc-bord peut être prorogé pour une période maximale de trois mois par l'autorité ou la société de classification reconnue 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 certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution prévus à l'article 6 peuvent être prorogés, dans les conditions fixées par les conventions internationales par le chef du centre de sécurité des navires ou l'autorité consulaire ou toute autorité étrangère compétente intervenant à la demande du Gouvernement français.

III. Le permis de navigation peut être prorogé par le chef du centre de sécurité compétent ou l'autorité consulaire. 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 ni à la possession d'un certificat de franc-bord ni à celle de titres internationaux de sécurité, peut être prorogé pour une durée maximale de trois mois. »

## Article 9

*(D. n° 87-789, 28 septembre 1987)*  
*« Retrait des titres »*

I. Les titres de sécurité et de prévention de la pollution peuvent être retirés *(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)* « par le chef du centre de sécurité des navires ou l'autorité » consulaire avant l'expiration de leur durée de validité dans les cas suivants :

- a) Si le navire cesse de satisfaire aux conditions fixées pour leur délivrance.
- b) Lorsque le navire a subi soit de graves avaries, soit des changements notables dans sa structure ou ses emménagements, soit des réparations importantes.

*(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)* « c) En cas de défaut d'entretien entraînant le retrait de la cote que lui avait attribuée une société de classification ou de réserves importantes sur le certificat de classe correspondant. »

Le propriétaire ou l'armateur, le capitaine du navire et la société de classification sont tenus de faire connaître en temps utile à l'autorité maritime ou consulaire du lieu où se trouve le navire, l'avarie subie, les changements apportés ou le retrait de la cote.

*(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)* « II. Le propriétaire ou l'armateur, le capitaine du navire et la société de classification sont tenus de faire connaître en temps utile, et dans tous les

cas avant que le navire ne quitte un port français, soit au centre de sécurité des navires, soit à l'autorité consulaire selon le lieu où se trouve le navire :

- 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 du milieu marin ;
- b) Tout changement notable apporté au navire ;
- c) Tout retrait de cote ;
- d) Toute réserve importante émise sur le certificat de classe.

III. Après vérification que le navire satisfait aux règles énoncées au chapitre I<sup>er</sup> du titre II du présent décret :

- a) Les certificats de franc-bord sont délivrés à nouveau dans les conditions de l'article 5 s'ils ont été retirés en application des dispositions du b) ou c) du I ;
- b) Les autres titres sont restitués. »

## **Article 10**

### *Titres provisoires*

Des titres provisoires de sécurité et de prévention de la pollution sont délivrés par le chef du centre de sécurité des navires ou, à défaut par le consul :

- a) Aux navires construits ou acquis à l'étranger pour leur permettre de rallier (*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*) « un port où une commission de visite de mise en service pourra être constituée conformément aux dispositions de l'article 26 ; »
- b) Aux navires construits en France qui doivent quitter leur lieu de construction (*mots supprimés - D. n° 96-859, 26 septembre 1996*) ;
- c) Aux navires en essais.

La délivrance du certificat de franc-bord provisoire par une société de classification (*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*) « reconnue » peut être autorisée par le chef du centre de sécurité ou, à défaut, par le consul, au vu du rapport présenté par celle-ci.

## CHAPITRE II

### **CONTROLES DES NAVIRES**

#### Section 1

*(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)*

#### **« Etudes »**

## **Article 11**

### *Commission consultative supérieure - Attributions*

La commission consultative supérieure est placée auprès du ministre chargé de la marine marchande. Elle peut, sur demande du ministre, réexaminer toute affaire évoquée devant la commission centrale de sécurité ou la commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance dans le cadre de leurs attributions.

## Article 12

### *Commission consultative supérieure - Composition*

La commission consultative supérieure comprend :

I. Un conseiller d'Etat, président.

II. Des membres de droit, à savoir :

- a) Le directeur des ports et de la navigation maritimes ou son représentant ;
- b) L'administrateur général, inspecteur général des services des affaires maritimes ou son représentant ;
- c) Le chef du bureau de la réglementation de la sécurité des navires ou son représentant ;
- d) Le chef du bureau du contrôle des navires ou son représentant ou, s'il s'agit de questions intéressant les navires de plaisance, le chef du bureau de la navigation de plaisance.

III. Des membres nommés, à savoir :

- a) Deux inspecteurs de la sécurité des navires et du travail maritime (*mots supprimés - D. n° 96-859 du 26 septembre 1996*) ;
- b) Un technicien appartenant à une société française de classification agréée ;
- c) Deux représentants d'organisations représentatives d'armateurs ;
- d) Un représentant de l'union des armateurs à la pêche ;
- e) Trois représentants des organisations du personnel navigant les plus représentatives sur le plan national.

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

IV. La commission comprend en outre :

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

- a) Un représentant du comité central des assureurs maritimes de France ;
- b) Deux représentants de la chambre syndicale des constructeurs de navires dont l'un spécialisé en matière de navires de pêche, ou deux représentants de la fédération des industries nautiques pour les questions intéressant la navigation de plaisance ;
- c) Un représentant de l'institut de recherches de la construction navale.

2. S'il s'agit d'une question d'habitabilité, d'hygiène ou d'approvisionnements :

- a) Le médecin, chef du service de santé des gens de mer, ou son représentant ;
- b) Un représentant de la chambre syndicale des constructeurs de navires ;
- c) Un représentant de l'institut de recherches de la construction navale.

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

- a) Le directeur des télécommunications des réseaux extérieurs dépendant du ministre chargé des P.T.T. ou son représentant ;
- b) Un représentant des industries radioélectriques ;
- c) Un officier radioélectronicien de la marine marchande.

*(D n° 87-789, 28 septembre 1987)* « Le ministre chargé de la marine marchande nomme pour une durée de trois ans renouvelable les membres de la commission autres que les membres de droit. » Les représentants des groupements ou organisations intéressés sont nommés sur la proposition de ces groupements ou organisations. Des membres suppléants, en nombre égal à celui des membres titulaires, sont nommés dans les mêmes conditions que ces derniers.

### Article 13

#### *Commission consultative supérieure - Fonctionnement*

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

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

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

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

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

### Article 14

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

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

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996) « 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 d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et destiné à effectuer soit des voyages internationaux soit des voyages nationaux à plus de vingt milles ;

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

1.4. De tout navire sous-marin ;

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 leur approbation par le ministre :

2.1. 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 ;

2.2. Le dossier technique de tout équipement marin. »

II. La commission centrale de sécurité est consultée par le ministre sur 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.

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 marine marchande.

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.

## Article 15

### *Commission centrale de sécurité - Composition*

La commission centrale de sécurité comprend :

I. Des membres de droit, à savoir :

- a) Le directeur des ports et de la navigation maritimes, ou son délégué, président.
- b) Le chef du bureau de la réglementation de la sécurité des navires ou son représentant.
- c) Le chef du bureau du contrôle des navires ou son représentant.
- d) L'inspecteur de la sécurité des navires et du travail maritime (*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*) « ou l'ingénieur » ayant instruit le dossier examiné.

II. Des membres nommés, à savoir :

- a) Un représentant du ministère des armées sur proposition du ministre chargé des armées ;
- b) Deux représentants du comité central des armateurs de France ;
- c) Un représentant de l'union des armateurs à la pêche de France ;
- d) Un représentant du comité central des assureurs maritimes ;
- e) Deux représentants de la chambre syndicale des constructeurs de navires dont l'un spécialisé en matière de navires de pêche ;
- f) Un représentant de l'institut de recherche de la construction navale ;
- g) Trois représentants des organisations syndicales les plus représentatives sur le plan national du personnel navigant ;
- h) Un technicien appartenant à une société française de classification agréée.

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, le médecin chef du service de santé des gens de mer, ou son représentant.

2. Pour les questions de radioélectricité, (*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*) « un représentant de l'exploitant du réseau de radiocommunications maritime. »

(*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*)« 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, un représentant de la commission essais-opérations. »

(*D. n° 87-789, 28 septembre 1987*) « Le ministre chargé de la marine marchande nomme pour une durée de trois ans renouvelable les membres de la commission autres que les membres de droit. »

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

## Article 16

### *Commission centrale de sécurité - Fonctionnement*

La commission centrale de sécurité ne peut délibérer que si la moitié au moins des membres énumérés aux I et II de l'article 15 ou leurs suppléants sont présents.

*(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)* « 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. »

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'armateur, 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 marine marchande pour décision.

Les décisions sont notifiées aux intéressés et leur exécution est contrôlée par les commissions de visite et les personnels et organismes habilités par l'article 3 de la loi susvisée du 5 juillet 1983.

## Article 17

*(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)*

### *« Commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance - Attributions*

La commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance est placée auprès du ministre chargé de la marine marchande.

I. Elle examine, en vue de leur approbation par le ministre :

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

2. Les plans et documents concernant les dispositions spécifiques applicables aux navires à utilisation collective quand leur longueur est égale ou supérieure à 24 mètres. En outre, à la demande du fabricant ou de son mandataire établi sur le territoire de l'Union européenne ou celui d'un Etat partie à l'accord instituant l'Espace Economique Européen, sont examinées les dispositions spécifiques des navires appartenant à un type bénéficiant de la marque européenne de conformité.

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

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

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

2. Aux conditions à imposer aux engins de plage autorisés à naviguer à une distance du rivage supérieure à 300 mètres.

III. La commission connaît ceux des recours concernant un navire de plaisance, définis dans la section 3 du présent chapitre. »

## Article 18

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

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

I. Des membres de droit, à savoir :

- a) Le directeur des ports et de la navigation maritimes ou son délégué, président ;
- b) Le chef du bureau de la navigation de plaisance ;
- c) L'inspecteur de la sécurité des navires et du travail maritime (*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*)« ou l'ingénieur » ayant instruit le dossier examiné.

II. Des membres nommés, à savoir :

- a) (*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*)« Un représentant » du ministère chargé de la marine marchande affecté à un service central ou extérieur ;
- b) Un représentant du ministre chargé de la jeunesse et des sports ;
- c) (*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*)« Un représentant » du conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques ;
- d) (*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*)« Un représentant » de la fédération française de voile ;
- e) (*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*)« Un représentant » de la fédération française motonautique ;
- f) (*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*)« 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 du comité central des assureurs maritimes ;
- i) Deux représentants de l'institut français des architectes navals ;
- (*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*)« j) Un technicien appartenant à une société française de classification agréée;
- k) Un représentant de l'union des chantiers navals ;
- l) Deux titulaires de brevets permettant le commandement de navires de plaisance à utilisation collective. »

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

(*D. n° 87-789, 28 septembre 1987*) « Le ministre chargé de la marine marchande 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 intéressées et leurs suppléants sont nommés sur proposition de ces groupements ou organisations.

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

## Article 19

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

(*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*)« 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.

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 avis de la commission sont transmis au ministre chargé de la marine marchande pour décision. Les décisions sont notifiées aux intéressés et leur exécution est contrôlée par les commissions de visite et les personnels ou organismes habilités par l'article 3 de la loi du 5 juillet 1983 susvisée.

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)

**« Article 19-1**

*Commission pour le transport par mer des marchandises dangereuses*

Une commission pour le transport par mer des marchandises dangereuses est placée auprès du ministre chargé de la marine marchande.

I. La commission peut être consultée par le ministre sur toute question relative au transport par mer des marchandises dangereuses.

II. La composition et les règles de fonctionnement de la commission sont arrêtées par le ministre chargé de la marine marchande. »

**Article 20**

*Commissions régionales de sécurité - Attributions*

Une commission régionale de sécurité siège dans chacune des villes désignées par le ministre chargé de la marine marchande.

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996) « 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 de charge ou de pêche d'une longueur supérieure ou égale à 12 mètres ne relevant pas de la commission centrale de sécurité ;

1.3. Relatifs aux dispositions spécifiques applicables à tout navire à utilisation collective d'une longueur inférieure à 24 mètres et supérieure ou égale à 12 mètres, autre que ceux visés au 2 du I de l'article 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 régional des affaires maritimes, les documents nécessaires aux navires mentionnés ci-dessus quand, en application des conventions internationales ou des prescriptions du présent décret ou des arrêtés pris pour son application, ces études et documents doivent être approuvés. »

II. Les commissions régionales de sécurité (D. n° 96-859, 26 septembre 1996) « peuvent être consultées » par les directeurs régionaux des affaires maritimes sur toute question relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité des navires et la prévention de la

pollution par les navires et généralement sur toute question relative à l'application du présent décret.

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 marine marchande.

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)« 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

### *Commissions régionales de sécurité - Composition*

Chaque commission régionale de sécurité comprend :

I. Des membres de droit, à savoir :

- a) Le directeur régional des affaires maritimes ou son délégué, président.
- b) L'inspecteur de la sécurité des navires et du travail maritime (D. n° 96-859, 26 septembre 1996)« ou l'ingénieur » ayant instruit le dossier examiné.

II. Des membres nommés, à savoir :

- (D. n° 96-859, 26 septembre 1996)« a) Deux personnes en service dans la direction, dont :
- un chef de centre de sécurité des navires ;
  - un administrateur des affaires maritimes ou un inspecteur des affaires maritimes ou un officier du corps technique et administratif des affaires maritimes ou un technicien expert du service de sécurité de la navigation maritime ; »
- b) Un représentant des armateurs au commerce ;
  - c) Un représentant des armateurs à la pêche ;
  - d) Un représentant de la chambre syndicale des constructeurs de navires ;
  - e) Un représentant de l'union de chantiers navals ;
  - f) Trois représentants des organisations les plus représentatives du personnel navigant.
  - g) Un technicien d'une société française de classification agréée.

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, le médecin des gens de mer, chef de la circonscription, ou son représentant ;
- b) Pour les questions de radioélectricité, (D. n° 96-859, 26 septembre 1996)« un représentant de l'exploitant du réseau de radiocommunications maritime ; »
- c) Eventuellement des personnalités choisies en raison de leur compétence.

(D. n° 87-789, 28 septembre 1987) « Le directeur régional des affaires maritimes nomme pour une durée de trois ans renouvelable les membres de la commission autres que les membres de droit et leurs suppléants. » Les représentants des groupements ou organisations intéressés et leurs suppléants sont nommés sur proposition de ces groupements ou organisations.

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)« IV. » Dans les départements d'outre-mer de la Réunion et de Saint-Pierre-et-Miquelon ainsi que dans les territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte, un arrêté du représentant de l'Etat fixe la composition de la commission de sécurité en effectuant les adaptations nécessaires.

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)« A défaut, les dossiers de navires sont transmis à la commission régionale désignée par le ministre chargé de la marine marchande. »

## Article 22

### *Commissions régionales de sécurité - Fonctionnement*

La commission régionale de sécurité ne peut délibérer que si la moitié au moins des membres énumérés aux I et II de l'article 21 sont présents. Ses avis sont pris à la majorité des voix. (D. n° 96-859, 26 septembre 1996) « 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.

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. L'armateur de tout navire présenté peut demander à être entendu par elles.

Les avis des commissions régionales de sécurité sont adressés au directeur régional des affaires maritimes pour décision. Les décisions sont notifiées aux intéressés et leur exécution est contrôlée par les commissions de visite et les personnels ou organismes habilités par l'article 3 de la loi du 5 juillet 1983 susvisée.

## Article 23

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)  
« *Commissions d'essais* »

I. Une commission locale d'essais peut être constituée par décision du ministre chargé de la marine marchande. Elle procède aux essais des installations, dispositifs, appareils de sécurité et matériels soumis à approbation.

II. Une commission essais-opérations des navires sous-marins est constituée et fonctionne selon des modalités arrêtées par le ministre chargé de la marine marchande.

Elle procède à l'évaluation opérationnelle du sous-marin et transmet ses rapports à la commission centrale de sécurité et au centre de sécurité des navires compétent. »

## Article 24

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)  
« *Commissions locales d'essais - Composition* »

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 délégué, président ;
- b) deux inspecteurs de la sécurité des navires et du travail maritime. 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'Etat 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 délégué et d'un inspecteur de la sécurité des navires et du travail maritime.

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**

### *Commissions locales d'essais - Fonctionnement*

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 marine marchande.

Le procès-verbal des essais est transmis au ministre chargé de la marine marchande et soumis, le cas échéant, à la commission de sécurité.

*(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)* « Ses avis sont pris à la majorité des voix. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante. »

*(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)*

#### **« Article 25-1**

#### *Examen local*

Préalablement à la délivrance du permis de navigation le chef du centre de sécurité des navires examine, dans des conditions arrêtées par le ministre chargé de la marine marchande, 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. »

## Section 2

*(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)*

#### **« Visites »**

## **Article 26**

*(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)*

### *« Commission de visite de mise en service*

Une commission de visite de mise en service est constituée dans chacun des centres de sécurité des navires. Elle siège dans chacun des ports de visite désignés par le directeur régional des affaires maritimes.

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

- a) vérifie que toutes les prescriptions de l'autorité compétente, prises, s'il y a lieu, après avis de la commission d'étude, ont bien été suivies ;
- b) s'assure de la conformité et de la mise en place du matériel mobile de sécurité ;
- c) constate, par le biais du rapport de visite de mise en service prévu à l'article 30, la situation du navire à ce moment ;

d) s'assure de l'exécution des essais prévus par le règlement et de ceux prescrits par la commission d'étude.

II. Chaque commission de visite de mise en service comprend :

1. Des membres de droit, à savoir :

- a) Le chef du centre de sécurité des navires ou son délégué, président ;
- b) Des inspecteurs de la sécurité des navires et du travail maritime dans les conditions ci-dessous :
  - pour les navires autres que de plaisance d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres et les navires de plaisance d'une longueur égale ou supérieure à 18 mètres : deux inspecteurs. Toutefois, pour la visite de mise en service d'un navire autre qu'un navire à passagers, ce nombre peut être ramené à un sur décision du chef de centre de sécurité ;
  - pour les autres navires : un inspecteur ;
- c) Pour les navires munis d'une installation radioélectrique, un représentant de l'exploitant du réseau de radiocommunications maritime ;
- d) Dans les conditions déterminées par le ministre chargé de la marine marchande, le médecin des gens de mer ou son délégué.

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

III. L'armateur, le propriétaire, le constructeur ou leur représentant et le ou les délégués de l'équipage, sont admis à assister aux opérations de la commission et à présenter leurs observations.

IV. Pour chaque visite, la composition de la commission est déterminée par le chef du centre de sécurité des navires.

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. Le président délivre les titres et certificats de sécurité et de prévention de la pollution. »

## Article 27

*(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)*  
« Commission de visite périodique

Une commission de visite périodique est constituée dans chacun des centres de sécurité des navires. Elle siège dans chacun des ports de visite désignés par le directeur régional des affaires maritimes.

I. La commission vérifie si le navire soumis à une visite périodique en application de l'article 4, compte tenu de son état d'entretien et, le cas échéant, des modifications apportées après autorisation de l'autorité compétente, continue de satisfaire aux conditions selon lesquelles ont été délivrés et éventuellement renouvelés les titres de sécurité. Dans l'affirmative, elle propose le maintien des titres de sécurité en cours de validité dont le navire est porteur ou le renouvellement de ceux arrivant à expiration. Dans le cas contraire elle peut proposer le retrait des titres.

La commission de visite périodique est compétente pour l'examen de tout navire dont les titres de sécurité ont été retirés.

II. Chaque commission de visite périodique comprend :

- a) Le chef du centre de sécurité des navires ou son délégué, président ;
- b) Des inspecteurs de la sécurité des navires et du travail maritime dans les conditions ci-dessous :

- pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, deux inspecteurs. Toutefois, sur décision du chef du centre de sécurité, ce nombre peut être ramené à un ;
- pour les autres navires, un inspecteur ;
- c) Pour les navires munis d'une installation radioélectrique, un représentant de l'exploitant du réseau de radiocommunications maritime ;
- d) Dans les conditions déterminées par le ministre chargé de la marine marchande, le médecin des gens de mer ou son représentant.

III. L'armateur, le propriétaire ou leur représentant et le ou les délégués de l'équipage sont admis à assister aux opérations de la commission et à présenter leurs observations.

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

### **Article 28**

*(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)*  
« Visite inopinée »

I. Tout navire français stationnant dans les limites d'un port français peut être soumis à une visite inopinée effectuée par un inspecteur de la sécurité des navires et du travail maritime.

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, ainsi que la protection du milieu marin.

II. Au cours de cette inspection, l'inspecteur de la sécurité des navires et du travail maritime 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 à l'article 6 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 ou par le présent décret, lui semblerait ne pas pouvoir prendre la mer sans danger pour lui-même, son équipage, les personnes embarquées ou le milieu marin.

Les motifs de l'interdiction ou 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 du travail maritime requiert, en vue d'empêcher le départ, les services chargés d'expédier le navire ou d'autoriser sa sortie du port.

III. L'armateur, le propriétaire ou leur représentant et le ou les délégués de l'équipage sont admis à assister à l'inspection et à présenter leurs observations. »

### **Article 29**

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

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 délégué procède, ou fait procéder dans le plus bref délai, à une visite du navire.

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996) « L'inspecteur de la sécurité des navires et du travail maritime qui effectue la visite peut être assisté d'un ou de plusieurs experts désignés par le chef du centre de sécurité des navires. »

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

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

### **Article 30**

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)  
« *Rapport de visite*

I. Toute visite effectuée en application des articles précédents fait l'objet d'un rapport qui désigne nommément soit les membres de la commission, soit, dans le cas d'une visite spéciale ou inopinée, l'inspecteur de la sécurité des navires et du travail maritime, 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 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 à l'article 4 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983, ou à celle de l'autorité consulaire, lorsque le navire se trouve à l'étranger.

IV. Ce registre peut être consulté par tout délégué de l'équipage. »

### **Article 31**

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)  
« *Centre de sécurité des navires*

Les centres de sécurité des navires sont placés sous l'autorité du directeur régional des affaires maritimes.

I. Sous l'autorité du chef de centre de sécurité des navires, les inspecteurs de la sécurité des navires et du travail maritime sont chargés de la surveillance générale de la construction, des conditions de sécurité des navires, de la sécurité du travail maritime et de la prévention de la pollution. Conjointement avec les médecins des gens de mer, ils assurent le contrôle de l'habitabilité à bord des navires. Ils peuvent se faire assister par toute personne ou organisme qu'ils jugent utiles, particulièrement en matière de radiocommunications et d'appareils de navigation relevant de la technique des télécommunications.

II. Cette surveillance s'étend au matériel dont l'installation à bord n'est pas obligatoire, ainsi qu'à son approbation si elle est normalement exigée, afin de vérifier si cette installation ne constitue pas un danger pour l'équipage, le navire ou le milieu marin.

III. Les inspecteurs de la sécurité des navires et du travail maritime 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 32

*(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)*  
*« Visite spéciale »*

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

1. A la demande de l'autorité compétente :

- a) pour compléter un dossier d'étude de navire ;
- b) pour établir l'état de navigabilité du navire à la suite d'un accident ;
- c) pour examiner la réalisation dans les délais impartis des prescriptions d'une visite ;
- d) d'une manière générale, pour répondre à toute question spécifique en matière de sécurité et de prévention de la pollution par le navire.

2. A la demande de l'armateur ou du constructeur :

- a) pour la surveillance de la construction, de la refonte, des réparations, des modifications, des transformations d'un navire ;
- b) pour un examen préalable à la mise en service d'un navire acheté à l'étranger ;
- c) pour la délivrance d'un certificat international qui nécessite des expertises particulières ou l'intervention d'un inspecteur spécialisé ;
- d) pour examiner la bonne réalisation des prescriptions d'une visite.

II. Les inspecteurs de la sécurité des navires et du travail maritime ont qualité pour effectuer les visites spéciales. »

## Section 3

### Recours

## Article 33

### *Commission de contre-visite*

I.1. Donnent lieu à contre-visite, si elles sont portées dans un délai de quinze jours francs à compter de la notification de la décision contestée devant le *(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)* « 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 12 mètres ;  
*(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)* « 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.

2. Sont admis à saisir le *(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)* « chef du centre de sécurité des navires » :

- a) L'armateur ;
- 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 *(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)* « chef du centre de sécurité des navires » peut transmettre le dossier pour instruction et décision à un autre port de France métropolitaine ou des départements d'outre-mer dans lequel se rend le navire.

II. La commission comprend :

- a) Un administrateur des affaires maritimes, président ;
- b) Trois experts qualifiés, désignés par le chef du quartier.

III. La commission est saisie par le (D. n° 96-859, 26 septembre 1996)« 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 (D. n° 96-859, 26 septembre 1996)« chef du centre de sécurité des navires », qui statue conformément aux conclusions de la commission et notifie la décision au requérant.

### Article 34

#### *Recours devant le directeur régional des affaires maritimes*

I. Peuvent être portés devant le directeur régional des affaires maritimes, 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 (D. n° 96-859, 26 septembre 1996)« chefs de centre de sécurité des navires » statuant en application de l'article 33 pour les commissions de contre-visite (D. n° 96-859, 26 septembre 1996)« lorsqu'elles concernent des navires, autres que de plaisance, entrant dans le champ des attributions des commissions régionales de sécurité en application de l'article 20 ou des centres de sécurité en application de l'article 25-1. »

II. (D. n° 87-789, 28 septembre 1987) « II. Sont admis à saisir le directeur régional des affaires maritimes :

- a) L'armateur ou son représentant ;
- b) Le ou les requérants dont la réclamation faite dans le cadre de la commission de contre-visite a été rejetée ;
- c) Le constructeur ou son représentant. »

III. Le directeur régional des affaires maritimes statue après avis de la commission régionale de sécurité. L'auteur du recours ou son délégué est admis, s'il le demande, à présenter ses observations à la commission. Le recours prévu au présent article n'est pas suspensif.

### Article 35

#### *Recours devant le ministre*

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

1. Par les directeurs régionaux des affaires maritimes dans le cadre des procédures d'approbation en commission régionale de sécurité et de l'examen des recours prévus à (D. n° 87-789, 28 septembre 1987) « l'article 34 ».

2. Par les présidents des commissions de visite et par les (D. n° 96-859, 26 septembre 1996)« chefs de centre de sécurité des navires statuant en application de l'article 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 à la suite des procédures d'étude des navires de plaisance. »

II. (D. n° 87-789, 28 septembre 1987) « II : Sont admis à saisir le ministre :

- a) L'armateur ou son représentant ;
- b) Le ou les requérants dont la réclamation faite dans le cadre de la commission de contre-visite a été rejetée ;
- c) Le constructeur ou son représentant. »

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996) « 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.

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

Le ministre statue après avis de la commission compétente.

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

#### Section 4

### Dispositions communes

#### Article 36

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

Les représentants du personnel navigant, membres des commissions (D. n° 87-789, 28 septembre 1987) « prévues aux articles 24, 26 et 40 du présent décret » sont choisis sur des listes établies annuellement sur proposition des organisations syndicales les plus représentatives.

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 doivent être de nationalité française et appartenir à l'armement français.

Ne peuvent faire partie des commissions les personnes ayant encouru une condamnation inscrite à l'extrait n° 2 du casier judiciaire.

#### Article 37

##### *(D. n° 96-859, 26 septembre 1996) « Coûts - Imputation*

I. Le coût des études, expertises, analyses, essais, épreuves, inspections et visites, exigés par l'autorité compétente dans le cadre des procédures nécessaires à l'examen des plans et documents d'un navire, de la délivrance ou du maintien des titres et des certificats de sécurité ou de prévention de la pollution d'un navire français ou étranger, de l'approbation d'un modèle de navire de plaisance, de l'approbation, de l'agrément, de l'autorisation ou de l'acceptation d'équipements marins, des procédures de sauvegarde ou de contrôle

concernant les équipements marins et navires de plaisance bénéficiant de la marque européenne de conformité, sont à la charge du demandeur.

II. Lorsque, à la demande de l'armateur, du constructeur, du fabricant ou de l'importateur, les membres d'une commission de visite se déplacent, les frais afférents à ces déplacements sont à la charge du demandeur. »

### CHAPITRE III

#### NAVIRES FRANÇAIS A L'ETRANGER

##### Article 38

*(D. n° 87-789, 28 septembre 1987)*  
« Délivrance et renouvellement des titres

Le chef du centre de sécurité compétent à raison du quartier d'immatriculation du navire peut autoriser la délivrance ou le renouvellement des titres de sécurité et de prévention de la pollution d'un navire français se trouvant à l'étranger. Dans ce cas, l'autorité consulaire procède à cette délivrance ou à ce renouvellement. Elle peut toutefois déléguer cette compétence aux présidents des commissions de visite mentionnées à l'article suivant ou au représentant de la société de classification *(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)* « reconnue. »

##### Article 39

*Commission de visite*

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 délégué et un inspecteur de la sécurité des navires et du travail maritime peuvent être désignés sur proposition de l'autorité consulaire.

*(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)* « La commission de visite périodique » *(D. n° 87-789, 28 septembre 1987)* « instituée par l'article 27 du présent décret peut être remplacée, dans des conditions fixées par un arrêté du ministre chargé de la marine marchande, 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

#### NAVIRES ETRANGERS

##### Article 40

*Délivrance et renouvellement des titres*

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 ou livré par un chantier 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.

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996) « 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. »

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)

« **Article 40-1**

*Passage inoffensif*

Tout navire étranger exerçant le droit de passage inoffensif 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 visées à l'article 6 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983, 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 Etat non signataire d'une convention internationale visée à l'article 6 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 ne peut bénéficier d'un traitement plus favorable que celui qui est réservé à un navire battant le pavillon d'un Etat partie à cette convention. »

**Article 41**

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)

« *Déclarations et visites*

I. Avant que tout navire étranger stationnant dans les limites d'un port français ne le quitte, le propriétaire ou l'armateur, le capitaine et la société de classification, 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 du milieu marin, tout changement notable apporté au navire, tout retrait de cote, toute réserve importante émise sur le certificat de classe.

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 marine marchande arrête la liste de ces éléments d'information en fonction des conditions d'exploitation des navires.

II. Tout navire étranger faisant escale dans un port français ou à une installation terminale en mer ou mouillant au large d'un tel port ou d'une telle installation peut être soumis à une visite inopinée effectuée par un inspecteur de la sécurité des navires et du travail maritime ayant qualité pour effectuer les inspections prévues dans le mémorandum d'entente sur le contrôle par l'Etat du port (MOU), signé à Paris le 26 janvier 1982, tel qu'amendé.

Cette visite a pour objet de vérifier que le navire est muni des titres et certificats de sécurité et de prévention de la pollution pertinents et en cours de validité et que les normes d'exploitation en vigueur visant à garantir la sécurité du navire, celle de l'équipage et des personnes embarquées, ainsi que la protection du milieu marin, sont observées.

S'il a une bonne raison de penser que le navire ne satisfait pas aux conditions exigées pour la délivrance desdits titres et certificats, ou que les normes d'exploitation ne sont pas observées, l'inspecteur peut procéder à une inspection plus détaillée et décider, le cas échéant, un contrôle ultérieur des prescriptions lors d'une visite spéciale effectuée comme pour un navire français dans les conditions de l'article 32.

Lors de l'inspection d'un navire battant pavillon d'un Etat non signataire d'une convention internationale, l'inspecteur de la sécurité des navires et du travail maritime n'accorde pas un traitement plus favorable à ce navire et à son équipage que celui qui est réservé à un navire battant le pavillon d'un Etat partie à cette convention.

III. Au cours de cette inspection, l'inspecteur de la sécurité des navires et du travail maritime peut formuler des prescriptions et ajourner, jusqu'à l'exécution de ses prescriptions, le chargement 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 ou par le présent décret, lui semblerait ne pouvoir prendre la mer sans danger pour lui-même, son équipage, les personnes embarquées ou le milieu marin.

Les résultats de l'inspection et, si nécessaire, les motifs de l'ajournement, sont notifiés immédiatement, par écrit, au capitaine. Si celui-ci refuse de se soumettre à un ajournement, l'inspecteur de la sécurité des navires et du travail maritime requiert, en vue d'empêcher le départ, les services chargés d'expédier le navire ou d'autoriser sa sortie du port.

Si la déficience constatée amène à prescrire l'ajournement de départ d'un navire, le capitaine est informé que cette rétention fera l'objet d'une publication.

IV. Le propriétaire ou son représentant dans le port peuvent faire appel de la décision d'ajournement auprès du chef du centre de sécurité des navires.

L'appel donne lieu à visite spéciale.

Cet appel n'est pas suspensif.

L'autorité doit informer le capitaine de tout navire retenu de son droit de faire appel et lui en indiquer les modalités.

V. 1. Dans le cas où une inspection justifie, en application du III ci-dessus, l'immobilisation d'un navire, tous les frais engendrés par l'inspection sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire ou de son représentant sur le territoire français.

2. Le coût des visites spéciales effectuées sur des navires ayant pris la mer sans se conformer aux conditions fixées par l'autorité lors d'un précédent contrôle est à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

3. L'immobilisation n'est levée qu'après le paiement intégral ou le versement d'une garantie suffisante pour le remboursement des frais. »

## CHAPITRE V

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)  
« **ORGANISMES TECHNIQUES** »

**Article 42**

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)  
« *Sociétés de classification* »

I. Une société de classification est agréée ou reconnue, après avis de la commission centrale de sécurité, par le ministre chargé de la marine marchande. Elle doit répondre aux conditions d'expérience, de moyens en personnel, de moyens techniques et d'indépendance fixées par un arrêté du ministre chargé de la marine marchande.

II. Les sociétés de classification reconnues sont habilitées à apposer les marques de franc-bord sur les navires français, conformément aux règles de la convention internationale sur les lignes de charge et aux dispositions du présent décret, et à établir les certificats nationaux et internationaux de franc-bord.

III. Les navires français possédant la première cote d'une société de classification (D. n° 96-859, 26 septembre 1996) « reconnue » peuvent être dispensés de certaines vérifications relatives à l'application du présent décret. Cette dispense porte sur les points qui ont fait l'objet d'examens, de constatations ou d'épreuves sanctionnés par l'attribution au navire d'une attestation de la société de classification.

IV. Les commissions de visite, les inspecteurs de la sécurité des navires et du travail maritime (*mots supprimés D. n° 96-859, 26 septembre 1996*) conservent droit de procéder à tout contrôle dans le domaine couvert par la dispense. Ils peuvent demander également la communication des rapports établis dans le cadre de l'attribution du franc-bord ou de la classification par les experts des sociétés à l'armateur, au capitaine ou à la société de classification.

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)  
« **Article 42-1**

*Organismes de certification et de contrôle*

I. Les organismes chargés de certifier, par délégation de l'administration, les systèmes d'assurance qualité des équipements marins ou de cargaisons, autres que ceux soumis aux procédures de certification CE, ou d'effectuer en son nom des opérations de contrôle de conformité de tels systèmes, sont habilités à cet effet par arrêté du ministre chargé de la marine marchande pris après avis de la commission d'étude compétente.

II. Les organismes chargés de mettre en oeuvre les procédures de certification CE ou d'effectuer des opérations de vérifications ultérieures sont respectivement habilités ou agréés à cet effet par arrêté du ministre chargé de la marine marchande pris après avis de la commission d'étude compétente.

III. Les conditions et les procédures d'habilitation et d'agrément sont arrêtées par le ministre chargé de la marine marchande. »

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

## CHAPITRE PREMIER

**DISPOSITIONS RELATIVES AUX NAVIRES****Article 43***Construction de la coque*

I. La coque doit être construite et compartimentée de manière à assurer une flottabilité appropriée. 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.

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'immersion 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***Construction des machines*

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

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

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

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

**Article 45***Protection contre l'incendie*

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

- a) Les locaux habités doivent être séparés du reste du navire par des cloisonnements ayant une résistance mécanique et thermique appropriée ;
- b) Tout incendie doit pouvoir être détecté, limité et combattu à l'endroit où il a pris naissance ;
- c) Les issues doivent être protégées ;

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

#### **Article 46**

##### *Installations électriques*

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

#### **Article 47**

##### *Sécurité de la navigation*

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

A cette fin, les navires doivent être pourvus :

- a) Des informations et recommandations relatives aux routes et signaux ;
- b) D'appareils, instruments et documents nautiques ;
- c) De matériels d'armement et de rechange ;

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)« 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 marine marchande fixe les règles particulières de sécurité applicables au transport des marchandises dangereuses et des cargaisons. »

#### **Article 48**

##### *Installations de radiocommunications*

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

#### **Article 49**

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)

##### *« Sauvetage »*

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

II. Les embarcations et radeaux de sauvetage, ainsi que les engins flottants d'un navire, doivent être promptement disponibles en cas d'urgence. A cet effet, les conditions suivantes doivent être remplies :

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

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

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

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

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

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

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996) « 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 marine marchande arrête la liste de ces éléments d'information en fonction des conditions d'exploitation des navires. »

## Article 50

### *Habitabilité. Hygiène*

Le plan d'ensemble de tout navire, indiquant l'emplacement et les dispositions générales du logement de l'équipage, doit être soumis aux commissions (D. n° 87-789, 28 septembre 1987) « 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

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)  
« *Service médical*

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

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

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)  
« **Article 51-1**

### *Sécurité du travail maritime*

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'armateur 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, utilisé, réglé et maintenu de manière à préserver la sécurité et la santé des membres de l'équipage.

V. Il incombe à l'armateur 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 52

### *Prévention de la pollution*

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

## Article 53

*(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)*

*« Dispositions particulières*

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 nombres variables 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 doit correspondre à celui qui est requis pour la catégorie de navigation maximale pour laquelle le navire a été approuvé ou éventuellement à celui requis pour une catégorie ou un nombre de personnes autorisé plus restreint inscrit par un service des affaires maritimes sur le titre de navigation.

Toutefois, sur un navire de plaisance à usage personnel réservé à l'utilisation privée par le propriétaire ou un emprunteur à titre gratuit, le matériel individuel de sauvetage peut être réduit à celui nécessaire pour la totalité des personnes embarquées.

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

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. S'il est fabriqué ou importé en série, il doit comporter un numéro d'identification faisant partie intégrante de 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 oeuvre 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**

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)

#### *« Réglementation technique*

I. Des arrêtés du ministre chargé de la marine marchande 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 cargaisons 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.

Ces arrêtés peuvent déroger à ces dispositions pour les seuls navires auxquels leur application apparaît sans objet.

II. Les prescriptions visées au I ci-dessus auxquelles les navires, leurs cargaisons, les équipements marins sont assujettis, doivent être regardées comme satisfaites, si les conditions posées par les dispositions techniques réglementaires des autres Etats membres de l'Union Européenne ou d'autres Etats parties à l'accord instituant l'Espace Economique Européen sont remplies et dès lors que celles-ci assurent un niveau de sécurité équivalent. »

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)

« **Article 54-1**

*Marchandises dangereuses ou polluantes*

I. Les marchandises dangereuses ou polluantes sont définies par :

- a) les numéros ONU attribués par les Nations Unies ;
- b) les classes de risque de l'organisation maritime internationale déterminées conformément au code maritime international des marchandises dangereuses ;
- c) le recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac.

II. Dans un port français, les marchandises dangereuses ou polluantes en colis ou en vrac ne peuvent être chargées à bord d'un navire français ou étranger que si l'armateur, l'affréteur, le gérant ou l'agent du navire a préalablement reçu une déclaration du chargeur ou de son représentant mentionnant l'appellation technique exacte des marchandises telles qu'elles sont définies au I ci-dessus, ainsi que leur quantité et, si elles sont transportées dans des citernes mobiles ou des conteneurs, les marques d'identification de ces engins de transport.

Ces informations doivent dans tous les cas être portées à la connaissance du capitaine par l'armateur, l'affréteur, le gérant ou l'agent du navire avant l'embarquement des marchandises dangereuses ou polluantes.

Le chargeur fournit au capitaine un exemplaire de la déclaration mentionnée ci-dessus et s'assure que le chargement présenté pour le transport correspond effectivement à celui qui a été déclaré conformément au premier alinéa.

III. Tout navire français ou étranger transportant des marchandises dangereuses ou polluantes en colis doit posséder une liste ou un manifeste spécial.

IV. Avant l'appareillage d'un navire français ou étranger quittant un port français, l'armateur, l'affréteur, le gérant ou l'agent du navire notifie les informations concernant les marchandises dangereuses ou polluantes transportées au chef du centre de sécurité des navires compétent à raison du port de départ selon des modalités arrêtées par le ministre chargé de la marine marchande. »

**Article 55**

*Cas particuliers*

I. Navire existant ou en construction.

L'autorité compétente (D. n° 96-859, 26 septembre 1996) « pour autoriser la délivrance des titres de sécurité » peut accorder, à la demande de l'armateur ou de son 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.

(D. n° 87-789, 28 septembre 1987) « 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'armateur à l'autorité compétente (D. n° 96-859, 26 septembre 1996) « 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 (*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*) « 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 marine marchande 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 (*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*) « pour autoriser la délivrance des titres de sécurité » peut faire application, en tant que de besoin, des règles et usages des sociétés de classification (*D. n° 96-859, 26 septembre 1996*) « reconnues » ainsi que toute autre disposition pertinente, après avis de la commission de sécurité compétente.

## CHAPITRE II

### DISPOSITIONS RELATIVES A L'EQUIPAGE

#### Article 56

L'effectif du personnel de tout navire français doit être, du point de vue de la sécurité, suffisant en nombre et en qualité.

Les règles auxquelles doivent satisfaire les navires pour bénéficier des dispositions du décret du 8 juillet 1977 susvisé sont précisées par un arrêté du ministre chargé de la marine marchande.

(D. n° 96-859, 26 septembre 1996)

« TITRE III

## DISPOSITIONS PENALES

### Article 57

I. Sans préjudice des dispositions des articles 6, 7 et 7-1 de la loi n° 83-581 de la loi du 5 juillet 1983, est puni des peines prévues pour les contraventions de la cinquième classe le fait :

- pour tout armateur ou capitaine d'un navire d'enfreindre les conditions particulières portées sur le permis de navigation.
- pour tout armateur 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 pris en application de l'article 54.
- 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.

II. Les mêmes peines sont applicables aux responsables des opérations de chargement, de déchargement, d'emballage, d'étiquetage et de manutention qui n'auront pas respecté les dispositions de la réglementation sur les transports de cargaisons et des marchandises dangereuses contenues dans les arrêtés pris en application de l'article 54.

III. Les mêmes peines seront applicables aux capitaines et exploitants des navires français ou étrangers qui n'auront pas respecté les obligations de documentation et de notification de l'article 54-1.

### Article 58

Le fait, pour le capitaine de tout navire français ou étranger ou de tout 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 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 premier du présent décret est puni des peines prévues pour les contraventions de la cinquième 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 cinquième 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 cinquième 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.

