

Code des Transports
Décret n° 84-810 modifié
Commission centrale de sécurité
Session du 7 juin 2023

PV CCS 979 INF.01

Objet : **Projet de refonte de la division 130 : deuxième partie de la refonte liée à la réforme des conditions d'inspection des navires**

Références :

- Décret 84-810
- PV CCS 971 INF.01 et PV CCS 974 INF.03 – Modification du décret 84-810
- PV CCS 972 INF.01 – Première partie de la refonte de la division 130 liée à la réforme des conditions d'inspection des navires

Annexe :

- Projet de modification de la division 130

Introduction

Le présent PV vise à présenter la suite des modifications qu'il est proposé d'apporter à la division 130 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 dans le cadre de la réforme de l'inspection des navires engagée en 2017 sous le nom « Affaires maritimes 2022 ».

Pour rappel, cette réforme a conduit à une évolution des modalités de délivrances des titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution ainsi que les modalités d'inspection des navires professionnels sous pavillon français. Ces évolutions visent principalement à :

- **Etendre le périmètre de la délégation de l'Etat aux sociétés de classification habilitées** désormais compétentes pour délivrer les titres et certificats de sécurité des navires de pêche, navires spéciaux et de charge de plus de 24 mètres - *volet déployé par le décret n°2020-600 du 19 mai 2020 modifiant le décret n°84-810 ;*
- **Délivrer des permis de navigation à durée illimitée** aux navires de moins de 24 mètres, à l'exception des navires à passagers – *volet déployé par le décret n°2020-1808 du 30 décembre 2020 ;*
- **Créer un nouveau régime de visites, dites visites « ciblées »**, qui se substitue aux visites périodiques et s'appliquent aux navires dotés de permis de navigation illimités - *volet déployé par le décret n°2020-1808 du 30 décembre 2020.*

La division 130 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 porte sur les modalités de délivrance des titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution des navires sous pavillon français. Par conséquent, une mise à jour de cette division est nécessaire afin de la mettre en cohérence avec les modifications apportées au décret n°84-810 et finaliser la déclinaison réglementaire de cette réforme.

Cette révision de la division 130 est aussi l'occasion d'une mise à jour d'ensemble des dispositions nationales relatives à la délivrance des titres de sécurité et d'une cohérence plus stricte avec les dispositions du décret n°84-810 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires.

Le présent PV vise à apporter des réponses aux points soulevés dans le cadre de la phase de consultation du PV CCS 972/INF.01 et présenter les modifications complémentaires attendues.

Grille de lecture : les éléments ci-après **surlignés en vert** sont les modifications validées dans la phase de consultation, les éléments **surlignés en jaune** sont les points ayant fait l'objet d'une modification suite aux remarques recueillies et les éléments **surlignés en bleu** sont des modifications nouvelles. Les éléments **en bleu** sont directement liés à la réforme de l'inspection des navires professionnels.

Lissage et mise à jour générale de la division 130 :

Afin d'éviter des difficultés d'interprétations, d'harmoniser la rédaction de la division et de la mettre à jour de certaines évolutions réglementaires, les modifications suivantes sont opérées :

- **Création de la DGAMPA** : mise à jour de la nomenclature des services en centrale.
- **Harmonisation du renvoi au décret n°84-810** : lorsqu'un renvoi à un article du décret est effectué, la formule consacrée est désormais : « décret n°84-810 modifié du 30 août 1984 » ;
- **Harmonisation du renvoi à une SCH** : lorsqu'il est fait référence à la compétence d'une SCH, la formule consacrée est de détailler l'intégralité de l'acronyme : « société de classification habilitée ». Lorsque le terme « habilité » ne figure pas, cela signifie que l'on se réfère à une société de classification agréée par un autre Etat ou que la société n'a pas encore fait l'objet de l'habilitation.
- **Harmonisation du renvoi à une commission d'étude** : l'expression consacrée pour renvoyer aux compétences de la CCS, des CRS et de l'examen local est : « commission d'étude ». L'expression « commission de sécurité » est supprimée afin d'éviter toute confusion avec les commissions de visite.
- **Suppression des mentions de l'autorité consulaire** : les autorités consulaires, qui agissaient comme suppléant des administrateurs des affaires maritimes, n'ont plus cette compétence ni les moyens humains et techniques nécessaires pour assurer ces tâches. Par conséquent, toutes les mentions où l'autorité consulaire est seulement informée du processus sont supprimées.
- **Remplacer « délégué de bord » par « délégué de l'équipage »** : l'ordonnance n°2017-1386 du 22 septembre 2017 a fusionné les instances représentatives du personnel (délégué du personnel, comité d'entreprise, comité d'hygiène, de sécurité et conditions de travail) en une seule instance : le comité social et économique. Depuis cette fusion, la section des gens de mer du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail instance spécifique représentant les gens de mer, n'a plus d'existence. Le 6° du II de l'article 1^{er} du décret n°84-810, lequel définit le « délégué de l'équipage », a été modifié par le décret n°2020-1808 du 30 décembre 2020 afin de couvrir l'ensemble des représentants du personnel. Par conséquent, il est proposé de remplacer dans la division 130 la mention des « délégués du personnel, délégués de bord ou représentants du personnel au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail » par la simple mention des « délégués de l'équipage », dès lors que l'on se réfère aux personnes admises à assister aux commissions de visite. (*art. 130.65, 130.66 et 130.80*)

Modifications apportées au Chapitre 1^{er} – Généralités et mise à jour générale :

Article 130.1 : préciser le champ d'application de la division 130 – validé.

Article 130.2 : le principe de l'introduction d'un nouvel article « Définition » dont l'objectif est de consacrer certaines expressions utilisées en pratique et afin d'alléger le texte, a recueilli un avis favorable lors de la phase de consultation. Toutefois, plusieurs remarques ont été émises afin de compléter cet article et de préciser les définitions proposées, lesquelles ont conduit aux modifications suivantes :

- **Insertion d'une définition du chef de centre** : afin d'harmoniser les écritures une définition de l'expression « chef de centre » est insérée. Cette dernière renvoie désormais « au chef de centre de sécurité des navires compétent ou son représentant ». La notion retenue pour désigner celui qui agit pour le compte du chef de centre est celle de « représentant », plutôt que de délégué, car juridiquement plus adaptée.
- **Modifier la définition de « Navire délégué »** : la définition est modifiée de telle sorte à ce qu'elle soit plus précise et qu'elle fasse état des navires concernés.
- **Modifier la définition de « Navire non délégué »** : la définition est complétée de la liste des navires entrant dans cette catégorie afin d'en préciser la portée.
- **L'expression « permis de navigation limité » est remplacée par l'expression « permis de navigation périodique »** : l'expression « permis de navigation limité » couvrant d'autres pratiques (possibilité de limité un permis de navigation provisoirement). Ainsi est proposée l'expression « permis de navigation périodique » permettant de mieux faire le lien avec les navires visés, soit ceux soumis aux visites périodiques. En complément, la liste des navires visés est insérée afin d'améliorer la lisibilité et la compréhension du texte.
- **Modifier la définition du « permis de navigation illimité »** : cette définition est modifiée afin de clarifier le lien entre « permis illimité » et régime des « visites ciblées ».
- **Insertion de deux définitions « Navires sous suivi de l'administration centrale » et « Navires sous suivi DIRM ou DM »** : l'insertion de ces deux définitions vise à identifier les autorités compétentes pour le suivi du dossier navire, que celui-ci soit délégué ou non, et d'équilibrer la répartition des compétences entre les services en centrale et les services sur le littoral. En complément, on précise quels sont les navires qui relèvent en centrale de la compétence de la sous-direction de la sécurité et de la transition écologique des navires et ceux relevant de la compétence de la mission du nautisme et de la plaisance.
- **Insertion d'une définition de la notion de « dérogation »** : afin de mieux distinguer les différences entre les « exemptions » et les « dérogations », la définition de ce qu'est une dérogation est insérée. Une dérogation est donc : le non-respect permanent ou temporaire d'une règle prévue au règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, ne faisant pas l'objet d'un certificat d'exemption au titre de l'article 3-2 du décret n°84-810. Autrement dit, une « exemption » donne lieu à la délivrance d'un certificat d'exemption mais pas une dérogation.

Article 130.3 : renumérotation de l'article (précédemment article 130.2 Présence à bord des titres et certificats) et insertion de l'obligation de détenir à bord du navire les rapports de visites ainsi que les plans et documents du navire.

Article 130.4 : déplacer dans le chapitre 1^{er} l'article relatif au système de gestion de la qualité – validé.

Modifications apportées au Chapitre 2 – Organisation :

- **Insertion de deux sections :**
 - **Section 1 - compétence et implantation des centres de sécurité des navires :**

Article 130.6 : mise à jour des zones de compétences des centres de sécurité des navires et correction d'une coquille relevée dans la phase de consultation pour le CSN de Rouen et une mise à jour de la zone de compétence du CSN de la Réunion.

Article 130.7 : mise à jour du champ de compétence des centres de sécurité des navires en se référant aux navires sous suivi DIRM/DM ou de l'administration centrale. Cette modification induit que les déclarations de mise en chantier des navires de pêche de moins de 45 mètres ne seront plus transmises au bureau STEN2. L'objectif étant d'alléger le bureau STEN2 des décisions d'attribution d'un centre de sécurité pour les navires relevant précédemment à la réforme de la compétence des CRS.

Par ailleurs et suite aux retours des centres de sécurité des navires, l'expression « circonscription » est remplacée par « zone de compétence ». De plus, il a été proposé d'inscrire que le CSN compétent pour les navires qui ne font pas l'objet d'un suivi de construction (navires relevant de la division 222 en procédure simplifiée, navires de série, NUC en B+D, NAC, etc.) serait celui du port d'exploitation. Bien que pertinente, il est proposé de ne pas entériner règlementairement cette exception mais inviter les DIRM à mettre en œuvre cette possibilité en application du 4° du A) de l'article, lequel prévoit que « *Sur décision du ou des directeurs interrégionaux de la mer concernés, tout autre centre de sécurité des navires peut recevoir compétence ou être associé à la procédure d'étude* ». De même, il reviendra Enfin, pour les navires sous suivi de l'administration centrale, il est précisé que les services en centrale consultent les DIRM ou DM, en tant qu'autorités compétentes de l'activité des services, avant désignation du CSN compétent.

- **Section 2 – Fonctionnement et implantation des commissions d'études** : déplacement des articles 130.48, 130.49 et 130.51 portant sur fonctionnement et l'implantation des commissions d'études. Ces derniers étant précédemment au « Chapitre 11 - Commissions d'études ».

Article 130.8 : renumérotation de l'article 130.48 « Fonctionnement de la CCS ». Par ailleurs, il est précisé que la réalisation de la visite de mise en service ne peut avoir lieu qu'après accord de l'autorité compétente, soit le ministre chargé de la mer.

Article 130.9 : renumérotation de l'article 130.49 « Fonctionnement de la CRS ». Par ailleurs, il est précisé que la réalisation de la visite de mise en service ne peut avoir lieu qu'après accord de l'autorité compétente, soit le DIRM ou le DM. La réalisation de visites spéciales avant la visite de mise en service est toujours possible pour avancer sur le dossier.

Article 130.10 : renumérotation de l'article 130.51 « Zone de compétence des commissions régionales de sécurité ».

Une demande a été exprimée de centraliser au niveau de la CRS du Havre l'examen de tous les dossiers des navires de Saint-Pierre-et-Miquelon mais il n'est pas possible de répondre favorablement à cette demande. Le partage de ces études entre la CRS du Havre et de celle de Nantes. Une correction a été effectuée quant à la référence du siège de la CRS de La Réunion.

Modifications apportées au Chapitre 3 – Permis de navigation :

Article 130.11 – DMEC ou mise en refonte :

- **Modifications de forme** : recours aux expressions « navires délégués »/« navires non délégués » et « permis de navigation **périodique** »/« permis de navigation illimité » pour ne plus avoir besoin de renvoyer aux articles du décret et faciliter la lecture de la division. De même, il est désormais fait référence aux navires « sous suivi DIR ou DM » ou « sous suivi de l'administration centrale ».
- **Modification de fond** :
 - Précisions dans la liste des documents à transmettre dans le cadre d'une déclaration de mise en chantier (art. 130.11) :
 - 1, A, de l'Art.130.11 : déclaration de mise en chantier doit être complétée par une attestation de la SCH, compétente pour délivrer le franc-bord, confirmant la longueur de référence du navire pour s'assurer si le navire est délégué ou non délégué ;
 - 3, A, de l'art.130.11 : pour les navires de conception plaisance précise les documents attendus des organismes notifiés.

- Réponse demande exprimée – B de l'article 130.11 : il a été proposé de renvoyer à la définition des « transformation majeure ou importante du navire » du 28 de l'article 110.2 au lieu de retenir les notions de « grandes réparations ou des modifications importantes » pour qualifier la procédure applicable dans le cadre d'une déclaration de mise en refonte, de grande réparation ou de modifications importantes. Cette proposition n'est pas reprise à dessein puisque c'est à la charge du centre de sécurité de qualifier les travaux à effectuer de « transformation majeure » au titre de l'article 110.2 ou au contraire de ne pas les qualifier comme entrant dans ce cas de figure.

Article 130.12 – Modalités de délivrance, de maintien et de renouvellement du permis de navigation :

- **Modifications de forme :**

- Certificat d'intervention : la mention de « attestation d'intervention » est remplacée par la mention de « certificat d'intervention » afin de mettre en cohérence la division 130 avec le décret 84-810, l'article 42-3 faisant mention de la délivrance « d'un certificat de leur intervention ». Le modèle de ce certificat est le modèle figurant en annexe 130.A.6, lequel sera mis en cohérence. Par ailleurs, les précisions concernant ce que couvre le certificat d'intervention et quand il doit être émis ou ré-émis, sont précisées à l'article 130.51 du Chapitre 9. Intervention des sociétés de classification et autres organismes habilités.

- **Modification de fond :**

- La durée de validité du permis de navigation n'est pas liée à la date de validité des certificats ISPS, ISM, MLC et au certificat social à la pêche. *L'absence de mention de ce certificat dans la version soumise à la consultation des CSN préalable constituait un oubli.*
- **Conditions de maintien du PN illimité :** (conditions générales de maintien du PN) le II du B de l'article 130.12 est modifié de telle sorte à ce que les conditions de maintien du PN soient précisées. Il est fait mention ou renvoi à l'ensemble des motifs pouvant donner lieu à la suspension d'un PN illimité, soit : motifs de suspension du PN en application de l'article 3-1 du décret, motif de retrait du PN en application de l'article 3-2 du décret, non-respect des obligations d'information visées à l'article 130.74 de l'arrêté.
- **Conditions de délivrance et de renouvellement d'un PN pour un navire délégué :** intégration dans la 130 de l'instruction dédiée (STEN INST/SCH-RO/007 REV.1 ou STEN INST/CSN/003 REV.1). La durée de validité maximale du permis de navigation des navires délégués demeure soumise à 1 ans.
- Suppression des articles relatifs à la périodicité de renouvellement du permis de navigation des navires éligibles à un permis illimité.

Article 130.13 et 130.14 – Délivrance d'un permis de navigation provisoire pour un navire en essai ou en transit :

- Délivrance des permis provisoires (art. 130.13, 130.14, 130.15) : les modifications proposées suite à la phase de consultation visent à préciser la procédure :
 - Mise à jour des termes s'agissant de la procédure de francisation (certificat d'enregistrement temporaire) et suppression des mentions relatives à la décision d'effectif et l'ouverture d'un rôle provisoire. Suite à la consultation du bureau GM3, il n'est pas possible de renvoyer au permis d'armement provisoire car ce titre est un titre « chapeau » qui comprend le permis de navigation, donc il ne peut être délivré avant ce dernier. Un permis d'armement provisoire peut être délivré seulement si le navire est doté d'un PN provisoire mais toujours « après ».
 - Confirmer que la réalisation d'une visite spéciale est obligatoire avant la délivrance d'un permis de navigation provisoire.

Article 130.15 – Délivrance d'un permis de navigation provisoire pour un navire en transit

- La définition d'un navire en transit est en cours d'intégration au décret n°84-810 (PV CCS 974/INF.03 : « *Un navire en transit : navire effectuant un voyage isolé entre deux ports et sans exploitation commerciale* »). La première phrase de l'article a été modifiée afin d'étendre la portée de cette procédure.
- Le dernier alinéa de l'article a été modifié afin de rendre la visite spéciale, précédemment requise avant délivrance d'un permis provisoire pour transit, optionnelle et à l'appréciation du chef de centre.

Modifications apportées au Chapitre 4 – Certificat national de franc-bord :**Article 130.16 – Délivrance et renouvellement du certificat national de franc-bord :**

- Regroupement au sein d'un seul article des conditions de délivrance et de renouvellement du certificat de national de franc-bord
- Corrections de formes
- Préciser quand le certificat national de franc-bord et son rapport associé doivent être adressés au chef de centre ou à la mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques :
 - Les deux sont requis lors de la demande de délivrance du permis de navigation ;
 - Seul le certificat doit être transmis lors de la demande de renouvellement du permis de navigation ;
 - Le rapport associé doit être adressé en complément si des modifications affectant les conditions de délivrance du certificat national de franc-bord ont été opérées.

Article 130.17 – Cas particuliers :

- Article désormais dédié au traitement des cas particuliers, soit le cas des franc-bord dont la délivrance et le renouvellement demeurent de la compétence de l'administration.
- A supprimé et déplacé à l'article 130.16 (conditions de renouvellement du franc-bord) et mise à jour de l'énumération.
- B navires dont la pose de quille est postérieure au 1^{er} septembre 1984 : précise la date à compter de laquelle le certificat peut être renouvelé par l'administration, soit le 7 avril 2012, date d'entrée en vigueur de la réforme.

Article 130.18 – Régime de certification des bases de maintenance : aucune modification de fond.

Modifications apportées au Chapitre 5 – Certificat de jaugeage des navires :

Article 130.19, 130.20 et 130.21 – Délivrance du certificat de jauge : mise à jour des fondements réglementaires et des autorités compétentes par la suppression de la transmission de la demande de jaugeage à la douane (article du 5 décret 67-967 abrogé et douane plus compétente).

Articles 130.22 (durée de validité du certificat de jaugeage), 130.23 (demande de re-jaugeage d'un navire) et 130.24 (jaugeage pour le transit par les canaux Suez et Panama) : pas de modifications de fond, quelques modifications de forme et de mise en cohérence générale du texte.

Modifications apportées au Chapitre 6 - Titres et certificats internationaux (fusion des chapitres relatifs à l'ISM, l'ISPS et la certification sociale) :

Généralité : Le chapitre 6 est entièrement refondu : désormais il est divisé en deux titres, un portant sur les titres et certificats internationaux délivrés en application des conventions de l'OMI (généralités, ISM et ISPS) et l'autre concernant les titres et certificats délivrés en application des conventions de l'OIT (MLC et C-188). Cette refonte permet d'avoir en un seul chapitre les procédures applicables aux titres et certificats internationaux. En parallèle, est créé un nouveau chapitre 7 qui reprend toutes les procédures particulières anciennement traitées dans ce chapitre (délivrance des certificats d'exemption, procédure de transfert aux SCH, spécificités propres aux engins remorques, etc).

Titre 1^{er} Titres et certificats internationaux délivrés en application des conventions de l'Organisation maritime internationale

Section 1 – Généralités :

Article 130.25 :

- La référence à la résolution de l'Assemblée adoptant les Directives sur les visites en vertu système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (système HSSC) est remplacée par un renvoi plus général au système HSSC afin de ne plus avoir à modifier l'arrêté à chaque mise à jour du système. *Toutefois, l'insertion d'une note de bas de page dans la version consolidée de la division précisant la référence de la résolution en vigueur pourra être insérée.*
- Précision des dispositions générales : renvois plus précis au décret n°84-810, suppression des mentions des autorités consulaires et harmonisation rédactionnelle.

Section 2 – Gestion de la sécurité (ISM) : pour rappel :

- Les modifications apportées à la partie relative à l'ISM prennent en compte la délocalisation des décisions introduite par le décret n°2020-600 modifiant le décret n°84-810 qui concerne les décisions d'audit des compagnies, la délivrance, la suspension et le retrait des documents de conformité qui sont désormais de la compétence du Guichet unique du registre international français (GURIF), des DIRM ou des services des affaires maritimes ;
- Cette partie intègre également, en reprenant les éléments de l'instruction COVID, la délivrance de certificat de gestion de la sécurité provisoire dans des circonstances exceptionnelles telles que pandémie et la conduite d'audit en distanciel dans les mêmes circonstances ;

Article 130.26 – Généralités : l'article relatif aux dispositions d'ordre général est complété de telle sorte à ce que les principes suivants y figurent :

- Insérer l'expression « document de conformité » pour se référer au document de conformité au Code ISM. Remarque : les expressions consacrées pour ces deux titres sont « Certificat de gestion **de la** sécurité du navire » et « document de conformité **de la** gestion de la sécurité »
- Préciser la durée maximale de validité du document de sécurité et du certificat de gestion à la sécurité ;
- Rappeler que la suspension ou le retrait du document de conformité entraîne la suspension ou le retrait du permis de navigation de chaque navire en exploitation auprès de cette compagnie (*figurant avant dans l'article dédié au certificat de gestion de la sécurité – article 130.29 version CCS 971*).

Article 130.27 – Certification provisoire : regroupement au sein de cet article des principes de la certification provisoire (1° Généralités) et des particularités propres aux conditions de délivrance d'un document de conformité provisoire (2° Délivrance d'un document de conformité provisoire) et d'un certificat de gestion à la sécurité provisoire (3° délivrance d'un certificat de gestion de la sécurité provisoire) :

- Pour rappel, les vérifications « intérimaires » (« interim » en anglais) visent les certifications préalables à la délivrance du titre.
- Quelques modifications de forme mais sans conséquences sur le fond (harmonisation des écritures).

Article 130.28 – Document de conformité de la gestion de la sécurité : subdivision de l'article en trois points :

- 1. Délivrance et renouvellement du document de conformité : la certification provisoire est placée en dernier (devient l'article 130.29). La possibilité, dans des circonstances exceptionnelles, que la commission d'audit soit composée du seul conducteur d'audit sur décision du sous-directeur est à ce stade maintenue.
- 2. Visa du document de conformité : modifications de forme.
- **3. Prise en compte du cyber-risque** : insertion des obligations au titre de la résolution MSC.428(98), relative à la prise en compte du cyber-risque. *L'emplacement peut être jugé discutable mais dans l'attente d'un chapitre dédié au traitement du cyber-risque et étant donné que le cyber-risque est examiné dans le cadre de l'ISM l'emplacement proposé constitue l'option la plus pertinente possible.*

Article 130.29 – Certification de gestion de la sécurité du navire : subdivision de l'article en deux points « Délivrance du certificat de gestion de la sécurité » (1°) et « Visa du certificat de gestion de la sécurité » (2°). Mise en cohérence des écritures et maintient à ce stade de la possibilité, dans des circonstances exceptionnelles et sur décision du sous-directeur, pour la commission d'audit d'être composée du seul conducteur.

Section 3 - Sûreté des navires - (entièrement refondue) : pour rappel, les modifications apportées à la partie relative à la sûreté des navires visent à :

- Mieux articuler les dispositions de la division avec celles du décret cité en référence, en s'assurant d'en gommer toute incohérence et d'éviter toute redondance ;
- Rendre plus claire l'articulation des différentes phases de mise en conformité d'un navire avec les dispositions du code ISPS et du règlement (CE) 725/2004 du 31 mars 2004, en distinguant les obligations relatives à l'approbation du plan de sûreté du navire et celles relatives à l'émission de son certificat international de sûreté ;
- Préciser certaines dispositions particulières, telles que celles concernant l'additif au plan de sûreté mentionné à l'article 42.3.2 du décret n°84-810 du 30 août 1984 - dit additif CTM - ou les actions prises consécutivement au constat de défaillance du système d'alerte de sûreté du navire (SSAS) ;
- Clarifier les dispositions relatives à l'emport d'articles dangereux ou prohibés, dans le souci d'une meilleure cohérence avec les dispositions nées de l'application du code international sur les marchandises dangereuses (code IMDG).
- **En complément :**
 - La mention ISPS dans le titre de la section a été supprimé car toutes les dispositions ne relèvent pas de l'application du code ISPS mais sont liées à des exigences en matière de sûreté (article 130.34 « procédures particulières ») ;
 - La rédaction a été mise en cohérence avec les autres modifications générales ;
 - L'expression « administration » a été remplacée par la désignation de l'autorité compétente (chef de centre ou service en centrale).
 - **Article 130.36 – Marchandises dangereuses à bord des navires à passagers** : la rédaction est clarifiée afin de bien faire ressortir qu'il s'agit des marchandises potentiellement dangereuses transportées par un passager et/ou dans son véhicule à bord des navires à passagers (d'où la précision dans l'intitulé de l'article).

Réponses aux interrogations formulées :

- **Article 130.31 – Amendements au plan de sûreté du navire :**
 - Q° : *Si pas de nouvelle approbation du plan de sûreté comment cela se matérialise ?*
 - R : La nouvelle version du plan ne doit pas être mise à bord si elle n'est pas approuvée par le CSN. Il appartient à la compagnie de présenter un plan de sûreté conforme et tenant compte le cas échéant des observations faites par le CSN.
- **Article 130.32 – Délivrance du certificat international de sûreté du navire :**
 - Q° : *L'obligation de visite préalable avant délivrance d'un certificat provisoire est-elle requise par les conventions internationales ?*

- R : Oui, il est obligatoire d'effectuer une visite préalable à bord avant toute émission du certificat provisoire. Cette obligation a été rappelée (à plusieurs reprises) par la Commission européenne.
- **Article 130.33 – Défaillance du système d'alerte de sûreté** : se référer à l'instruction mise à disposition sur Sécumar : <http://secumar.metier.e2.rie.gouv.fr/certification-isps-des-navires-r2821.html>
- **Article 130.34 – Procédures particulières (navires dits sensibles)** :
 - Q° : *S'agit-il d'une nouvelle procédure ? Par qui est établi cette liste ? Est-ce que le CSN est dans la boucle du contre-terrorisme ?*
 - R : Cette procédure existe depuis 2017 et figure dans la version en vigueur de la 130 (actuel point 9 de l'article 130.36). La liste est établie avec la marine nationale et, jusqu'à ce jour, seuls les navires à passagers sont concernés. Un protocole a été établi en 2022 avec la Marine nationale pour le traitement des dossiers de contre-terrorisme. Les additifs visés par cette disposition passent dans un premier temps par l'administration : centrale et CSN pour enregistrement, puis transmis à la Marine nationale pour alimenter sa base de connaissance sur les navires en vue de la préparation d'une intervention en cas d'incident de contre-terrorisme. Le CSN n'est pas partie prenante dans cette procédure, son intervention se limite à confirmer la fourniture de l'additif de contre-terrorisme au SSP. L'examen technique de ce document relève de la compétence de la Marine nationale.
- **Article 130.35 – Navires en navigation nationale** :
 - Q° : *Nouvelle disposition ?*
 - R : Non, elle figure dans l'actuelle division 130 (article 130.38). Elle répond à une obligation du règlement (CE) 725/2004 mais n'a plus d'application jusqu'à nouvel ordre, étant donné qu'il n'y a plus de navires désignés à la Commission européenne depuis 2019. S'agissant de la formulation, il faut comprendre que les navires figurant sur cette liste sont soumis au Code ISPS mais dispensés du SSAS.

Certification sociale MLC et C-188 – (articles 130.37 à 130.44) : Pour rappel, les modifications visent à préciser et étayer la procédure de certification sociale, notamment pour prendre en compte l'amendement de 2016 à la convention du travail maritime (MLC), et la procédure applicable en cas de constat d'un écart. Très peu de remarques nécessitant de modifier les écritures ont été formulées sur cette partie de la 130, raison pour laquelle cette partie est considérée à ce stade comme acceptée et validée sous réserve des quelques modifications de formes opérées. Par ailleurs, les modèles de certificats ont été soumis à la CCS par le PV CCS 975/INF.02.

Réponses aux remarques formulées :

- **Article 130.39 – Prorogation du certificat de travail maritime** :
 - Q° : *Est-ce possible de proroger le certificat sans visite ?*
 - R : Non, : la prorogation de cinq mois ne peut se faire que si une visite a lieu (voir les termes de la disposition : « *lorsqu'il ressort d'une visite effectuée aux fins du renouvellement d'un certificat de travail* »).

Modifications apportées au nouveau Chapitre 7 – Procédures particulières :

- **Article 130.45 - Processus de transfert des navires délégués aux sociétés de classification habilitées** : inchangé.

Article 130.46 - Délivrance et renouvellement d'un certificat d'exemption ou d'une dérogation : la procédure de délivrance des certificats d'exemption est mise à jour suite à l'extension de la délégation aux SCH et des clarifications sont apportées s'agissant des conditions dans lesquelles des dérogations peuvent être accordées. Par ailleurs, l'article 3-2 du décret n°84-810 est en cours de modification afin de simplifier la procédure s'agissant des certificats d'exemptions délivrés aux navires non délégués. La nouvelle écriture retenue est la suivante :

Article 3-2 du décret n°84-810 – (modifié - certificats d'exemptions)

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

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

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

1° Par le ministre chargé de la mer, ~~si sa durée de validité est supérieure ou égale à six mois et si les plans et documents ont été soumis à la commission centrale de sécurité~~ pour les navires relevant de la compétence de la commission centrale de sécurité ;

2° Par le directeur interrégional de la mer, ~~si sa durée de validité est supérieure ou égale à six mois et les navires à l'exception de ceux relevant de la compétence de la commission centrale de sécurité~~ pour les navires relevant de la compétence de la commission régionale de sécurité ;

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

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

Le tableau ci-après résume la procédure proposée :

CERTIFICAT EXEMPTION	Certificat d'exemption initial	Renouvellement du certificat d'exemption
Navire délégué	Délivré par SCH sur avis conforme du Pst de la CCS	Renouvelé par la SCH sans avis préalable
Navire non délégué relevant de la compétence de la CCS	Ministre chargé de la mer	Chef de centre
Navire non délégué relevant de la compétence de la CRS	DIRM	Chef de centre

DEROGATION	Dérogation permanente	Dérogation temporaire
Navire délégué sous suivi administration centrale	Accordée par SCH sur avis conforme du Pst CCS	Accordée par SCH sans avis préalable mais obligation de notifier tous les 6 mois la liste des dérogations accordées.
Navire délégué sous suivi DIRM ou DM	Accordée par SCH sur avis conforme du Pst de la CRS	
Navire non délégué relevant de la compétence de la CCS	Accordée par le Pst de la CCS après étude de la CCS	Accordée par le Pst de la CCS – <i>étude par la commission à la diligence de son président</i>
Navire non délégué relevant de la compétence de la CRS	Accordée par Pst de la CRS après étude de la CRS	Accordée Pst de la CRS – <i>étude par la commission à la diligence de son président</i>
Navire non délégué relevant de l'examen local	Accordée par le chef de centre de sécurité des navires	

- **Article 130.47 - Certificat de conformité délivré en vertu des dispositions d'une recommandation d'une organisation internationale** : pas de modification.
- **Article 130.48 - Dispositions applicables aux engins remorqués** : plusieurs remarques reçues sur cet article :
 - o La proposition d'imposer une attestation de conformité à la résolution A.765 délivrée par la SCH pour les engins 12<L<24m n'est pas retenue.
 - o La philosophie de la A 765(18) est de confirmer que le convoi (remorqué et remorqueur) est en conformité avec la résolution. Une réflexion est en cours pour améliorer et préciser les exigences attendues dont une éventuelle modification de l'annexe 130-A.8.

**D'éventuelles modifications pourront être présentées à l'issue de la phase de consultation entre la présentation du PV.INF et du PV.REG.*

- **Article 130.49 - Délégation lorsque la visite d'un navire doit être réalisée à l'étranger dans une zone où un inspecteur de la sécurité des navires ne peut pas se rendre** : rédaction présentée dans le cadre du PV CCS 972 INF.01 validée mais insertion, suite à la phase de consultation des CSN, d'une obligation d'information aux DIRM/DM et à STEN de ces décisions de délégation des visites à l'étranger par le chef de CSN.

Modifications apportées au Chapitre 8 – Suspension et retrait des titres de sécurité : il est proposé de supprimer ce chapitre composé d'un article unique précisant que les décisions de suspension et de retrait des titres de sécurité sont publiées sur le site du ministre chargé de la mer. Cette mesure n'étant jamais mise en œuvre, il est proposé de supprimer ce chapitre et modifier l'article 9-1 du décret n°84-810 afin de supprimer cette obligation de publication. L'obligation se limiterait alors à la notification des personnes concernées par la décision de suspension ou de retrait.

Proposition de modification de l'article 9-1 du décret n°84-810 :

Article 9-1 (modification – remplacer l'obligation de publication des décisions de retrait et de suspension des titres par une obligation de notification)

Les décisions de suspension et de retrait des titres de sécurité et de sûreté sont publiées dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer sont notifiées au propriétaire ou à l'exploitant du navire.

Modifications apportées au Chapitre 9 – Intervention des sociétés de classification habilitées : clarification de l'intervention des sociétés de classification habilitées et amélioration de l'articulation entre les divisions 130 et 140.

- **Article 130.51** : l'article 130.51 actuel est intitulé « Tous navires disposant d'un certificat de classe ». Cet intitulé prête à confusion car la notion de « certificat de classe » n'apparaît pas dans le décret n°84-810. Par ailleurs, des précisions complémentaires sont intégrées dans ce chapitre portant sur le certificat d'intervention. Aussi, l'intitulé est remplacé par « Généralités » et les modifications au fond visent à :
 - o Apporter des précisions sur le certificat d'intervention (en plus du changement de nom pour se rapprocher de l'écriture du décret).
 - o Rappel quand le certificat d'intervention doit être présenté
 - o Précise que le certificat de classification ne dispense pas de la délivrance d'un certificat d'intervention. Autrement dit, les navires qui ne sont pas soumis à une obligation de classification au titre de l'article 42-5 et pour lesquels la classification est donc volontaire, la délivrance d'un certificat d'intervention est obligatoire.
- **Article 130.52 – Navires soumis à une obligation de classification au titre de l'article 42-5 du décret n°84-810** : cet article vise à préciser quels sont les navires soumis à une obligation de classification et les domaines qui doivent être couverts par cette intervention identifiée comme la « première cote d'une société de classification habilitée ». Les modifications apportées visent à clarifier la lecture de cet article et le champ d'intervention des SCH. Aussi,

les domaines techniques couverts par la première cote sont repris sous forme de liste dans un tableau au 1° de l'article. Pour rappel, les études de vérification de la conformité, les inspections et les essais doivent être effectués dans les conditions prévues par la résolution HSSC en vigueur, soit la résolution A.1156(32) à la date de ce PV. Toutefois, le renvoi au système HSSC est adapté afin de ne pas avoir à modifier l'arrêté à chaque mise à jour des directives, lesquelles sont mises à jour tous les deux ans, afin de limiter tout décalage entre la résolution mentionnée dans l'arrêté et la résolution applicable. De plus, les vérifications devant être effectuées par les SCH en complément des domaines techniques relevant de la première cote sont également repris sous forme de tableau et figurent au 2°. Ces vérifications sont reprises du système HSSC mais sont requis également pour les navires qui ne sont pas soumis au système HSSC. Autrement dit, si un navire de charge est doté de canots de secours, la SCH doit examiner ces canots de secours, y compris leur matériel d'armement et leurs dispositifs de mise à l'eau et de récupération, quand bien même la vérification reprise du système HSSC concerne les navires à passagers. A contrario, si le navire de charge n'est pas doté de canots de secours l'examen n'est pas requis car sans objet. Enfin, au 3° est maintenue la disposition visant à préciser que les inspections de la face externe de la carène du navire sont effectuées sous contrôle d'une SCH.

- **Article 130.53 – Navires soumis à une obligation d'approbation de sa structure au titre de l'article 42-6 du décret n°84-810** : aucune modification sur le fond mais la forme est modifiée afin de faciliter la lecture de l'article sous *légifrance* et les mentions « attestation d'intervention » sont remplacées par « certificat d'intervention ».
- **Article 150.54 – Navires à passagers** : aucune modification de fond, simple mise en cohérence.
- **Article 130.55 – Navire division 241** : insertion d'un nouvel article couvrant les spécificités des navires de conception plaisance (NUC et NAC) et des documents requis et fournis par les organismes notifiés au titre de la directive 2013/53 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules à moteur permettant d'attester de la conformité des navires à ladite directive. Les exigences dans le cas de la procédure d'évaluation après construction (« EAC ») définie à l'article R.5113-28 du code des transports sont celles visées à l'annexe VII du code des transports, intitulée « Conformité équivalente sur la base de l'évaluation après construction (module EAC) ». A ce stade seule la division 241 est visée mais lors de la publication de la division dédiée aux NAC, la référence à cette division sera ajoutée.

Modifications apportées au Chapitre 10 – Commissions d'études : le chapitre est intégralement mis à jour et simplifié de telle sorte à éviter les redites entre chapitres.

- **Article 130.56 – Généralités** : l'article a été intégralement remanié afin d'en améliorer la cohérence ainsi que l'articulation entre les différentes dispositions et éviter les redites.
- **Article 130.57 – Navires identiques à des têtes de série** : modifié marginalement.
- **Article 130.58 – Navires existants acquis à l'étranger** :
 - o Deuxième alinéa supprimé car introduit une confusion : la rédaction laisse sous-entendre que l'article s'applique qu'aux navires non délégués alors qu'elle s'applique à tous les navires, délégués ou non ;
 - o Au A) et au B) il est précisé que les documents sont transmis par l'exploitant et non pas par l'administration en charge du registre cédant ;
 - o Au B) et C) les alinéas relatifs aux demandes d'exemptions et aux dérogations sont supprimés car l'article 130.46 relatif à ces procédures s'applique de droit et l'article 130.57 (généralités) y renvoie ;
 - o **Le D) est supprimé car les navires entrant dans ce cas de figure entrent dans la procédure prévue à l'article 130.57.**
- **Article 130.59 – Navire d'un type particulier** : modifications principalement de forme.
- **Articles 130.60 – Soumission des documents et examen en commission centrale de sécurité ou en commission régionale de sécurité** : les anciens articles 130.47 (soumission

des documents et examen en CCS) et 130.50 (soumission des documents en CRS) sont fusionnés au regard de la similarité des procédures de fonctionnement de la CCS et des CRS.

- **Article 130.61 – Examen local** : quelques modifications de forme.

Modifications du Chapitre 11 – Commissions de visites : :

- **Article 130.62 – Accès à bord** : pas de modification
- **Article 130.63 – Visite de mise en service** : corrections de forme et confirmation en attente du ministère des affaires étrangères sur les procédures visées aux points 3 et 4 du I en cours. Par ailleurs, le 2. du II est modifié afin de préciser que le président de la commission de visite de mise en service est comptabilisé dans le nombre minimal requis d'inspecteurs pour réaliser la visite.
- **Article 130.64 – Visites périodiques** : insertion d'un II dédié aux visites de passation et correction des écarts entre l'instruction et les écritures proposées ;
- **Article 130.65 – Visite ciblée** : insertion d'un article dédié aux visites ciblées visant à préciser comment la visite est déclenchée, quel est l'objet et comment elle est organisée.
 - **Déclenchement (1° du I)** : l'arrêté précise qu'une visite ciblée est déclenchée à l'aide d'un dispositif de ciblage qui détermine un profil de risque du navire. Le dispositif de ciblage est décrit de manière large à dessein afin que le mécanisme puisse être précisé ou automatisé dans le temps sans nécessiter une modification de l'article. Ainsi, une liste non exhaustive de critères pris en compte dans l'analyse est citée, cette liste pouvant s'étoffer et se préciser ultérieurement. De même, le mécanisme de ciblage pourra dans un premier temps s'appuyer sur un calcul similaire à celui permettant de déterminer la durée d'un permis de navigation limité, puis être remplacé par un outil automatisé d'aide à la décision.
 - **Intervalle entre deux visites (2° du I)** : l'intervalle minimum entre deux visites ciblées est fixé à un an et celui-ci varie en fonction du profil de risque du navire. La réalisation d'une visite ciblée ne fait pas pour autant obstacle à la réalisation d'une visite spéciale dans un délai inférieur. Autrement dit, une visite spéciale peut être réalisée dans le cadre d'une campagne de ciblage trois mois après la réalisation d'une visite ciblée ou bien pour s'assurer que le navire a corrigé certaines non conformités soulevées dans le cadre d'une visite de ciblage.
 - **Objet de la visite ciblée (3° du I)** : cet alinéa reprend les dispositions du deuxième alinéa de l'article 27-1 du décret n°84-810 afin de rappeler que la visite ciblée a pour objet de « s'assurer que le navire continue de satisfaire aux conditions de délivrance du permis de navigation et à la réglementation applicable au navire », dont s'assurer que le navire est en conformité avec les nouvelles obligations réglementaires, à jour des interventions des prestataires extérieures et que l'armateur a bien effectué tous les contrôles relevant de sa responsabilité (visites ANFr, contrôles de coque, etc.), tel que prévu à l'article 130-12. Si le navire ne répond pas à ces exigences, le permis de navigation peut être suspendu dans les conditions prévues à l'article 8-1 du décret n°84-810. **Pour les navires dotés d'un permis de navigation illimité mais disposant de titres soumis à périodicité, le renouvellement de ces titres s'effectue dans le cadre d'une visite spéciale en application du f) de l'article 32 du décret n°84-810.
 - **Composition de la commission de visite ciblée (1° du II)** : en application du décret n°84-810, la visite ciblée est organisée sous l'autorité du chef de centre. Relève ainsi de sa compétence le soin de fixer la composition de la commission de visite ciblée : nombre d'inspecteurs et participation ou non d'experts extérieurs.
 - **Organisation de la visite ciblée (2° et 3° du II)** : à partir de la date à laquelle le centre de sécurité des navires prend contact avec l'armateur afin de l'informer que son navire est soumis à une visite ciblée, la visite doit être réalisée dans un délai de 3 mois. Si l'armateur ne se conforme pas aux modalités d'organisation de la visite, c'est-à-dire qu'il ne se présente pas au port identifié pour réaliser la visite, ou ne répond pas à l'administration afin d'organiser la visite dans les trois mois suite à la prise de contact, le permis de navigation peut être suspendu en application du 11° du I de l'article 8-1 du décret n°84-810.

- **Article 130.68 – Visite spécial** : renvoi général à l'article 32 du décret 84-810 qui précise de manière suffisamment claire les conditions dans lesquelles sont déclenchées et conduites les visites spéciales. Une précision est toutefois insérée afin d'acter réglementairement l'habilitation des DIRM à mettre en place des « campagnes de ciblage » sur des items précis, lesquelles s'appuieront sur les dispositions du i) de l'article 32 du décret n°84-810, lequel permet l'introduction de ce type de contrôle. Par ailleurs, les CCSN sont également habilités à conduire ces campagnes.
- **Article 130.69 – Visite sur réclamation des gens de mer** : la rédaction est précisée à la marge. Pour plus de précisions sur cette procédure, se référer à la note conjointe DGAMPA/DGT du 15 novembre 2019.
- **Article 130.70 – Commission essais-opérations** : article déplacé mais pas de modifications sur le fond.
- **Article 130.71 – Organisation des visites à l'étranger** : suppression du renvoi aux articles 130.48 à 130.54 qui ne correspondent plus et ne visent pas les visites à l'étranger dans la version en vigueur.
- **Article 130.72 – Inspection de la carène** : suppression des visites de carène sur les navires aquacole, de pêche et de charge de moins de 12 mètres. Pour ces navires navigant en 1ère, 2ème, 3ème ou 4ème catégorie, le contrôle par l'armateur doit être effectué tous les 5 ans à sec. Une liste des éléments à contrôler sera annexé à la division 130.

Modifications du Chapitre 12 – Navires français à l'étranger : quelques modifications sont apportées aux écritures mais sans changements significatifs de fond :

- **Article 130.71 – Délivrance et renouvellement des titres** : le renvoi à la compétence de l'autorité consulaire est supprimé et il est précisé que c'est le chef de centre qui peut déléguer sa compétence (délivrance et renouvellement des titres de sécurité et de prévention de la pollution pour des navires français à l'étranger) au président de la commission de visite ou au représentant d'une SCH.
- **Article 130.72 – Contrôle par l'Etat du port** : cet article prévoit que les navires battant pavillon français faisant l'objet d'une immobilisation dans un port étranger, d'une décision de refus d'accès au port ou ayant fait l'objet d'au moins cinq déficiences, doivent en informer le ministre chargé de la mer et, le cas échéant, la SCH. Cet article est modifié à la marge afin de supprimer la mention des "non conformités" étant donné que lors d'un PSC seules des "déficiences" peuvent être constatées. Par ailleurs, il est précisé que les pièces justificatives nécessaires au renouvellement des titres doivent être fournis à l'autorité compétente.

Modification du Chapitre 13 – Dossier du navire : le chapitre est intégralement remanié afin de regrouper dans trois articles les mesures prévues par ce chapitre et intégrer les contrôles spécifiques à réaliser par les armateurs de navire dotés d'un permis de navigation illimité.

- **Article 130.73 – Dossier du navire au centre de sécurité des navires** : au sein d'un seul article sont regroupées les dispositions suivantes :
 - Obligation de transmission au CSN l'ensemble des plans et documents du navire au dernier indice une fois l'étude par la commission d'étude compétente close (I), ancien article 130.66 ;
 - Obligations au titre de la directive 2009/21, soit la liste des informations et documents que le CSN doit être en mesure de fournir pour chaque navire (II), ancien article 130.66 ;
 - Obligation de tenir disponible et de rendre consultable par le propriétaire du navire ou son représentant le dossier du navire au centre de sécurité (III), ancien article 130.72.
 - Par ailleurs, il est précisé que GINA doit être validé après chaque visite effectuée, ancien article 130.70.
- **Article 170.74 – Obligation d'informations** : on regroupe au sein d'un seul article toutes les obligations d'information, ce qui permet de fusionner les anciens articles 130.67 "information des navires inspectés au titre de l'Etat du port" et l'ancien article 130.68 "obligations d'informations", et sont insérées les obligations d'informations spécifiques aux navires dotés d'un PN illimité. Par ailleurs, il est précisé pour ces dernières que toutes les pièces justificatives

permettant de démontrer le respect des obligations visées doivent être conservées à bord du navire et par le propriétaire.

- **Article 130.75 – Rapport de visite** : l'article est marginalement mis à jour afin d'intégrer les visites ciblées. Par ailleurs, il est rappelé que les rapports des visites effectuées par les SCH ou au moins la date de réalisation de la visite doivent être renseignés dans GINA, tel que prévu par le 6 de l'article 130.75.

Chapitre 14 – Programmes particuliers : pas de modifications.

N.B.: les annexes sont en cours de finalisation et seront communiquées dès leur finalisation et au plus tard lors du passage en PV.REG de la division 130.

Grille de lecture de l'annexe :

- **Dispositions en gras** : modification validée
- **Surligné en jaune** : présenté lors du premier passage et proposition d'écriture modifiée suite aux retours
- **Surligné en bleu** : modifications complémentaires non présentée dans le PV CCS 972 INF.01
- **En rouge** : les renvois aux articles, lesquels devront être mis en cohérence lors de la consolidation finale.

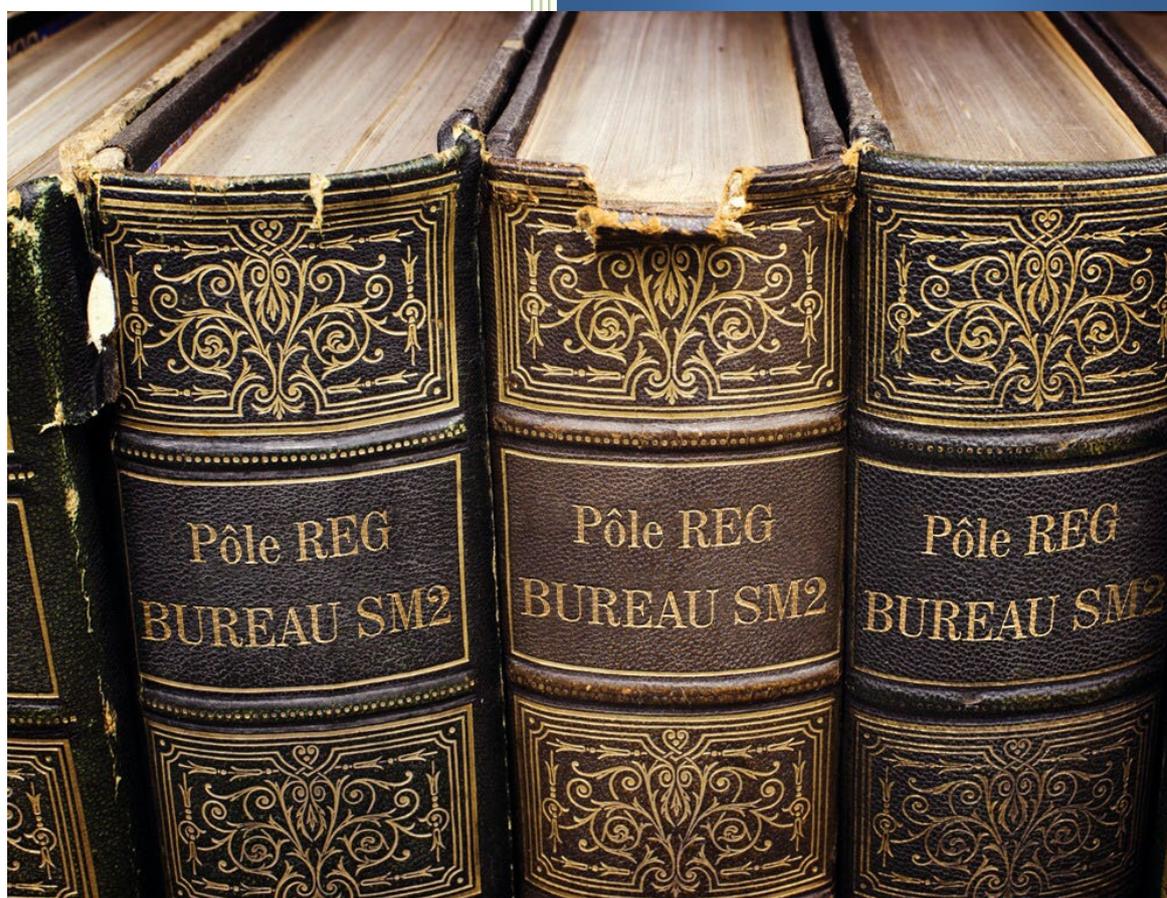
III/ Proposition :

Il est proposé de soumettre ces propositions de modification à une période de consultation d'un mois en vue de leur passage en PV REG lors de la CCS de juillet afin de finaliser la mise en oeuvre réglementaire de la réforme de l'inspection des navires professionnels. Les annexes au présent PV seront présentées lors de la CCS 980 et transmises en amont aux services concernés.

AVIS DE LA COMMISSION

La commission prend note des modifications proposées et de la phase de consultation.

Délivrance des titres de sécurité



Édition du 19 juillet 2005, parue au J.O. le 10 septembre 2005

A jour des arrêtés suivants :

Date de signature	Date de parution au JO	Numéro NOR	Référence CCS
19-07-05	10-09-05	EQUT0501188A	782 REG 03
03-07-07	17-08-07	DEVT0756884A	800 REG 01
28-01-08	09-02-08	DEVT0801213A	809 REG 01
07-06-10	07-08-10	DEVT1014749A	836 REG01
09-12-10	28-12-10	DEVT1030140A	841 REG 01
09-05-11	22-06-11	DEVT1108035A	844 REG 02
18-07-11	31-07-11	TRAT1119109A	848 REG 03
12-03-12	06-04-12	TRAT1200272A	854 REG 02
07-07-12	16-12-12	TRAT1239372A	862 REG 05
22-04-13	11-05-13	TRAT1308915A	864 REG 04
06-06-13	11-06-13	TRAT1239377A	862 REG 05
06-06-13	25-06-13	TRAT1314086A	868 REG 02
22-11-13	04-11-13	TRAT1327985A	873 REG 01
14-05-14	05-06-14	DEVT1401786A Les dispositions de cet arrêté sont applicables à partir du 01/07/2014	879 REG 01
15-12-14	24-12-14	DEVT1427851A	884 REG 05 885 REG 08
20-07-15	14-08-15	DEVT1514177A	891 REG 01 891 REG 06
23-12-15	30-12-15	DEVT1528777A	896 REG 02 896 REG 04 896 REG 05 896 REG 06
20-12-16	06-01-2017	DEVT1636878A	905 REG 03 907 REG 09
27-03-17	06-04-17	DEVT1708571A	909 REG 01 910 REG 03
13-06-17	30-06-17	TRAT1716027A	910 REG 03
18-12-17	28-12-17 04-01-18	TRAT1732749A TRAT1732754A	915 REG 01 918 REG 02 918 REG 03
21-06-18	17-07-18	TRAT1813778A	918 REG 02 922 REG 02 922 REG 04
04-11-19	16-11-19	TRET1930390A	933/REG.01



Sommaire

SOMMAIRE	3
CHAPITRE 1. GENERALITES	7
ARTICLE 130.1. OBJET ET CHAMP D'APPLICATION	7
ARTICLE 130.2. DEFINITIONS	7
ARTICLE 130.3. PRESENCE A BORD DES TITRES ET CERTIFICATS.....	8
ARTICLE 130.4. SYSTEME DE GESTION DE LA QUALITE.....	9
CHAPITRE 2. ORGANISATION	10
<i>Section 1 : Compétence et implantation des Centres de sécurité des navires</i>	10
ARTICLE 130.5. IMPLANTATION DES CENTRES DE SECURITE.....	10
ARTICLE 130.6. ZONES DE COMPETENCE DES CENTRES DE SECURITE DES NAVIRES.....	10
ARTICLE 130.7. CENTRE DE SECURITE DES NAVIRES COMPETENT	11
A) <i>Navires sous suivi DIRM ou DM</i> :	11
B. <i>Navires sous suivi de l'administration centrale</i> :	12
<i>Section 2 : Fonctionnement et implantation des commissions d'études</i>	12
ARTICLE 130.8. FONCTIONNEMENT DE LA COMMISSION CENTRALE DE SECURITE.....	12
ARTICLE 130.9. FONCTIONNEMENT DE LA COMMISSIONS REGIONALES DE SECURITE.....	13
ARTICLE 130.10. ZONE DE COMPETENCE DES COMMISSIONS REGIONALES DE SECURITE	13
CHAPITRE 3. PERMIS DE NAVIGATION	15
ARTICLE 130.11. DECLARATION DE PROJET DE MISE EN CHANTIER OU D'ACQUISITION D'UN NAVIRE A L'ETRANGER - DECLARATION DE MISE EN REFONTE, MODIFICATIONS IMPORTANTES OU GRANDE REPARATION 15	
A) <i>Déclaration de projet de mise en chantier</i> :	15
B) <i>Déclaration de mise en refonte, de grande réparation ou de modifications importantes</i> :	16
C) <i>Déclaration de changement de propriétaire, d'exploitant du navire ou de transfert de société de classification habilitée</i> :	16
ARTICLE 130.12. MODALITES DE DELIVRANCE, DE MAINTIEN ET DE RENOUELEMENT DU PERMIS DE NAVIGATION 16	
A) <i>Généralités</i> :	16
B) <i>Navire non délégué</i>	17
C) <i>Navire délégué</i> :	18
ARTICLE 130.13. DELIVRANCE D'UN PERMIS DE NAVIGATION PROVISoire POUR UN NAVIRE EN ESSAIS	19
ARTICLE 130.14. DELIVRANCE D'UN PERMIS PROVISoire POUR UN NAVIRE EN ESSAIS AU TITRE DE L'ARTICLE 25-2 DU DECRET N° 84-810 MODIFIE DU 30 AOUT 1984	19
A) <i>Navire construit pour réaliser une navigation internationale sous pavillon étranger, ou des futurs navires de guerre destinés à réaliser une navigation internationale ou assimilée</i> :	19
B) <i>Navire construit pour réaliser une navigation nationale sous pavillon étranger, ou des futurs navires de guerre destinés à réaliser une navigation nationale ou assimilée</i> :	20
ARTICLE 130.15. DELIVRANCE D'UN PERMIS DE NAVIGATION PROVISoire POUR UN NAVIRE EN TRANSIT ...	20
CHAPITRE 4. CERTIFICAT NATIONAL DE FRANC-BORD	22
ARTICLE 130.16. DELIVRANCE ET RENOUELEMENT DU CERTIFICAT NATIONAL DE FRANC-BORD	22
ARTICLE 130.17. RENOUELEMENT DU CERTIFICAT NATIONAL DE FRANC-BORD CAS PARTICULIER	22
A) Cas général	22
A) <i>Navires dont la pose de quille est antérieure au 1^{er} septembre 1984</i> :	23
B) <i>Navires dont la pose de quille est postérieure au 1^{er} septembre 1984 et dont le certificat national de franc-bord était précédemment renouvelé par l'administration</i> :	23
C) <i>Procédure de transfert</i> :	23
ARTICLE 130.18. REGIME DE CERTIFICATION DES BASES DE MAINTENANCE	23
A) <i>Champ d'application</i>	23
B) <i>Habilitation « franc-bord » d'une base de maintenance et régime d'exemption connexe</i>	24
C) <i>Conditions et procédure d'habilitation d'une base de maintenance</i>	24
D) <i>Obligations générales d'une base de maintenance</i>	25

Sommaire

E) Obligations générales des navires.....	25
F) Suspension / Retrait.....	25
CHAPITRE 5. CERTIFICAT DE JAUGEAGE DES NAVIRES.....	26
ARTICLE 130.19. DELIVRANCE D'UN CERTIFICAT DE JAUGEAGE POUR UN NAVIRE D'UNE LONGUEUR HORS TOUT SUPERIEURE OU EGALE A 15 METRES	26
ARTICLE 130.20. DELIVRANCE D'UN CERTIFICAT DE JAUGEAGE POUR UN NAVIRE D'UNE LONGUEUR HORS TOUT INFERIEURE A 15 METRES.....	26
ARTICLE 130.21. DELIVRANCE DE CERTIFICATS DE JAUGEAGE PROVISOIRES	27
ARTICLE 130.22. DUREE DE VALIDITE DU CERTIFICAT DE JAUGEAGE.....	27
ARTICLE 130.23. DEMANDE DE RE-JAUGEAGE D'UN NAVIRE.....	27
ARTICLE 130.24. JAUGEAGE POUR LE TRANSIT PAR LES CANAUX DE SUEZ ET PANAMA	27
CHAPITRE 6. TITRES ET CERTIFICATS INTERNATIONAUX.....	28
<i>Titre 1 - Titres et certificats internationaux délivrés en application des conventions de l'Organisation maritime internationale.....</i>	<i>28</i>
<i>Section 1 – Généralités</i>	<i>28</i>
ARTICLE 130.25. DELIVRANCE ET RENOUELEMENT DES TITRES ET CERTIFICATS PREVUS PAR LES CONVENTIONS INTERNATIONALES PERTINENTES DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI) EN APPLICATION DES ARTICLES 3 ET 10 DU DECRET N°84-810 DU 30 AOUT 1984- GENERALITES.....	28
<i>Section 2 – Gestion de la sécurité (ISM).....</i>	<i>29</i>
ARTICLE 130.26. GENERALITES	29
ARTICLE 130.27. CERTIFICATION PROVISOIRE.....	29
ARTICLE 130.28. DOCUMENT DE CONFORMITE DE LA GESTION DE LA SECURITE	30
ARTICLE 130.29. CERTIFICAT DE GESTION DE LA SECURITE DU NAVIRE	31
<i>Section 3 – Sûreté des navires (ISPS).....</i>	<i>31</i>
ARTICLE 130.30. ADOPTION DU PLAN DE SURETE DU NAVIRE	32
ARTICLE 130.31. – AMENDEMENTS AU PLAN DE SURETE DU NAVIRE	33
ARTICLE 130.32. – DELIVRANCE DU CERTIFICAT INTERNATIONAL DE SURETE DU NAVIRE.....	33
ARTICLE 130.33. – DEFAILLANCE DU SYSTEME D'ALERTE DE SURETE	34
ARTICLE 130.34. – PROCEDURES PARTICULIERES.....	34
ARTICLE 130.35. NAVIRES EN NAVIGATION NATIONALE	34
ARTICLE 130.36. – MARCHANDISES DANGEREUSES A BORD DES NAVIRES A PASSAGERS	35
<i>Titre 2 - Titres et certificats internationaux délivrés en application des conventions de l'Organisation internationale du travail – Certification sociale.....</i>	<i>35</i>
<i>Section 1 – Certification du travail maritime.....</i>	<i>35</i>
ARTICLE 130.37. DELIVRANCE DU CERTIFICAT DE TRAVAIL MARITIME.....	35
ARTICLE 130.38. VALIDITE ET RENOUELEMENT DU CERTIFICAT DE TRAVAIL MARITIME.....	35
ARTICLE 130.39. PROROGATION DU CERTIFICAT DE TRAVAIL MARITIME	36
ARTICLE 130.40. DECLARATION DE CONFORMITE DU TRAVAIL MARITIME	36
ARTICLE 130.41. DELIVRANCE D'UN CERTIFICAT DE TRAVAIL MARITIME PROVISOIRE	36
ARTICLE 130.42. PERTE DE VALIDITE DU CERTIFICAT DE TRAVAIL MARITIME OU CERTIFICAT DE TRAVAIL MARITIME PROVISOIRE	37
<i>Section 2 – Certification sociale à la pêche.....</i>	<i>37</i>
ARTICLE 130.43. CERTIFICATION SOCIAL A LA PECHE.....	37
<i>Section 3 – Généralités</i>	<i>38</i>
ARTICLE 130.44. RESPONSABILITES AYANT TRAIT AUX VISITES DE CERTIFICATION SOCIALE.....	38
CHAPITRE 7. PROCEDURES PARTICULIERES.....	41
ARTICLE 130.45. PROCESSUS DE TRANSFERT DES NAVIRES DELEGUES AUX SOCIETES DE CLASSIFICATION HABILITEES	41
ARTICLE 130.46. DELIVRANCE ET RENOUELEMENT D'UN CERTIFICAT D'EXEMPTION OU D'UNE DEROGATION	41
ARTICLE 130.47. CERTIFICAT DE CONFORMITE DELIVRE EN VERTU DES DISPOSITIONS D'UNE RECOMMANDATION D'UNE ORGANISATION INTERNATIONALE	42
ARTICLE 130.48. DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ENGIN REMORQUES	42
ARTICLE 130.49. DELEGATION LORSQUE LA VISITE DU NAVIRE DOIT ETRE REALISEE A L'ETRANGER DANS UNE ZONE OU UN INSPECTEUR DE LA SECURITE DES NAVIRES NE PEUT PAS SE RENDRE	43



CHAPITRE 8. SUSPENSION ET RETRAIT DES TITRES DE SECURITE	44
ARTICLE 130.50. PUBLICATION DES DECISIONS DE SUSPENSION ET DE RETRAIT	44
CHAPITRE 9. INTERVENTION DES SOCIETES DE CLASSIFICATION ET AUTRES ORGANISMES HABILITES	45
ARTICLE 130.51. GENERALITES	45
ARTICLE 130.52. NAVIRES SOUMIS A UNE OBLIGATION DE CLASSIFICATION AU TITRE DE L'ARTICLE 42-5 DU DECRET N° 84-810 MODIFIE DU 30 AOUT 1984	45
ARTICLE 130.53. NAVIRES SOUMIS A UNE OBLIGATION D'APPROBATION DE STRUCTURE AU TITRE DE L'ARTICLE 42-6 DU DECRET N° 84-810 MODIFIE DU 30 AOUT 1984	48
ARTICLE 130.54. NAVIRES A PASSAGERS	50
ARTICLE 130.55. NAVIRE DIVISION 241	50
CHAPITRE 10. COMMISSIONS D'ETUDES	51
ARTICLE 130.56. GENERALITES	51
A) <i>Navire non délégués</i> :	51
B) <i>Navire délégué</i> :	52
ARTICLE 130.57. NAVIRES IDENTIQUES A UN NAVIRE TETE DE SERIE	52
A) <i>Définition</i> :	52
B) <i>Navire non délégué</i> :	52
C) <i>Navire délégué</i> :	52
ARTICLE 130.58. NAVIRES EXISTANTS ACQUIS A L'ETRANGER	53
A) <i>Navire spécial de plus de 500 UMS, navire de charge de plus de 500 UMS, et navire à passagers, battant pavillon d'un État membre de l'Espace économique européen, (application du règlement (CE) n° 789/2004)</i> :	53
B) <i>Navire de pêche battant pavillon d'un État membre de l'Espace économique européen et bénéficiant d'un certificat de conformité à la directive 97/70/CE délivré pour un navire neuf</i>	54
C) <i>Navire spécial de plus de 500 UMS, navire de charge de plus de 500 UMS, et navire à passagers, battant pavillon d'un État autre qu'un État membre de l'Espace économique européen et bénéficiant de certificats de sécurité et de prévention de la pollution délivrés conformément à une convention internationale</i> :	55
D) <i>Navires n'entrant pas dans les cas A), B) ou C) listés ci-dessus</i>	55
ARTICLE 130.59. NAVIRE D'UN TYPE PARTICULIER	56
ARTICLE 130.60. SOUMISSION DES DOCUMENTS ET EXAMEN EN COMMISSION CENTRALE DE SECURITE OU EN COMMISSION REGIONALE DE SECURITE	56
SOUMISSION DES DOCUMENTS ET EXAMEN EN COMMISSION REGIONALE DE SECURITE	57
ARTICLE 130.61. EXAMEN LOCAL	57
CHAPITRE 11. COMMISSIONS DE VISITE	59
ARTICLE 130.62. ACCES A BORD	59
ARTICLE 130.63. VISITE DE MISE EN SERVICE	59
I. Organisation et objet de la visite de mise en service	59
II. Composition de la commission de visite de mise en service	59
A) <i>Généralités</i> :	59
B) <i>Navire de charge, spécial, de pêche ou à passagers d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres, et navires de plaisance à utilisation commerciale d'une longueur supérieure ou égale à 18 mètres</i> :	60
C) <i>Navire de charge, spécial, de pêche ou à passagers d'une longueur inférieure à 12 mètres, et les navires de plaisance à utilisation commerciale d'une longueur inférieure à 18 mètres</i> :	60
D) <i>Dispositions particulières</i> :	61
ARTICLE 130.64. VISITE PERIODIQUE	61
I. Organisation et objet de la visite périodique	61
II. Cas particulier des visites périodiques dites « de passation »	61
III. Composition de la commission de visite périodique	62
A) <i>Généralités</i> :	62
B) <i>Composition</i> :	62
C) <i>Dispositions particulières</i> :	63
ARTICLE 130.65. VISITE CIBLEE	63
I. Déclenchement et objet de la visite ciblée :	63
II. Organisation de la visite ciblée :	64

Sommaire

ARTICLE 130.66.	VISITES SPECIALES.....	64
ARTICLE 130.67.	VISITE SUR RECLAMATION DES GENS DE MER	64
ARTICLE 130.68.	COMMISSION ESSAIS-OPERATIONS	64
ARTICLE 130.69.	ORGANISATION DES VISITES A L'ETRANGER	65
ARTICLE 130.70.	INSPECTION DE LA CARENE	65
CHAPITRE 12. NAVIRE FRANÇAIS A L'ETRANGER		68
ARTICLE 130.71.	DELIVRANCE ET RENOUELEMENT DES TITRES DE SECURITE.....	68
ARTICLE 130.72.	CONTROLE PAR L'ÉTAT DU PORT	68
CHAPITRE 13. DOSSIER DU NAVIRE.....		69
ARTICLE 130.73.	DOSSIER DU NAVIRE AU CENTRE DE SECURITE DES NAVIRES COMPETENT	69
ARTICLE 130.74.	OBLIGATION D'INFORMATION.....	70
ARTICLE 130.75.	RAPPORT DE VISITE.....	70
CHAPITRE 14. PROGRAMMES PARTICULIERS		72
ARTICLE 130.76.	PROGRAMME RENFORCE D'INSPECTION DES PETROLIERS ET DES VRAQUIERS	72
ARTICLE 130.77.	SYSTEME D'EVALUATION DE L'ÉTAT DU NAVIRE (CAS).....	72



Chapitre 1. Généralités

Article 130.1. Objet et champ d'application

La présente division précise les conditions et modalités de délivrance, visa, renouvellement, suspension et retrait des titres de sécurité et de prévention de la pollution des navires ainsi que les études et visites correspondantes. Elle précise de ce fait les obligations des exploitants de navires à cet effet.

Elle s'applique à :

- tout navire à passagers ;
- tout navire de charge ;
- tout navire spécial ;
- tout navire de pêche ;
- tout navire de plaisance à utilisation commerciale ;
- tout navire de plaisance à usage personnel ou de formation d'une longueur de référence supérieure à 24 mètres ;
- **tout navire de services côtiers ou d'activités côtières ;**
- **tout navire autonome ;**
- **tout navire sous-marin ;**
- **toute unité mobile de forage au large (MODU).**

Article 130.2. Définitions

Pour l'application de la présente division et sauf disposition contraire, les expressions ci-dessous désignent :

1° Chef de centre : le chef de centre de sécurité des navires compétent ou son représentant.

2° Navire délégué : les navires dont certains des titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution sont délivrés par une société de classification habilitée, au sens de la division 140 du présent règlement, en application du 2° du I de l'article 3-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, soit :

- Les MODU ;
- Les navires de charge d'une longueur de référence égale ou supérieure à 24 mètres ;
- Les navires spéciaux d'une longueur de référence égale ou supérieure à 24 mètres ;
- Les navires de pêche d'une longueur de référence égale ou supérieure à 24 mètres.

3° Navire non délégué : les navires dont les titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution sont délivrés par l'administration en application du 2° du III de l'article 3-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, soit :

- Les navires à passagers ;
- Les navires de charge d'une longueur de référence inférieure à 24 mètres ;
- Les navires spéciaux d'une longueur de référence inférieure à 24 mètres ;
- Les navires de pêche d'une longueur de référence inférieure à 24 mètres ;
- Les navires de plaisance à utilisation commerciale ou classés comme navire à voile historique conçus avant 1965 ou la réplique individuelle d'un tel navire ;
- Les navires sous-marins ;
- Les navires à propulsion nucléaire.

4° Permis de navigation périodique : permis de navigation délivré avec une limitation de durée dans le temps aux navires soumis au régime des visites périodiques, soit :

- Les navires à passagers ;
- Les navires d'une longueur de référence supérieure ou égale à 24 mètres ;

- Les navires de pêche et de charge dont le certificat de franc-bord est renouvelé par le chef de centre ;
- Les navires existants ne remplissant pas les conditions nécessaires à l'obtention d'un permis de navigation illimité.

5° Permis de navigation illimité : permis de navigation délivré sans limitation de durée aux navires soumis au régime des visites ciblées. Les navires éligibles à un permis de navigation illimité sont les navires dont la longueur de référence est inférieure à 24 mètres, à l'exclusion des navires à passagers et des navires de pêche et de charge dont le certificat de franc-bord est renouvelé par le chef de centre.

5° Visite de passation : visite périodique réalisée sur les navires existants doté d'un permis de navigation périodique et qui sont éligibles à un permis de navigation illimité.

6° Navires sous suivi de l'administration centrale :

a) Par la sous-direction de la sécurité et de la transition écologique des navires :

- 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 ;
- Tout navire de charge ou spécial d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et destiné à effectuer soit des voyages internationaux, soit des voyages nationaux à plus de vingt milles ;
- Tout navire de pêche d'une longueur de référence égale ou supérieure à 45 mètres
- Tout MODU ;
- Tout navire à propulsion nucléaire ;
- Tout navire sous-marin ;
- Tout navire autonome.

b) Par la mission du nautisme et de la plaisance :

- Tout navire de plaisance à utilisation commerciale classé comme un navire à voile historique conçu avant 1965 ou la réplique individuelle d'un tel navire, d'une longueur de coque égale ou supérieure à 24 mètres ;
- Tout navire de plaisance à utilisation commerciale de longueur de coque inférieure ou égale à 24 mètres lorsqu'il est déclaré tête de série par le fabricant ou son mandataire ;
- Tout navire de plaisance à utilisation commerciale de longueur de coque supérieure à 24 mètres.

7° Navires sous suivi des directions interrégionales de la mer (DIRM) ou des directions de la mer (DM) : tout navire non suivi par l'administration centrale, soit :

- Tout navire à passagers d'une jauge brute inférieure à 500 en navigation nationale à moins de 20 milles des côtes
- Tout navire de charge ou d'une jauge brute inférieure à 500 en navigation nationale à moins de 20 milles des côtes ;
- Navire de pêche d'une longueur de référence inférieure à 45 mètres
- Tout navire de plaisance à utilisation commerciale d'une longueur de coque inférieure à 24 mètres, lorsqu'il n'est pas déclaré tête de série par son fabricant ou son mandataire.

8° Dérogation : le non-respect permanent ou temporaire d'une règle prévue par le présent règlement, ne faisant pas l'objet d'un certificat d'exemption au titre de l'article 3-2 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984.

Article 130.3.Présence à bord des titres et certificats

Les titres de sécurité et les certificats de prévention de la pollution tel que définis à l'article 3 du décret n° 84-810 modifié du 30 août 1984, doivent être conservés en permanence à bord pendant tout le temps de navigation ainsi que les rapports de visites et les plans et documents du navire.

Article 130.4. Système de gestion de la qualité

La partie des activités opérationnelles du présent règlement, assurée par l'administration au titre de l'État du pavillon, est effectuée suivant des procédures conformes aux règles du système de gestion de la qualité suivant la norme ISO 9001 en vigueur.

Chapitre 2. Organisation

Section 1 : Compétence et implantation des Centres de sécurité des navires

Article 130.5. Implantation des centres de sécurité

Un centre de sécurité des navires est implanté dans chacun des ports ci-dessous :

- | | | |
|------------------------------------|------------------|--------------------------|
| - Dunkerque, | - Saint-Malo, | - Sète, |
| - Boulogne, | - Brest, | - Marseille, |
| - Le Havre (Seine-Maritime Ouest), | - Concarneau, | - Fort-de-France, |
| - Rouen (Seine-Maritime Est) | - Lorient, | - Le Port de la Réunion. |
| - Caen, | - Saint-Nazaire, | |
| | - La Rochelle, | |
| | - Bordeaux, | |

Article 130.6. Zones de compétence des centres de sécurité des navires

1. La compétence du centre de sécurité des navires implanté à Dunkerque s'étend au département du Nord et au port de Calais.
2. La compétence du centre de sécurité des navires implanté à Boulogne s'étend aux départements du Pas-de-Calais à l'exception du port de Calais, de la Somme et de l'Oise.
3. La compétence du centre de sécurité des navires ~~de Seine-Maritime Ouest~~, implanté au Havre s'étend, dans le département de la Seine-Maritime, à la circonscription des services des affaires maritimes du Havre et de Fécamp telle que définie par l'[arrêté du 10 février 1984](#). Cette compétence s'étend également, pour les navires autres que les navires de pêche, à la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon.
4. La compétence du centre de sécurité des navires ~~de Seine-Maritime Est~~, implanté à Rouen s'étend, dans le département de la Seine-Maritime, à la circonscription des services des affaires maritimes de Rouen et de Dieppe telle que définie par l'[arrêté du 10 février 1984](#), ainsi qu'aux départements de l'Aube, de l'Aisne, des Ardennes, de l'Eure, de la Marne, de la Haute-Marne, de la Meuse, de la Moselle, de la Meurthe-et-Moselle, de Paris, de la Seine-et-Marne, des Yvelines, des Vosges, du Haut-Rhin, du Bas-Rhin, du Territoire de Belfort, de l'Essonne, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et du Val-d'Oise. Les quais en Seine de Honfleur (désignés par l'abréviation QSH), situés dans le Calvados mais également à l'intérieur des limites de la circonscription du port autonome de Rouen, relèvent également du centre de sécurité des navires **implanté à Rouen**.
5. La compétence du centre de sécurité des navires implanté à Caen s'étend aux départements du Calvados, à l'exception des quais en Seine de Honfleur situés à l'intérieur des limites de la circonscription du port autonome de Rouen, de la Manche et de l'Orne.
6. La compétence du centre de sécurité des navires implanté à Saint-Malo s'étend aux départements d'Ille-et-Vilaine, des Côtes-d'Armor, de la Mayenne et de la Sarthe.
7. La compétence du centre de sécurité des navires implanté à Brest s'étend dans le département du Finistère, à la circonscription des services des affaires maritimes de Morlaix, Brest et Camaret.
8. La compétence du centre de sécurité des navires implanté à Concarneau s'étend, dans le département du Finistère, à la circonscription des services des affaires maritimes de Douarnenez, Audierne, Le Guilvinec et Concarneau.
9. La compétence du centre de sécurité des navires implanté à Lorient s'étend au département du Morbihan.

10. La compétence du centre de sécurité des navires implanté à Saint-Nazaire s'étend aux départements de la Loire-Atlantique, de la Vendée, de Maine-et-Loire, d'Indre-et-Loire, de Loir-et-Cher, du Loiret, de l'Indre, du Cher, et d'Eure-et-Loir.
11. La compétence du centre de sécurité des navires implanté à La Rochelle s'étend aux départements de la Charente-Maritime, de la Vienne, de la Charente et des Deux-Sèvres.
12. La compétence du centre de sécurité des navires implanté à Bordeaux s'étend aux départements de la Gironde, des Landes, des Pyrénées-Atlantiques, de la Dordogne, du Lot-et-Garonne, du Gers, des Hautes-Pyrénées, de la Haute-Vienne, de la Creuse et de la Corrèze.
13. La compétence du centre de sécurité des navires implanté à Sète s'étend aux départements de l'Hérault, du Gard, des Pyrénées-Orientales, de l'Aude, de l'Ariège, de la Haute-Garonne, du Tarn, du Lot, de l'Aveyron, de la Lozère, de Tarn-et-Garonne, de l'Allier, du Puy-de-Dôme, du Cantal et de la Haute-Loire.
14. La compétence du centre de sécurité des navires implanté à Marseille s'étend aux départements des Bouches-du-Rhône, du Var, des Alpes-Maritimes, de la Haute-Corse, de la Corse-du-Sud, du Vaucluse, des Alpes-de-Haute-Provence, des Hautes-Alpes, de l'Yonne, de la Côte-d'Or, de la Nièvre, de Saône-et-Loire, de la Haute-Saône, du Doubs, du Jura, de la Loire, du Rhône, de l'Ain, de la Haute-Savoie, de la Savoie, de l'Isère, de la Drôme et de l'Ardèche.
15. La compétence du centre de sécurité des navires implanté à Fort-de-France s'étend aux départements de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Guyane, ainsi qu'au pays et territoires de Saint Barthélemy et à la collectivité de Saint Martin.
16. La compétence du centre de sécurité des navires implanté au Port de la Réunion s'étend aux départements de la Réunion et de Mayotte, **et aux - Terres Australes et Antarctiques Françaises.**
17. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, les services des affaires maritimes de Saint-Pierre-et-Miquelon, Nouméa, Wallis et Futuna et Papeete exercent dans leur circonscription les prérogatives dévolues aux inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes et aux centres de sécurité des navires.

Article 130.7. Centre de sécurité des navires compétent

A) Navires sous suivi DIRM ou DM :

1° Pour les navires **non délégués**, le centre de sécurité des navires compétent pour recevoir et tenir à jour les dossiers, effectuer les visites d'un navire, pendant la construction et lors de la mise en service **et délivrer le permis de navigation**, est :

1.1 Pour un navire neuf construit en France, celui dont la **circonscription zone de compétence** (cf. **Article 130.6**) intègre le lieu de construction du navire.

1.2 Pour un navire neuf exploité en Nouvelle Calédonie, Wallis et Futuna ou en Polynésie française, le Service des Affaires Maritimes du lieu d'exploitation.

1.3 Pour un navire construit ou acheté à l'étranger, celui dont la **circonscription zone de compétence** (cf. **Article 130.6**) intègre le port d'exploitation du navire. A défaut d'être en mesure d'identifier un port d'exploitation en France, le centre de sécurité compétent est celui dont la circonscription intègre le port **d'enregistrement**.

1.4 Pour un navire existant modifié, ou adapté pour une nouvelle exploitation, celui chargé préalablement de la tenue du dossier de sécurité du navire.

1.5 Pour un navire sous pavillon français qui change d'exploitant du navire celui dont la **circonscription zone de compétence** (cf. **Article 130.6**) intègre le port d'exploitation du navire.

2° Le centre de sécurité des navires compétent, pour recevoir et tenir à jour les dossiers ainsi que pour effectuer les visites d'un navire, durant son exploitation est celui dont la **circonscription zone de compétence** intègre le port d'exploitation du navire.

A défaut d'être en mesure d'identifier un port d'exploitation en France, le centre de sécurité compétent est celui dont la circonscription intègre le port d'**enregistrement**.

3° Pour tout navire délégué, le centre de sécurité des navires compétent pour recevoir et tenir à jour le dossier, délivrer le permis de navigation et être le point de contact opérationnel de la société de classification habilitée est défini selon les modalités de désignation prévue aux 1° et 2°.

4° Sur décision du ou des directeurs interrégionaux de la mer concernés, tout autre centre de sécurité des navires peut recevoir compétence ou être associé à la procédure d'étude.

B. Navires sous suivi de l'administration centrale :

a) Par la sous-direction de la sécurité et de la transition écologique des navires

Pour les navires non délégués, le centre de sécurité des navires compétent pour recevoir et tenir à jour le **dossier navire**, effectuer les visites d'un navire, pendant la construction et lors de la mise en service, et délivrer le permis de navigation, est désigné, après demande de l'exploitant du navire (cf. modèle Annexe 130-A.4), par décision du sous-directeur de la sécurité et de la transition écologique des navires de la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, **après consultation de la direction interrégionale de la mer ou la direction de la mer envisagée.**

Pour les navires délégués, le centre de sécurité des navires compétent pour recevoir et tenir à jour **le dossier navire**, délivrer le permis de navigation et être le point de contact opérationnel de la société de classification habilitée est défini selon les **modalités ci-dessus les mêmes modalités que pour les navires non-délégués.**

b) Par la mission du nautisme et de la plaisance

Le centre de sécurité des navires compétent pour recevoir et tenir à jour le **dossier navire**, effectuer les visites d'un navire, pendant la construction et lors de la mise en service, et délivrer le permis de navigation est désigné, après demande de l'exploitant du navire (cf. Annexe 130-A.4), par décision du chef de la mission du nautisme et de la plaisance, **après consultation de la direction interrégionale de la mer ou la direction de la mer envisagée.**

Section 2 : Fonctionnement et implantation des commissions d'études

Article 130.8.Fonctionnement de la Commission centrale de sécurité

1. La commission centrale de sécurité (CCS) examine les types de procès verbaux suivants relevant de sa compétence :
 - a. PV CCS NAV : Procès verbal relatif à l'examen du dossier des navires ;
 - b. PV CCS ISM : Procès verbal relatif à l'examen des rapports d'audit des compagnies soumises en application de la convention SOLAS ou du règlement (CE) n°336/2006 ;
 - c. PV CCS REC : Procès verbal relatif à l'examen des recours ;
 - d. PV CCS INF : Procès verbal ayant pour objet d'informer les membres de la commission de tout projet d'évolution réglementaire ;
 - e. PV CCS REG : Procès verbal ayant pour objet de soumettre à l'avis des membres de la commission toute évolution réglementaire modifiant le présent arrêté, ou les rapports d'évaluation des habilitations des organismes techniques ;
 - f. PV CCS INT : Procès verbal ayant pour objet de soumettre à l'avis des membres de la commission toute interprétation de la réglementation nationale ou internationale ;

- g. **PV CCS CONS** : Procès verbal ayant pour objet de consulter les membres de la commission sur tout sujet relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité et la prévention de la pollution ;
2. Après avis de la commission centrale de sécurité le ministre chargé de la mer notifie sa décision à l'exploitant du navire concerné par les PV NAV, ISM et REC. **La réalisation de la visite de mise en service**, la délivrance des titres de sécurité de durée inférieure à la durée maximale prévue, ainsi que la délivrance des titres définitifs, ne peut intervenir qu'après notification de la décision du ministre chargé de la mer.
3. Après avis de la commission centrale de sécurité, le ministre chargé de la mer peut décider de la publication par arrêté des dispositions présentées dans le cadre des PV REG et INT. Les PV REG concernant l'habilitation des organismes techniques, sont transmis aux États membres et à la commission européenne en application de la directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiée et à la société concernée.
4. Les PV INF sont transmis après examen vers les commissions régionales de sécurité pour information de leurs membres.

Article 130.9. **Fonctionnement de la Commissions régionales de sécurité**

Les commissions régionales de sécurité (CRS) examinent les types de procès verbaux suivants relevant de leur compétence :

- a. **PV CRS NAV** : Procès verbal relatif à l'examen du dossier des navires ;
- b. **PV CRS ISM** : Procès verbal relatif à l'examen des rapports d'audit des compagnies soumises à l'application de la division 160;
- c. **PV CRS REC** : Procès verbal relatif à l'examen des recours ;
- d. **PV CRS INF** : Procès verbal ayant pour objet d'informer les membres de la commission de tout projet d'évolution réglementaire ou des résultats d'enquête technique ou administrative relative aux navires de leur compétence et dont elles ont reçu communication ;
- e. **PV CRS REG** : Procès verbal ayant pour objet de soumettre à l'avis des membres de la commission les mesures particulières de sécurité visées au paragraphe VI de l'article 55 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984 ;
- f. **PV CRS CONS** : Procès verbal ayant pour objet de consulter les membres de la commission sur tout sujet relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité, la prévention de la pollution et sur toute question relative à l'application du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984 ou sur un sujet soumis par le directeur régional des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi.

Après avis de la commission régionale de sécurité, le directeur interrégional de la mer **ou le directeur de la mer**, notifie sa décision à l'exploitant du navire concerné par les PV CRS NAV, ISM et REC.

La réalisation de la visite de mise en service, la délivrance des titres de sécurité de durée inférieure à la durée maximale prévue, ainsi que la délivrance des titres définitifs, ne peut intervenir qu'après notification de la décision du directeur interrégional de la mer ou du **directeur de la mer**.

Article 130.10. **Zone de compétence des commissions régionales de sécurité**

Une commission régionale de sécurité siège : au Havre, à Nantes, à Bordeaux, à Marseille, à Fort-de-France, au Port de la Réunion, à Nouméa et à Papeete.

La compétence de la commission régionale de sécurité siégeant au Havre s'étend aux zones de compétence des centres de sécurité des navires implantés à Dunkerque, Boulogne, Le Havre, Rouen, Caen et pour l'examen des dossiers des navires autres que de pêche à la collectivité d'outre-mer de Saint-Pierre-et-Miquelon.

La compétence de la commission régionale de sécurité siégeant à Nantes s'étend aux zones des centres de sécurité des navires implantés à Saint-Malo, Brest, Concarneau, Lorient, Saint-Nazaire et pour l'examen des dossiers des navires de pêche à la collectivité d'outre-mer de Saint-Pierre-et-Miquelon.

La compétence de la commission régionale de sécurité siégeant à Bordeaux s'étend aux zones des centres de sécurité des navires implantés à La Rochelle et Bordeaux.

La compétence de la commission régionale de sécurité siégeant à Marseille s'étend aux zones des centres de sécurité des navires implantés à Marseille et Sète.

La compétence de la commission régionale de sécurité siégeant à Fort-de-France s'étend à la zone du centre de sécurité des navires Antilles-Guyane.

La compétence de la commission régionale de sécurité siégeant à Saint-Denis-de-la-Réunion s'étend à la zone du centre de sécurité des navires Océan Indien.

La zone de compétence de la commission régionale de sécurité siégeant à Nouméa s'étend au territoire de la Nouvelle-Calédonie et aux îles Wallis et Futuna.

La zone de compétence de la commission régionale de sécurité siégeant à Papeete s'étend au territoire de la Polynésie française.

Chapitre 3. Permis de navigation

Article 130.11. **Déclaration de projet de mise en chantier ou d'acquisition d'un navire à l'étranger - Déclaration de mise en refonte, modifications importantes ou grande réparation**

A) Déclaration de projet de mise en chantier :

1. Tout navire délégué ou non délégué **sous suivi DIRM ou DM** :

Avant la pose de la quille du navire, ou lors de l'acquisition d'un navire à l'étranger relevant de la compétence de la commission régionale de sécurité ou de l'examen local, ou avant que sa construction ne se trouve à un stade équivalent, l'exploitant du navire adresse une déclaration de projet de mise en chantier ou d'acquisition à l'étranger au centre de sécurité des navires compétent (cf. modèle Annexe 130-A.4).

Dans le cas d'un navire étudié en commission régionale de sécurité, **cette déclaration est complétée d'une attestation de la société de classification habilitée, compétente pour délivrer le certificat de franc-bord du navire, confirmant la longueur de référence ou de coque du navire. Une copie de ces documents est transmise au président de à cette commission d'étude.**

2. Tout navire **délégué ou non délégué sous suivi de l'administration centrale** :

a) **Par la sous-direction de la sécurité et de la transition écologique des navires** :

Avant la pose de la quille du navire, ou lors de l'acquisition d'un navire à l'étranger ou avant que sa construction ne se trouve à un stade équivalent, l'exploitant du navire adresse une déclaration de projet de mise en chantier ou d'acquisition à l'étranger au **bureau de la sécurité des navires et de l'innovation navale de la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, ainsi qu'à la société de classification habilitée (cf. modèle Annexe 130-A.4). Après désignation, le bureau de la sécurité des navires et de l'innovation navale transmet cette demande au centre de sécurité des navires compétent.**

b) **Par la mission du nautisme et de la plaisance** :

Avant la pose de la quille du navire, ou lors de l'acquisition d'un navire à l'étranger ou avant que sa construction ne se trouve à un stade équivalent, l'exploitant du navire adresse une déclaration de projet de mise en chantier ou d'acquisition à l'étranger à la **mission du nautisme et de la plaisance de la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, et le cas échéant à la société de classification habilitée (cf. modèle ANNEXE 130-A.4). Après désignation, la mission du nautisme et de la plaisance transmet une copie de cette demande au centre de sécurité des navires compétent.**

3. Obligations générales :

Dans le cas où, en cours de construction, les caractéristiques principales du navire ou le service auquel il est destiné sont modifiés, l'exploitant fait une nouvelle déclaration.

Lorsque l'exploitant fait intervenir un organisme notifié au titre de la directive (UE) 2013/53, il mentionne dans la déclaration le ou les modules de conformité qui seront appliqués dans le cadre de l'évaluation de conformité réalisée par cet organisme notifié.

Si la construction du navire ne fait pas l'objet d'un contrat de construction, ou tant qu'un tel contrat n'est pas signé, le chantier, en tant que propriétaire, peut accomplir dans les mêmes conditions que celles applicables à un exploitant de navire, en vue de la délivrance de titres sous pavillon français, les formalités de déclaration de projet de mise en chantier et de présentation du navire à la commission de sécurité compétente.

B) Déclaration de mise en refonte, de grande réparation ou de modifications importantes :

Pour tous les navires, lorsqu'une mise en refonte, de grandes réparations ou des modifications importantes impliquent des changements aux caractéristiques du navire, tel que précédemment examiné, ou intéressent la sécurité du navire, la prévention de la pollution ou l'hygiène habitabilité, l'exploitant du navire en transmet une déclaration au chef de centre **de sécurité compétent** (cf. modèle Annexe 130-A.4) **et joint les plans et documents relatifs aux travaux à effectuer.**

Pour les navires non délégués, une copie des plans et documents est transmise par l'exploitant du navire et sous sa responsabilité **au président de la** commission d'étude compétente.

Pour les navires délégués, une copie de cette déclaration est adressée à la société de classification habilitée.

Pour les navires de conception plaisance, est joint à la déclaration au chef de centre **de sécurité** une attestation d'un organisme notifié **au titre de la directive (UE) 2013/53 confirmant la demande de réémission de l'attestation de conformité à la directive (UE) 2013/53.**

C) Déclaration de changement de propriétaire, d'exploitant du navire ou de transfert de société de classification habilitée :

Tout propriétaire ou exploitant du navire est tenu d'informer le centre de sécurité des navires compétent lors d'un changement de propriétaire, d'exploitant du navire ou de transfert de société de classification habilitée (cf. modèle Annexe 130-A.5).

Article 130.12. Modalités de délivrance, de maintien et de renouvellement du permis de navigation

A) Généralités :

1° Toute demande en vue de la délivrance du premier permis de navigation est adressée par l'exploitant du navire au chef du centre de sécurité compétent.

2° Le permis de navigation atteste que les vérifications effectuées dans les conditions arrêtées par le ministre chargé de la mer n'ont pas permis de détecter de défaut apparent de nature à empêcher le navire de prendre la mer pour des motifs de sécurité, d'habitabilité ou d'hygiène, de prévention des risques professionnels maritimes ou de prévention de la pollution.

3° Le permis de navigation est délivré, **maintenu** et renouvelé si, lorsqu'ils sont requis, les titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution, ainsi que le certificat **d'intervention d'une société de classification habilitée (Annexe 130-A.6)** prévu par l'article 42-3 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, sont en cours de validité.

4° La date d'échéance du permis de navigation **périodique** ne peut dépasser la date de fin de validité de l'un quelconque des autres titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution requis, hormis le certificat de gestion de la sécurité des navires, le document de conformité au code ISM, le certificat de sûreté du navire, le certificat de travail maritime et le **certificat social à la pêche.**

5° Préalablement à la délivrance du permis de navigation, pour les navires **non délégués**, l'autorité compétente **pour l'approbation des plans et documents**, après avis de la commission d'étude

compétente, indique qu'elle ne s'y oppose pas, compte tenu de l'avancement et du résultat de l'étude des plans et documents.

6° Pour les navires délégués, la société de classification habilitée, compte tenu de l'avancement et du résultat de son étude des plans et documents ainsi que de la délivrance des titres de sécurité et de prévention de la pollution et du certificat d'intervention (Annexe 130-A.6), émet un avis à l'attention de l'autorité compétente en vue de la délivrance du permis de navigation.

7° Le permis de navigation peut être renouvelé sans visite préalable par le chef du centre de sécurité des navires ou son délégué, lorsque la date de fin de validité a fait l'objet d'une limitation par application des dispositions du paragraphe 2.

8° Lorsque le permis est renouvelé, **maintenu** ou délivré sous réserve de la réalisation de prescriptions dans des délais fixés, l'exploitant notifie au centre de sécurité des navires compétent si la prescription n'a pas été réalisée dans les délais impartis.

B) Navire non délégué

I. Pour les navires dont le permis de navigation est périodique, le permis de navigation est délivré et renouvelé par le président de la commission de visite de mise en service ou périodique, selon les modalités suivantes :

1. A l'issue de la visite de mise en service **et sous réserve que le président de la commission statue en ce sens, le permis de navigation est délivré pour une période ne dépassant pas un an.**
2. **Un mois avant la date d'expiration du ou des titres de sécurité**, l'exploitant du navire est tenu de prévenir le centre de sécurité des navires compétent **afin d'indiquer le port dans lequel il envisage que la visite soit effectuée.**

A l'appui de sa demande de renouvellement, l'exploitant du navire atteste par écrit, que depuis sa dernière visite le navire n'a pas subi de modifications, ou en présente la liste exhaustive.

3. Lorsque la visite périodique est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du permis de navigation, le nouveau permis de navigation est valable à compter de la date d'achèvement de la visite périodique pour une période ne dépassant pas un an à compter de la date d'expiration du permis de navigation existant.
4. Le permis de navigation peut être prorogé conformément aux dispositions de l'article 8 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984. Il ne peut pas être prorogé au-delà des limites de validité des titres internationaux de sécurité et de prévention de la pollution, **eux-mêmes prorogés, si nécessaire, suivant les dispositions du présent règlement. Cette limitation ne s'applique pas au certificat de gestion de la sécurité des navires, au document de conformité au code ISM, au certificat de sûreté du navire, au certificat de travail maritime et au certificat social à la pêche.**

Lorsque la visite périodique est achevée, le nouveau permis de navigation est valable pour une période ne dépassant pas un an à compter de la date d'expiration du permis de navigation existant avant la prorogation de sa validité.

II. Pour les navires dont le permis de navigation est illimité, le permis de navigation est délivré par le président de la commission de visite de mise en service ou de passation dans les conditions prévues aux articles 130.63 et 130.64.

Le permis de navigation illimité est maintenu dès lors que les conditions conduisant à une décision de suspension en application de l'article 8-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984 ou de retrait en application de l'article 8-2 du décret modifié du 30 août 1984 ne sont pas remplies et que l'exploitant du navire se conforme aux obligations d'information visées à l'article 130.74.

C) Navire délégué :

Le permis de navigation est délivré et renouvelé par le chef de centre, sur la base des documents transmis par le propriétaire du navire ou son mandataire. Le chef de centre peut exiger tout document complémentaire. Le contrôle effectué par le chef de centre est strictement documentaire. Sauf disposition contraire, le navire ne fait l'objet ni d'étude, ni de visite de mise en service ou de visite périodique de la part de l'administration.

Le permis de navigation est délivré pour une période ne dépassant pas un an.

I. En vue de la délivrance d'un premier permis de navigation, le propriétaire ou l'exploitant du navire, adresse sa demande au centre de sécurité des navires compétent. La demande précise les conditions d'exploitation du navire et se compose des documents suivants :

1° Le certificat d'intervention dont le modèle figure en **annexe 130-A.6**

2° L'avis de la société de classification habilitée sur la mise en service du navire pour exploitation, accompagné de :

- a. La liste des commentaires et recommandations de classification ou statutaires non closes et relevées lors de l'examen des plans et documents ainsi que lors des visites ;
- b. Les exemptions proposées complétées des pièces justificatives et de l'avis de la société de classification habilitée ;
- c. La liste des cas pour lesquels les règles prévues par le présent règlement n'ont pas été respectées complétée des pièces justificatives et de l'avis de la société de classification habilitée.

3° Les titres de sécurité et de prévention de la pollution, provisoires ou définitifs, applicables au navire.

Au plus tard cinq mois après la délivrance du premier permis de navigation, le propriétaire ou l'exploitant du navire transmet au centre de sécurité des navires compétent :

- i. Le ou les rapports de visites initiales ;
- ii. Les plans et documents pertinents du navire, approuvés et visés par la société de classification habilitée.

II. En vue du renouvellement d'un permis de navigation, le propriétaire ou l'exploitant du navire adresse sa demande au centre de sécurité des navires compétent. La demande précise les conditions d'exploitation du navire et est accompagnée des documents ci-après listés, lesquels doivent permettre d'attester qu'au jour de la visite effectuée par la société de classification habilitée, le navire se trouve dans un état général et de maintenance satisfaisant et que les vérifications effectuées n'ont pas permis de détecter de défaut apparent de nature à empêcher le navire de prendre la mer pour des motifs de sécurité, de prévention de la pollution ou d'habitabilité :

1° Le certificat d'intervention dans le cas d'un changement du périmètre d'intervention de la société de classification habilitée dont le modèle figure en (**annexe 130-A.6**) ;

2° Le rapport de visite périodique mentionnant les vérifications effectuées et les écarts éventuellement constatés. A titre exceptionnel, et afin de permettre l'exploitation du navire avant la rédaction finale du rapport, une attestation de la société de classification habilitée déclarant que compte-tenu du résultat des essais et vérifications réalisés lors de la visite du navire il n'y a pas d'objection à une reprise de l'exploitation dans les conditions détaillées par l'attestation. Dans ce cas, le rapport doit être transmis au plus tard dix jours après la visite ;

3° Une attestation de la société de classification habilitée, émise en son nom propre, attestant de la conformité du navire au référentiel réglementaire national ;

4° Dans le cas d'une transformation ou modification majeure, les plans et documents du navire mis à jours et visés par la société de classification habilitée, au plus tard dix jours après la réalisation de la visite ;

5° Le cas échéant, la copie des certificats internationaux délivrés par la société de classification habilitée.

Article 130.13. Délivrance d'un permis de navigation provisoire pour un navire en essais

Pour les navires destinés à être exploités sous pavillon français, le chef de centre **ou son délégué** peut délivrer un permis de navigation provisoire pour essai en navigation nationale. Il peut solliciter l'avis de la commission d'étude compétente, avant de procéder à la délivrance du permis de navigation.

Pour les navires non délégués, le demandeur doit présenter au chef de centre les documents visés au B de l'article 130.14 et le permis ne peut être délivré qu'à l'issue d'une visite spéciale.

Pour les navires délégués, le demandeur doit présenter au chef de centre les documents visés au B de l'article 130.10 et l'avis de la société de classification habilitée sur la capacité du navire et de son équipage à effectuer des essais en mer.

Article 130.14. Délivrance d'un permis provisoire pour un navire en essais au titre de l'article 25-2 du décret n° 84-810 modifié du 30 août 1984

A) Navire construit pour réaliser une navigation internationale sous pavillon étranger, ou des futurs navires de guerre destinés à réaliser une navigation internationale ou assimilée :

Dans le cas où un exploitant de navire effectue une demande de délivrance de titres provisoires, pour réaliser des essais **en navigation nationale** pour un navire construit sur le territoire de la République française, destiné à réaliser une navigation internationale sous pavillon étranger ou des futurs navires de guerre destinés à réaliser une navigation internationale ou assimilée visé par arrêté du ministre chargé de la mer et du ministre de la défense, la demande est transmise au chef du centre de sécurité dont relève le lieu de construction.

Le demandeur doit présenter au chef de centre:

- **Les documents provisoires, relatifs à la francisation, décision d'effectif et ouverture d'un rôle d'équipage Le certificat d'enregistrement temporaire ;**
- Une fiche descriptive du navire précisant ses principales caractéristiques, son numéro OMI (si requis) et son immatriculation provisoire ainsi que la zone de navigation envisagée en essais, la durée et le descriptif des essais à réaliser ;
- Une attestation de suivi de construction délivrée par la société de classification habilitée et indiquant les marques de classe qui seront délivrées ;
- Les cas de chargement prévus pour les essais à la mer envisagés, visés par la société de classification habilitée et basés sur les caractéristiques du navire léger, issues d'une expérience de stabilité ou d'une pesée s'il s'agit d'un navire identique à un navire tête de série ;
- Une expérience de stabilité, ou une pesée si il s'agit d'un navire identique à un navire tête de série, approuvée par la société de classification habilitée ;
- Un certificat **national** de franc-bord provisoire;
- Un plan de sécurité incendie et un plan de composition de la drôme approuvé par la société de classification habilitée ;
- Un dossier présentant les dispositifs fixes et mobiles de lutte contre l'incendie, visé par la société de classification habilitée ;
- Un dossier présentant la conformité à la convention Colreg ;
- Une attestation de conformité des installations radioélectriques délivrée par l'ANFr.

Le chef du centre de sécurité peut exiger toute attestation nécessaire concernant l'état de navigabilité et de sécurité du navire.

Le permis de navigation provisoire pour essai, et pour une navigation nationale, ne peut être délivré qu'à l'issue d'une visite spéciale.

B) Navire construit pour réaliser une navigation nationale sous pavillon étranger, ou des futurs navires de guerre destinés à réaliser une navigation nationale ou assimilée :

Dans le cas où un exploitant de navire effectue une demande de délivrance de titres provisoires pour réaliser des essais **en navigation nationale** pour un navire construit sur le territoire de la République française, destiné à réaliser une navigation nationale sous pavillon étranger, ou des futurs navires de guerre destinés, à réaliser une navigation nationale ou assimilée, visé par arrêté du ministre chargé de la mer et du ministre de la défense, cette demande est transmise au chef du centre de sécurité dont relève le lieu de construction.

Le demandeur doit présenter au chef de centre :

- **Les documents provisoires, relatifs à la francisation, décision d'effectif et ouverture d'un rôle d'équipage Le certificat d'enregistrement temporaire ;**
- Une fiche descriptive du navire précisant ses principales caractéristiques et son immatriculation provisoire ainsi que la zone de navigation envisagée, la durée et le descriptif des essais à réaliser ;
- Les cas de chargement prévus pour les essais à la mer envisagés, réalisés conformément aux dispositions du présent règlement, visés par la société de classification habilitée et basés sur les caractéristiques du navire lège issues d'une expérience de stabilité ou d'une pesée s'il s'agit d'un navire identique à un navire tête de série
- Un plan de sécurité incendie et un plan de composition de la drome, réalisé conformément aux dispositions du présent règlement, ou à des dispositions équivalentes, approuvé par la société de classification habilitée ;
- **Un certificat national de franc-bord provisoire ;**
- Un dossier présentant la conformité à la convention Colreg ;
- Une attestation de conformité des installations radioélectriques délivrée par l'ANFr.

Le chef du centre de sécurité peut exiger toute attestation nécessaire concernant l'état de navigabilité et de sécurité du navire.

Le permis de navigation provisoire pour essai, et pour une navigation nationale, ne peut être délivré qu'à l'issue d'une visite spéciale.

Article 130.15. Délivrance d'un permis de navigation provisoire pour un navire en transit

Pour les navires destinés à être exploités sous pavillon français, Le chef de centre de sécurité des navires compétent ou son délégué peut délivrer un permis de navigation provisoire pour un navire en transit. Il peut solliciter l'avis de la commission d'étude compétente, avant de procéder à la délivrance du permis de navigation.

1° Pour les navires délégués, le demandeur doit présenter au chef de centre de sécurité des navires :

- Une demande de permis pour transit décrivant les conditions de navigation du transit ;
- Les titres de sécurité et de prévention de la pollution applicables au navire pour le transit dont le certificat de franc-bord ;
- Le ou les rapports de visite de la société de classification habilitée indiquant les essais et constatations réalisées à bord ;
- L'avis de la société de classification habilitée sur la capacité du navire et de son équipage à effectuer le transit.

Le chef du centre de sécurité peut exiger tout équipement supplémentaire ou toute attestation nécessaire concernant l'état de navigabilité et de sécurité du navire.

2° Pour les navires non-délégués, le demandeur doit présenter a minima au chef de centre de sécurité des navires :

- Une demande de permis pour transit décrivant les conditions de navigation du transit ;
- Les titres de sécurité et de prévention de la pollution délivrés par une société de classification habilitée applicables au navire pour le transit dont le certificat de franc-bord ;
- Le certificat de classification provisoire ou une attestation de structure couvrant la zone de transit, si requis ;
- Le dossier de stabilité ou le cas de chargement prévu pour le transit, visé par la société de classification habilitée si requis, et confirmé par une pesée ou une expérience de stabilité.

Avant toute délivrance du permis de navigation provisoire pour transit, le chef du centre de sécurité peut exiger tout équipement supplémentaire ou toute attestation nécessaire concernant l'état de navigabilité et de sécurité du navire ainsi que la réalisation d'une visite spéciale. Le permis de navigation provisoire pour transit ne peut être délivré qu'à l'issue d'une visite spéciale.

Chapitre 4. Certificat national de franc-bord

Article 130.16. Délivrance **et renouvellement** du certificat national de franc-bord

En application des articles 3 et 3-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984 le certificat national de franc-bord est délivré **et renouvelé** dans les conditions suivantes :

1. Tout navire français à passagers et tous les autres navires d'une longueur égale ou supérieure à douze mètres, à l'exception des navires de plaisance de longueur de référence inférieure à 24 mètres, des navires de plaisance conçus exclusivement pour la compétition, des navires sous-marins et des engins à grande vitesse satisfaisant aux prescriptions du Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, s'ils ne sont pas soumis à l'obligation de détenir un certificat international de franc-bord, sont munis d'un certificat national de franc-bord.
- ~~2.~~ **La** demande de délivrance d'un premier certificat national de franc-bord est adressée à une société de classification habilitée, **au sens de la division 140 du présent règlement.**
3. Le certificat national de franc-bord est délivré **et renouvelé** par une société de classification habilitée, pour une durée maximum de 5 ans.
4. Le certificat national de franc-bord et son rapport associé, doit être adressé par l'exploitant du navire, au chef de centre **de sécurité des navires compétent, ou son délégué,** lors de la demande de délivrance **ou de renouvellement** du permis de navigation.
5. **Le certificat national de franc-bord doit être adressé par l'exploitant du navire, au chef de centre de sécurité des navires compétent, ou son délégué, lors de la demande de renouvellement du permis de navigation périodique et dans le cadre des obligations d'informations visées prévues au 3° de l'article 130.74 pour les navires dotés d'un permis de navigation illimité.**
6. Pour les navires de plaisance non munis d'un permis de navigation, le certificat national de franc-bord et son rapport associé doivent être adressés à la mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques.
- 7. Le rapport associé doit être adressé par l'exploitant du navire au chef de centre ou à la mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques dans le cadre d'une modification affectant les conditions de délivrance du certificat national de franc-bord.**
8. Le certificat national de franc-bord peut être prorogé pour une période maximale de trois mois par la société de classification habilitée qui en a effectué la délivrance ou le précédent renouvellement. La période de validité du certificat renouvelé débute à partir de la date d'expiration initiale du précédent certificat.

Article 130.17. ~~Renouvellement du certificat national de franc-bord~~ **Cas particulier**

~~En application des articles 3 et 3-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984 le certificat national de franc-bord est renouvelé dans les conditions suivantes :~~

~~A) Cas général :~~

- ~~1. Le certificat national de franc-bord peut être renouvelé par une société de classification habilitée, au sens de la division 140 du présent règlement, pour une durée maximum de 5 ans.~~
- ~~2. Le certificat national de franc-bord doit être adressé par l'exploitant du navire au chef du centre de sécurité des navires compétent, ou son délégué, lors de la demande de~~

~~délivrance ou de renouvellement du permis de navigation. Pour les navires de plaisance non munis d'un permis de navigation, le certificat national de franc-bord et son rapport associé doivent être adressés à la Mission de la Navigation de Plaisance et des Loisirs Nautiques.~~

A) Navires dont la pose de quille est antérieure au 1^{er} septembre 1984 :

Sur décision du chef de centre **de sécurité des navires ou de son délégué**, le certificat national de franc-bord, peut être renouvelé par l'administration.

B) Navires dont la pose de quille est postérieure au 1^{er} septembre 1984 et dont le certificat national de franc-bord était précédemment renouvelé par l'administration :

~~Pour les navires dont la pose de quille est postérieure au 1^{er} septembre 1984 et dont le certificat national de franc-bord était précédemment renouvelé par l'administration, s~~ Sur décision du chef de centre ~~ou de son délégué~~, le certificat national de franc-bord peut être renouvelé par l'administration durant 5 ans à compter **du 7 avril 2012, de l'entrée en vigueur du présent règlement**

C) Procédure de transfert :

1. Préalablement au renouvellement du certificat national de franc-bord précédemment renouvelé par l'administration, l'exploitant du navire présente les documents suivants à la société de classification habilitée :
 - plan des formes ou équivalent,
 - plans de structure générale,
 - dossier de stabilité,
 - rapport initial, ou dernier rapport de franc-bord,
 - dernier procès verbal de visite de coque,
 - mesures d'épaisseur de coque pour les navires en acier,
 - procès verbal de visite de mise en service,
 - les 2 derniers procès verbaux de visite périodique,
 - si le navire a fait l'objet de modifications importantes, procès verbaux de visites spéciales mentionnant ces modifications,
 - les procès verbaux de la commission régionale de sécurité.
2. Après réception de ces documents par la société de classification habilitée, une visite spéciale conjointe administration et société de classification habilitée est réalisée.

Au vu des conclusions de cette visite, le chef de centre **de sécurité des navires**, peut décider que le renouvellement peut être effectué par une société de classification habilitée. Dans le cas contraire, celui-ci peut décider de proroger le certificat, pour une durée maximum de un an.

Article 130.18. Régime de certification des bases de maintenance

A) Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent à :

- 1) des flottes de navires respectant l'ensemble des critères suivants :
 - les navires sont :
 - jumeaux ;
 - de longueur de référence strictement inférieure à 24 mètres ;
 - d'une construction conforme au référentiel d'une société de classification habilitée ;
 - détenteurs d'un certificat national de franc-bord en cours de validité ;

- les navires réalisent une navigation exclusivement nationale à l'étranger ;
 - la maintenance liée au franc-bord des navires considérés est exclusivement assurée sur la ou les bases de maintenance objet de l'habilitation.
- 2) des bases de maintenance respectant chacune les conditions suivantes :
- l'installation industrielle permet d'assurer les inspections de la face externe de la carène des navires considérés ;
 - elle est située dans un état hors du territoire de l'Union Européenne ;
 - elle procède à la maintenance effective d'au moins 10 navires jumeaux sur une période de 12 mois ; ce nombre total peut comprendre des navires battant pavillon d'un Etat tiers.

B) Habilitation « franc-bord » d'une base de maintenance et régime d'exemption connexe

A la demande de l'exploitant, une société de classification habilitée peut autoriser une base de maintenance à réaliser les visites de franc-bord pour une flotte donnée. Un processus d'habilitation de la base de maintenance est alors engagé par la société de classification.

L'habilitation de la base de maintenance, le cas échéant, conduit à substituer une exemption sous condition, délivrée conformément aux dispositions du **paragraphe D**) du présent article, aux certificats nationaux de franc-bord des navires considérés.

C) Conditions et procédure d'habilitation d'une base de maintenance

L'exploitant sollicite l'habilitation, dite « franc-bord », d'une base de maintenance auprès d'une société de classification habilitée.

Cette demande est accompagnée :

- de la liste des navires concernés par l'habilitation de la base de maintenance ;
- d'un organigramme de la base avec les compétences associées, identifiant en particulier le responsable de la base en charge des relations avec la société de classification habilitée ;
- de l'ensemble des procédures encadrant le processus de maintenance des navires et, en particulier, faisant apparaître les points de contrôles vérifiés lors des visites annuelles et des visites de renouvellement du franc-bord ;

La base de maintenance fait l'objet d'un audit initial d'habilitation par la société de classification. L'audit initial d'habilitation couvre tant les infrastructures que l'organisation et les compétences.

La société de classification habilitée est libre d'imposer toute disposition supplémentaire qu'elle juge opportun d'ajouter à celles du présent article.

Les conclusions des audits initiaux d'habilitation sont présentées à la commission centrale de sécurité. L'habilitation de la base de maintenance est ensuite prononcée, sur avis conforme du ministre chargé de la mer, par la société de classification habilitée.

L'habilitation peut faire l'objet d'un amendement sans audit supplémentaire, mais uniquement lorsque l'évolution porte sur une modification de la liste des navires considérés.

Chaque base de maintenance fait l'objet annuellement d'un audit par la société de classification habilitée.

L'audit périodique des différents sites habilités donne lieu à l'émission d'un rapport annuel transmis au bureau de la réglementation et du contrôle des navires de la **Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture**, ainsi qu'aux centres de sécurité des navires gestionnaires des navires concernés.

Chaque navire de la flotte considérée fait l'objet d'une inspection de la face externe de sa carène et des éléments associés, en présence de la société de classification habilitée et au moins une fois tous les 5 ans.

En outre, au moins 20 % des navires de la flotte font, annuellement, l'objet d'une inspection de la face externe de la carène et des éléments associés.

D) Obligations générales d'une base de maintenance

La base de maintenance réalise les visites de franc-bord suivant un cycle annuel. Elle respecte une plage de temps pour leur réalisation dont les limites sont de plus ou moins trois mois autour de la date anniversaire de la visite initiale de franc-bord.

La base de maintenance réalise les inspections de la face externe de la carène des navires et des éléments associés conformément aux dispositions de la présente division.

La base de maintenance dispose d'un processus d'amélioration permanente de son système de gestion de la maintenance. Ce processus garantit l'analyse des données relatives aux dommages et aux avaries subis par les navires considérés. Le retour d'expérience conduit à la mise en place d'actions correctives sur des types d'avaries génériques à une série de navire, d'instructions et de listes de vérification sur lesquelles sont basées les visites annuelles de franc-bord.

Les bases de maintenance entretiennent une base de données relative aux dommages, aux avaries et au retour d'expérience afférent, portant sur l'ensemble de la flotte de navires concernés. La base de données, actualisée, est adressée semestriellement à la société de classification habilitée.

E) Obligations générales des navires

Les navires rattachés à une base de maintenance habilitée se voient délivrer un certificat d'exemption de franc-bord par l'autorité compétente.

L'exemption est valable pour une période limitée par la date d'échéance du certificat national de franc-bord qu'elle remplace, puis elle est périodiquement renouvelée pour une période maximale de cinq ans.

F) Suspension / Retrait

Au motif du non respect de l'une des obligations du présent article, la société de classification **habilitée** ou le ministre chargé de la mer peuvent suspendre l'habilitation d'une base de maintenance.

Le cas échéant, tout certificat d'exemption délivré à un navire concerné par la base de maintenance en question est suspendu.

Chapitre 5. Certificat de jaugeage des navires

Article 130.19. Délivrance d'un certificat de jaugeage pour un navire d'une longueur hors tout supérieure ou égale à 15 mètres

En application ~~de l'article 3-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984 de l'article R.5112-4 du code des transports,~~ le certificat de jaugeage d'un navire d'une longueur hors tout supérieure ou égale à 15 mètres à l'exception des navires de plaisance à usage personnel ou de formation de longueur de référence inférieure à 24 mètres, est délivré par une société de classification habilitée ~~au titre de la division 140 du présent règlement.~~

La déclaration de jauge par le propriétaire d'un navire à usage professionnel, qui n'est pas un navire de pêche et dont la longueur de référence est inférieure à 24 mètres, vaut certificat de jauge.

Toute demande de jaugeage ou de re-jaugeage est à adresser par l'armateur, l'exploitant ou le propriétaire à une société de classification ~~habilitée visée dans l'annexe 140-A.1 « Liste des sociétés de classification habilitées et de leurs compétences respectives ».~~

~~Une copie de la demande est adressée par l'autorité compétente au service des douanes du lieu de construction du navire lorsque celui-ci est construit en France ou à celui choisi comme port d'attache par le propriétaire dans les autres cas en application de l'article L.5114-2 du code des transports et de l'article 5 du décret n°67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires.~~

~~Une copie du certificat de jaugeage est adressée par l'autorité compétente au bureau de douane où est francisé le navire.~~

Article 130.20. Délivrance d'un certificat de jaugeage pour un navire d'une longueur hors tout inférieure à 15 mètres

En application ~~de l'article R.5112-4 du code des transports de l'article 3-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984~~ le certificat de jaugeage d'un navire ~~de pêche~~ d'une longueur hors tout inférieure à 15 mètres, ~~à l'exception des navires de plaisance à usage personnel ou de formation,~~ est délivré par le chef de centre de sécurité ~~des navires ou son délégué.~~

La déclaration de jauge par le propriétaire d'un navire à usage professionnel, qui n'est pas un navire de pêche et dont la longueur hors tout est inférieure à 15 mètres, vaut certificat de jauge.

~~Les demandes de jaugeage s'effectuent conformément aux dispositions de l'Article 130.10 de la présente division. La demande de jaugeage est adressée par l'exploitant du navire centre de sécurité compétent.~~ Chaque demande doit comprendre, à minima, les éléments suivants :

1. Le support de la demande, constitué par la déclaration dont le modèle figure à l'Annexe 130-A.4, de la présente division ;
2. Le document préparatoire à la délivrance d'un certificat national de jaugeage des navires dont le modèle figure à l'annexe 210-A.4, de la division 210.

~~Une copie de la demande est adressée par l'autorité compétente au service des douanes du lieu de construction du navire lorsque celui-ci est construit en France ou à celui choisi comme port d'attache par le propriétaire en application de l'article L.5114-2 du code des transports et de l'article 5 du décret n°67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires.~~

~~Une copie du certificat de jaugeage est adressée par l'autorité compétente au bureau de douane où est francisé le navire.~~

Article 130.21. Délivrance de certificats de jaugeage provisoires

Un certificat de jaugeage provisoire peut être délivré à un navire dans les cas suivants :

1. **Dans le cadre de la délivrance d'un permis de navigation provisoire pour un navire en essais en application des articles 130.13 et 130.14 ou pour un navire en transit en application de l'article 130.15** ~~En application des articles 130.9 et 130.10 de la présente division~~ ;
2. Pour lui permettre d'être francisé provisoirement et de naviguer dans l'attente de son jaugeage définitif et de la délivrance d'un certificat de jaugeage définitif.

La délivrance d'un certificat provisoire s'effectue pour une durée de trois mois renouvelable une fois. Sous réserve de conditions particulières, **l'autorité compétente le chef de centre** ou la société de classification habilitée, peut toutefois proroger ce délai pour une durée toujours déterminée.

Article 130.22. Durée de validité du certificat de jaugeage

Le certificat de jaugeage reste valable sans condition de durée sauf si une des conditions de suspension des titres de sécurité prévues par le décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, entraîne une modification de la jauge attribuée, ou lorsque le navire cesse définitivement de battre pavillon français et, pour les navires entrant dans le champ d'application de la réglementation internationale, au plus tard 3 mois après le changement de pavillon.

Article 130.23. Demande de re-jaugeage d'un navire

Toute demande de re-jaugeage d'un navire d'une longueur inférieure à 15 mètres, doit être motivée, vis à vis d'une obligation réglementaire, correspondant à l'exploitation réelle du navire.

Dans ce cadre l'armateur présente une demande de re-jaugeage conformément au modèle présenté en Annexe 130-A.4 au chef de centre de sécurité des navires compétent, accompagnée des éléments suivants :

1. Eléments objectifs présentant la nécessité de re-jauger le navire ;
2. Le document préparatoire à la délivrance d'un certificat national de jaugeage des navires dont le modèle figure à l'annexe 210-A.4, de la division 210.

Après étude des éléments, le chef de centre **de sécurité des navires ou son délégué**, peut délivrer dans un délai de trois mois, un nouveau certificat de jaugeage, après avoir réalisé, ou non, une visite à bord du navire.

Article 130.24. Jaugeage pour le transit par les canaux de Suez et Panama

Les navires peuvent être pourvus, à leur demande, des certificats et documents suivants :

- Le certificat spécial de jaugeage pour le canal de Suez ;
- Le document préparatoire PC/UMS pour le canal de Panama.

Ces certificats sont émis, pour tout navire en faisant la demande, par une société de classification habilitée.

Chapitre 6. Titres et certificats internationaux

Titre 1 - Titres et certificats internationaux délivrés en application des conventions de l'Organisation maritime internationale

Section 1 – Généralités

Article 130.25. **Délivrance et renouvellement des titres et certificats prévus par les conventions internationales pertinentes de l'Organisation maritime internationale (OMI) en application des articles 3 et 10 du décret n°84-810 du 30 août 1984- Généralités**

En application des articles 3 et 10 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, les titres et certificats prévus par les conventions internationales pertinentes sont délivrés selon les modalités suivantes :

1. **Le système harmonisé prévu dans la résolution OMI A.1120(30) du 2 décembre 2015 telle que modifiée, s'applique pour la délivrance, visa ou le renouvellement des titres internationaux. Les modalités d'application dudit système, sont celles définies dans la résolution OMI A.718(17), telle que modifiée par les résolutions OMI A.745(18) et A.883(21), ainsi que dans la résolution OMI MEPC.39(29) pour la prévention de la pollution par les navires. En outre, il est fait application des autres instruments rendus obligatoires par les conventions auxquelles la France est partie. La délivrance, le visa ou le renouvellement des titres et certificats internationaux prévus par les conventions internationales pertinentes de l'Organisation maritime internationale s'effectue en application et dans les conditions prévues par les directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats, dit**
2. La commission de visite **de mise en service** instituée par l'article 26 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984 **ou selon les cas, le cas échéant**, la société de classification habilitée, effectue la visite « initiale », prévue dans le système harmonisé de **la résolution OMI A.1120(30) modifiée**.
3. La commission de visite **périodique** instituée par l'article 27 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, **ou selon les cas, ou la visite ciblée instituée par l'article 27-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, ou le cas échéant** la société de classification habilitée, effectue les visites « de renouvellement », « périodique », « intermédiaire » ou « annuelle » prévues dans le **système HSSC harmonisé de la résolution OMI A.1120(30) modifiée**.
4. Préalablement **à la délivrance des titres et certificats internationaux à la visite de mise en service du navire**, pour les navires **dont les titres sont délivrés par l'administration au sens du paragraphe III de l'article 3-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984 non délégués**, l'autorité compétente **[pour l'approbation des plans et documents]**, après avis de la commission d'étude compétente, indique qu'elle ne **s'oppose pas à la délivrance des titres et certificats internationaux**, compte tenu de l'avancement de l'étude des plans et documents.
5. Les certificats internationaux de sécurité sont délivrés pour une période maximale de :
 - a. un an pour les certificats internationaux pour navire à passagers ;
 - b. cinq ans pour les certificats internationaux des autres navires.
6. Des titres provisoires de sécurité et de prévention de la pollution peuvent être délivrés pour une période maximum de 5 mois, selon le cas, par le chef du centre de sécurité des navires **ou à défaut par l'autorité consulaire**, ou par une société de classification habilitée :
 - a. Aux navires construits ou acquis sur le territoire de la République française ou à l'étranger pour leur permettre de rallier un port où une visite de mise en service pourra être effectuée conformément aux dispositions de l'article 26 **du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984** ;

- b. Aux navires en essais ;
 - c. **Aux navires qui relèvent du code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM) ou du règlement (CE) n°336/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2006 relatif à l'application de ce code et dont la compagnie dispose d'un document de conformité provisoire mentionné au II de l'article 10 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984.**
7. Les titres et certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution peuvent être prorogés, dans les conditions fixées par les conventions internationales, par le chef du centre de sécurité **des navires ou son délégué**, ~~l'autorité consulaire sur accord du chef du centre de sécurité des navires~~, toute autorité étrangère compétente intervenant à la demande du Gouvernement français, ou la société de classification habilitée qui a délivré le certificat.

Section 2 – Gestion de la sécurité (ISM)

Article 130.26. Généralités

Toute compagnie qui exploite un navire soumis à l'obligation de détenir un certificat de gestion de la sécurité **du navire**, en application de la convention SOLAS ou du règlement (CE) n°336/2006, doit être en possession d'un document de conformité au Code international de gestion de la sécurité (Code ISM), **ci-après désigné « document de conformité »**.

Le document de conformité et le certificat de gestion de la sécurité **du navire** sont délivrés pour une période maximale de cinq ans.

La suspension ou le retrait du document de conformité d'une compagnie entraîne la suspension ou le retrait du permis de navigation de chaque navire en exploitation auprès de cette dernière.

Article 130.27. Certification provisoire

1. Généralités

Un document de conformité de la gestion de la sécurité provisoire et un certificat de gestion de la sécurité provisoire peuvent être délivrés, à la demande de la compagnie, dans les conditions **prévues par** le Code ISM et les directives révisées sur l'application du Code ISM par les Administrations, adoptées par **la résolution OMI A.1118 (30) du 6 décembre 2017. l'Organisation maritime internationale dans le cadre de la résolution A.1118(30).**

Le processus de certification provisoire consiste :

- 1) dans un premier temps, à vérifier que la compagnie a établi un système documentaire de gestion de la sécurité qui remplit les objectifs énoncés par le code ISM et satisfait à toutes ses prescriptions.
- 2) dans un second temps, à effectuer une vérification intérimaire laquelle se décompose en deux étapes successives :
 - a. une évaluation du système de gestion de la sécurité à terre, dans les bureaux de la compagnie, puis
 - b. une évaluation des navires de la flotte de la compagnie concernés par la certification, pour s'assurer de la mise en place du système de gestion de la sécurité à bord.

Dans des circonstances exceptionnelles, **telles qu'une pandémie ou une catastrophe naturelle**, les évaluations visées aux a) et b) du 2 peuvent être conduites à distance ou par le biais d'une revue documentaire.

2. Délivrance d'un document de conformité provisoire

Un document de conformité à la gestion de la sécurité provisoire peut être délivré **par le guichet unique du registre international français ou par le directeur interrégional de la mer** pour une durée ne dépassant pas un an.

3. Délivrance d'un certificat de gestion de la sécurité provisoire

Un certificat de gestion de la sécurité provisoire peut être délivré :

- a. à des navires neufs au moment de la livraison ;
- b. lorsqu'une compagnie prend en charge l'exploitation d'un nouveau navire ; ou
- c. lorsqu'un navire change de pavillon.
- d. **lorsqu'en raison de circonstances exceptionnelles, telle qu'une pandémie ou une catastrophe naturelle, les vérifications prévues par le code ISM n'ont pu être effectuées.**

Ce certificat de gestion de la sécurité provisoire peut être délivré pour une durée ne dépassant pas six mois par le **chef de centre de sécurité des navires ou son représentant**. Le chef de centre **de sécurité des navires ou son représentant** peut proroger le certificat provisoire pour une durée supplémentaire qui ne doit pas dépasser six mois à compter de la date d'expiration de ce certificat.

Article 130.28. Document de conformité de la gestion de la sécurité
--

Le document de conformité **de à la gestion de la sécurité** est délivré et renouvelé à une compagnie, après audit, conformément aux dispositions du code ISM et de la division 160 du présent règlement.

1. Délivrance et renouvellement du document de conformité :

~~Le document de conformité de gestion de la sécurité~~ **Le document de conformité** est délivré et renouvelé à une compagnie **par** :

- a. **Le guichet unique du registre international français, après avis de la commission centrale de sécurité, lorsque la compagnie détient au moins un navire immatriculé au registre international français ;**
- b. **Le directeur interrégional de la mer compétent, après avis de la commission centrale de sécurité ou de la commission régionale de sécurité, lorsque la compagnie est soumise à l'application du règlement (CE) n°336/2006 du 15 février 2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'application du code international de la gestion de la sécurité dans la communauté et abrogeant le règlement (CE) n°3051/95 du Conseil et ne détient aucun navire immatriculé au registre international français.**

En application de l'article 29-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, la commission d'audit est composée d'au moins un agent de l'Etat habilité par le ministre chargé de la mer, qui exerce les fonctions de conducteur d'audit, et d'un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels. Toutefois, dans des circonstances exceptionnelles et sur décision du sous-directeur chargé de la sécurité des navires, la commission d'audit peut être composée du seul conducteur d'audit.

Dans des circonstances exceptionnelles, telles qu'une pandémie ou une catastrophe naturelle, les vérifications initiales, périodiques, intermédiaires et de renouvellement du document de conformité à la gestion de la sécurité peuvent être réalisées à distance.

2. Visa du document de conformité :

Le document de conformité **de gestion de la sécurité** est visé annuellement après audit par le **conducteur** d'audit.

La vérification annuelle est demandée par la compagnie, avec un préavis d'au moins deux mois, **à l'autorité compétente pour la délivrance du document de conformité. au chef du bureau chargé de la réglementation et du contrôle des navires ou, selon le cas, à la Direction Inter-Régionale de la Mer (DIRM) ou, outre-mer, à la Direction de la Mer (DM) ou au Service des Affaires Maritimes (SAM) compétent.**

3. Prise en compte du cyber-risque

Toute compagnie soumise à l'obligation de détenir un document de conformité s'assure que les cyber-risques sont convenablement incorporés dans son système de gestion de la sécurité.

A l'occasion des audits menés en vue de la délivrance ou du renouvellement du document de conformité et en application de la résolution OMI MSC. 428(98), la compagnie expose a minima les dispositions prises vis-à-vis :

- 1. de sa politique générale de cyber-sécurité**
- 2. de la conduite et de la mise à jour de son analyse de risques, incluant un inventaire des systèmes et des procédures existantes**
- 3. des procédures techniques, humaines et organisationnelles mises en place**
- 4. des procédures de suivi au quotidien**
- 5. des procédures d'alerte et de gestion de crise**

Article 130.29. Certificat de gestion de la sécurité du navire

1. Délivrance du certificat de gestion de la sécurité

Le certificat de gestion de la sécurité d'un navire soumis à l'obligation de détenir un certificat de gestion de la sécurité, en application de la convention SOLAS ou du règlement (CE) n°336/2006 ne peut être délivré ou renouvelé que si la compagnie qui l'exploite est en possession d'un document de conformité au code ISM en cours de validité.

Le certificat de gestion de la sécurité est délivré et renouvelé, après **audit de navire**, par le conducteur d'audit désigné en application de l'article 29-2 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984.

En application de l'article 29-2 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, la commission d'audit est composée d'au moins un agent de l'Etat habilité par le ministre chargé de la mer, qui exerce les fonctions de conducteur d'audit, et d'un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels. Toutefois, dans des circonstances exceptionnelles et sur décision du sous-directeur chargé de la sécurité des navires, la commission d'audit peut être composée du seul conducteur d'audit.

2. Visa du certificat de gestion de la sécurité

Le certificat de gestion de la sécurité est visé entre la deuxième et la troisième date anniversaire du certificat, après audit, par le conducteur d'audit désigné en application de l'article 29-2 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984.

Section 3 – Sûreté des navires (ISPS)

Article 130.30. Adoption du plan de sûreté du navire

Le chef ~~du de~~ centre de sécurité des navires compétent, après étude des plans et documents, approuve le plan de sûreté du navire décrit visé à l'article 42-3-2 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984 ~~modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires.~~

Cette approbation intervient au terme d'une étude diligentée par le ~~chef de centre~~ du centre de sécurité des navires compétent, consécutive à une demande présentée par la compagnie exploitant le navire, ci-après désignée par « la compagnie », au sens du règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2006.

~~A cette fin, la compagnie fournit au centre de sécurité des navires les documents suivants :~~

Le demandeur, soit la compagnie exploitant le navire au sens du règlement (CE) n°336/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2006, ci-après désignée par « la compagnie », fournit au centre de sécurité des navires les documents suivants :

- a. L'évaluation de la sûreté du navire (SSA) ;
- b. Le plan de sûreté du navire (SSP) ;
- c. Les plans graphiques du navire (GA), indiquant au minimum les zones d'accès restreint du navire et les emplacements des boutons d'activation du système d'alerte de sûreté du navire (SSAS) ;
- d. La demande de délivrance d'un certificat de sûreté provisoire, datée et signée, engageant la compagnie au respect des dispositions internationales en vigueur à compter de la date dudit certificat ;
- e. Un rapport d'essai confirmant le bon fonctionnement du SSAS, établi à l'issue d'un test effectué avec le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) Gris-Nez, en tant qu'autorité compétente désignée nationalement pour la réception des alertes émises, conformément aux dispositions du point 2.1 de la règle 6 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS.

Ces documents sont transmis par voie électronique, selon un procédé de sécurisation recommandé par ~~l'administration~~ les services de la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture chargés du suivi de la mise en application des textes internationaux de sûreté en vigueur.

L'étude ~~mentionnée au deuxième alinéa du présent article ne~~ débute qu'une fois que les documents mentionnés supra ont été fournis au centre de sécurité et que celui-ci en a accusé réception à la compagnie ayant fait la demande.

Outre les dispositions ~~découlant de l'application~~ requises en application du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, le plan de sûreté du navire précise, le cas échéant :

- a. Les règles relatives à la gestion des documents de bord, incluant notamment les registres. Ceux-ci doivent être conservés pour une durée minimale de deux ans et être mis à la disposition des inspecteurs de l'administration s'ils en font la demande lors d'une vérification effectuée aux fins de délivrance, de renouvellement ou de visa du certificat international de sûreté du navire, selon les termes des articles 3-1, 29 et 30 ~~du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984~~. Les règles de gestion documentaire susvisées définissent de manière précise les règles de protection des documents sensibles, incluant en particulier les éléments confidentiels du plan de sûreté du navire ;
- b. Les modalités de réalisation des audits internes du bord, dont les rapports sont soumis aux mêmes règles que celles décrites au point a ;
- c. Les références pertinentes du manuel de gestion de la sécurité du navire relatives au traitement des cyber-risques, ainsi que les dispositions particulières qui n'y figureraient pas pour des raisons de confidentialité ;

- d. Les modalités de recours à la sous-traitance ou à la délégation à une entité externe à la compagnie (~~par exemple, les services de l'opérateur portuaire~~) pour la mise en œuvre de certains contrôles de sûreté à l'interface port-navire. Dans le cas où ladite délégation fait l'objet d'une convention entre les deux parties, en référence à l'article 48-3 de l'arrêté du 16 juillet 2018 modifiant l'arrêté du 4 juin 2008 relatif aux conditions d'accès et de circulation en zone d'accès restreint des ports et des installations portuaires et à la délivrance des titres de circulation, celle-ci est annexée au plan de sûreté du navire
- e. Les procédures associées à l'embarquement des équipes de protection privée du navire (EPPN) définies à l'article L.5441-1 du Code des transports
- f. Les dispositions relatives à l'emport d'une arme à bord du navire **précisant les** formalités déclaratives associées et **les** conditions de leur prise en charge lors des phases d'embarquement, de débarquement et de navigation. Les agents de l'Etat autorisés à porter une arme dans l'exercice de leurs fonctions ne sont pas visés par ces dispositions mais le **capitaine du navire commandant** demeure fondé à solliciter toute information qu'il juge nécessaire pour le maintien des conditions de sûreté du navire.
- g. Les caractéristiques techniques et les procédures d'utilisation d'une citadelle lorsque celle-ci fait partie intégrante du dispositif de sûreté du bord.

Article 130.31. – Amendements au plan de sûreté du navire

La compagnie informe le **centre de sécurité des navires** de toute modification qu'elle entend apporter à un plan de sûreté approuvé. Selon la nature des modifications envisagées, **le chef de centre du centre de sécurité des navires** statue sur la nécessité d'une approbation formelle du plan de sûreté ainsi révisé. Tout amendement à un point essentiel du plan de sûreté approuvé par le chef de centre doit faire l'objet d'une nouvelle approbation. Sont considérés comme essentiels au minimum les points décrits au point 9.4 de l'annexe II du règlement (CE) n° 725/2004.

L'intervalle entre deux révisions successives du plan de sûreté d'un navire ne doit pas dépasser cinq ans.

Article 130.32. – Délivrance du certificat international de sûreté du navire

1. Certification provisoire

~~L'émission du certificat international provisoire de sûreté du navire visé à l'article 10 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984 implique qu'une visite préalable ait été effectuée par les services compétents de l'administration, ayant pour but de s'assurer que le plan de sûreté approuvé est bien à bord et que les consignes de sûreté essentielles sont bien connues de l'équipage.~~

Dans les conditions prévues à l'article 10 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, un certificat international provisoire de sûreté du navire peut être délivré par le chef de centre après réalisation d'une visite préalable permettant de s'assurer que le plan de sûreté approuvé est à bord du navire et que les consignes de sûreté essentielles sont connues de l'équipage.

La visite **préalable mentionnée au premier alinéa du présent article** peut être réalisée à distance, à la condition que la compagnie ait mis à disposition les moyens techniques permettant de l'effectuer à la satisfaction **de l'administration du chef de centre**. En outre, une telle visite n'est justifiée que dans les **deux** cas suivants :

- a. si la visite à distance constitue un préalable à l'émission d'un certificat international provisoire ; ou

- b. si la visite à distance permet de confirmer sans ambiguïté la levée d'une non-conformité constatée lors d'un audit précédent

2. Délivrance, renouvellement et visa du certificat international de sûreté du navire

Le certificat international de sûreté du navire visé à l'article 3-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984 est ~~émis-délivré~~, renouvelé ou visé à l'issue d'une visite effectuée selon les modalités définies par le chapitre A.19 de l'annexe II du règlement (CE) n° 725/2004.

~~Cette décision administrative est conditionnée~~ Le certificat est délivré, renouvelé ou visé qu'après par la correction de tous les écarts constatés lors de la visite, matérialisés par des non-conformités dans le rapport remis à la compagnie. Si ces écarts ne sont pas corrigés à la date d'expiration du certificat en vigueur au moment de la visite, délais de prorogation inclus, ledit certificat ~~est réputé perdre sa validité n'est plus valide~~. La compagnie soumet alors à l'autorité compétente une nouvelle demande de certification du navire.

3. Généralités

La compagnie exploitant le navire prend toutes les dispositions pour permettre la conduite dans des conditions satisfaisantes d'une des visites susmentionnées. Cela inclut en particulier la mise à disposition du navire et la disponibilité des membres d'équipage directement concernés par la visite, pour toute la durée qui est jugée nécessaire par la commission de visite désignée par le chef du centre de sécurité des navires compétent.

Dans le cas où une visite mentionnée au deuxième alinéa du présent article est déléguée à une société de classification habilitée, dans les conditions définies au III de l'article 3-1 du décret modifié n°84-810, le centre de sécurité des navires en informe sans délai les services de la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture chargés du suivi de la mise en application des textes internationaux de sûreté en vigueur.

Article 130.33. – Défaillance du système d'alerte de sûreté

En cas de défaillance du système d'alerte de sûreté du navire (SSAS) requis par la règle 6 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS, l'exploitant du navire concerné en informe ~~l'administration compétente~~ les services de la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture chargés du suivi de la mise en application des textes internationaux de sûreté en vigueur dans les meilleurs délais et précise les dispositions transitoires instaurées, de sorte à maintenir la capacité d'alerte du navire en cas d'incident. Ces conditions remplies, l'administration fournit à la compagnie un document qui pourra être produit sur demande en cas de contrôle par l'état du port lors des escales du navire à l'étranger. Ce document est réputé avoir valeur de justificatif du maintien du niveau de sûreté du navire durant la phase d'indisponibilité du SSAS.

Article 130.34. – Procédures particulières

Les navires dits sensibles figurant sur une liste établie conjointement par le ministère des armées et le ministère chargé de la mer disposent d'un additif au plan de sûreté mentionné à l'article 42-3-2 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984. Cet additif traite des mesures de contre-terrorisme à mettre en œuvre à bord. Il comporte des informations destinées aux forces d'intervention compétentes ainsi que des informations sur la conduite à tenir par les équipages.

Ce document est établi par la compagnie exploitante du navire et fourni aux services du ministère chargé de la mer, qui le communiquent aux services compétents du ministère des armées aux fins de constitution de dossiers de lutte anti-terrorisme.

L'additif de contre-terrorisme mentionné au premier alinéa du présent article est visé par le chef du centre de sécurité compétent mais ne conditionne pas l'approbation du plan de sûreté. Toutefois, l'armateur du navire porte à la connaissance de l'autorité compétente toute modification qu'il entend y apporter.

Article 130.35. Navires en navigation nationale

Les navires effectuant une navigation nationale relevant des dispositions du III de l'article 42-3-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984 sont soumis aux mêmes obligations que les navires entrant dans le champ d'application du I du même article, vis-à-vis de l'élaboration et de l'approbation d'un plan de sûreté ainsi que des obligations attachées aux visites définies par le chapitre A.19 de l'annexe II du règlement (CE) n° 725/2004. Ces navires sont toutefois dispensés de l'emport d'un SSAS, à la condition que la compagnie ait indiqué à l'administration les procédures appliquées en cas d'incident de sûreté et que l'administration les ait approuvées.

Article 130.36. – Marchandises dangereuses à bord des navires à passagers

L'annexe 130-A.9 établit la liste des marchandises dangereuses, au sens du code international pour les marchandises dangereuses (IMDG), autorisées à être transportées à bord d'un navire par un passager y compris dans son véhicule un véhicule à usage non commercial ou par un passager à bord d'un navire commercial sous pavillon français.

La compagnie maritime communique aux passagers concernés cette liste de marchandises dangereuses au moment de l'achat du titre de navigation et au moment de l'embarquement.

Titre 2 - Titres et certificats internationaux délivrés en application des conventions de l'Organisation internationale du travail – Certification sociale

Section 1 – Certification du travail maritime

Article 130.37. Délivrance du certificat de travail maritime

Le certificat de travail maritime est délivré pour une durée maximale de 5 ans par le chef du centre de sécurité des navires compétent. La liste des points qui doivent être inspectés et jugés conformes avant qu'un certificat de travail maritime puisse être délivré, visé ou renouvelé est déterminée par la déclaration de conformité du travail maritime partie I.

Ce certificat doit être établi conformément au modèle figurant en [annexe XXX] de la présente division.

Article 130.38. Validité et renouvellement du certificat de travail maritime

La validité du certificat de travail maritime est subordonnée à la réalisation d'une visite intermédiaire par une commission de visite au titre de la certification sociale, visée à l'article 28-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984. Cette visite intermédiaire a pour objet de vérifier que les prescriptions nationales visant l'application de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, sont toujours respectées. Cette visite intermédiaire a lieu entre le deuxième et le troisième anniversaire de la date d'établissement du certificat. La date anniversaire s'entend du jour et du mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du certificat de travail maritime. La visite intermédiaire doit être tout aussi étendue et approfondie que les visites effectuées en vue du renouvellement du certificat. Le certificat sera visé par le chef du centre de sécurité des navires à l'issue de la visite intermédiaire favorable.

Lorsque la visite effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu dans les trois mois précédant l'échéance d'un certificat, le nouveau certificat de travail maritime est valide à partir de la date à laquelle la visite a été effectuée, pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'échéance du certificat en cours. Lorsque la visite effectuée aux fins d'un renouvellement a eu lieu plus de trois mois avant la date d'échéance d'un certificat, le nouveau certificat de travail maritime est valide pour une durée n'excédant pas cinq ans à partir de la date à laquelle la visite a eu lieu.

Article 130.39. Prorogation du certificat de travail maritime

Le certificat de travail maritime peut être prorogé pour une durée n'excédant pas cinq mois à partir de la date d'échéance du certificat en cours lorsqu'il ressort d'une visite effectuée aux fins du renouvellement d'un certificat de travail maritime avant son échéance que le navire satisfait les conditions auxquelles est subordonnée la détention de ce document, mais qu'un nouveau certificat ne peut être délivré et mis à disposition à bord immédiatement. Aucun autre cas ne peut donner lieu à prorogation du certificat de travail maritime.

Article 130.40. Déclaration de conformité du travail maritime

Une déclaration de conformité du travail maritime qui comprend deux parties est annexée au certificat de travail maritime. Ces deux parties sont établies conformément aux modèles figurant aux **[annexes XXX]** de la présente division.

Le chef de centre établit vise la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime. Celle-ci :

1° indique la liste des points qui doivent être inspectés en application du modèle de partie I présenté en annexe XXX de la présente division ;

2° indique les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions pertinentes de la présente convention en renvoyant aux dispositions applicables de la législation nationale et en donnant, dans la mesure nécessaire, des informations concises sur les points importants des prescriptions nationales ;

3° fait référence aux prescriptions de la législation nationale relatives à certaines catégories de navires ;

4° mentionne toute disposition équivalente dans l'ensemble adoptée en vertu du paragraphe 3 de l'article VI de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée ;

5° indique clairement toute dérogation octroyée par l'autorité compétente en vertu de la division 215 du présent règlement.

La partie II de la déclaration de conformité du travail maritime est établie par l'armateur et énonce les mesures adoptées pour assurer une conformité continue avec les prescriptions nationales entre deux inspections ainsi que les mesures proposées pour assurer une amélioration continue.

Les mesures mentionnées dans la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime, établie par l'armateur, doivent notamment indiquer en quelles occasions la conformité continue avec certaines prescriptions nationales sera vérifiée, les personnes devant procéder à la vérification, les registres devant être tenus ainsi que les procédures devant être suivies si un défaut de conformité est constaté.

Le président de la commission de visite approuve la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime s'il considère que celle-ci est conforme à la partie I et aux constats qu'il a effectués lors de la visite à bord.

Article 130.41. Délivrance d'un certificat de travail maritime provisoire

Un certificat **provisoire** du travail maritime **provisoire** peut être délivré par **le chef de centre**, pour une durée maximale de 6 mois aux navires respectant les **dispositions générales-normes nationales portant application** de la convention du travail maritime, **mais ne disposant pas des parties I et II de la déclaration de conformité du travail maritime** dans les cas suivants :

- navires neufs au moment de la livraison
- changement de pavillon

- ~~une compagnie prend en charge un nouveau navire~~ un armateur prend à son compte l'exploitation d'un navire qui lui est nouveau.

Ce certificat de travail maritime provisoire doit être établi conformément au modèle présenté en **annexe XXX de** la présente division.

Un certificat de travail maritime provisoire n'est délivré qu'une fois qu'il a été établi que :

- a) le navire a fait l'objet d'une visite, dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des obligations conditionnant la délivrance et le visa du certificat de travail maritime, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux alinéas b), c) et d) du présent paragraphe ;
- b) l'armateur a démontré au chef du centre de sécurité compétent que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord en vue d'assurer le respect des obligations conditionnant la délivrance ou le visa du certificat de travail maritime ;
- c) le capitaine connaît les prescriptions énoncées dans la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime et les obligations en matière de mise en œuvre ;
- d) les informations requises ont été présentées au chef du centre de sécurité compétent, ou son représentant, ou à l'organisme reconnu en vue de l'établissement d'une déclaration de conformité du travail maritime.

La délivrance du certificat de travail maritime à durée de validité ordinaire est subordonnée à la réalisation, avant la date d'échéance du certificat provisoire, d'une visite complète. Aucun nouveau certificat provisoire ne sera délivré après la période initiale de six mois. La délivrance d'une déclaration de conformité du travail maritime n'est pas requise pendant la durée de validité du certificat provisoire.

Article 130.42. Perte de validité du certificat de travail maritime ou certificat de travail maritime provisoire

Tout certificat de travail maritime ou certificat de travail maritime provisoire perd sa validité :

- a) si la visite intermédiaire n'est pas effectuée dans le délai fixé au paragraphe 2 du présent article ;
- b) si le certificat n'est pas visé conformément au paragraphe 2 du présent article ;
- c) s'il y a changement du pavillon du navire ;
- d) lorsqu'un armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation du navire ;
- e) lorsque des modifications importantes ont été apportées à la structure ou aux équipements relatifs au logement, aux loisirs, à l'alimentation ou au service de table.

Dans le cas mentionné aux c), d) ou e), le nouveau certificat n'est délivré que si le **chef de centre** qui le délivre est pleinement convaincu que le navire est conforme aux prescriptions énoncées dans les parties I et II de la déclaration de conformité du travail maritime.

Section 2 – Certification sociale à la pêche

Article 130.43. Certification social à la pêche

Le certificat social à la pêche atteste de la conformité du navire aux dispositions mettant en œuvre les articles suivants de la convention (n°188) sur le travail dans le secteur de la pêche en matière de :

- a) Responsabilité des armateurs à la pêche, des patrons et des pêcheurs (article 8) ;
- b) Age minimum (article 9) ;
- c) Examen médical (articles 10, 11 et 12) ;
- d) Equipage et durée de repos (articles 13 et 14) ;
- e) Liste d'équipage (article 15) ;
- f) Accord d'engagement du pêcheur (articles 16, 17, 18, 19 et 20) ;
- g) Droit au rapatriement (article 21) ;
- h) Recrutement et placement (article 22) ;
- i) Paiement des pêcheurs (articles 23 et 24) ;

- j) Logement et alimentation (articles 25, 26, 27 et 28) ;
- k) Soins médicaux (articles 29 et 30) ;
- l) Santé et sécurité au travail et prévention des accidents du travail (articles 31, 32 et 33).

Le certificat social à la pêche est délivré pour une durée maximale de 5 ans par le chef du centre de sécurité **des navires compétent, après avis de la commission de visite ou d'étude.**

Un certificat social à la pêche provisoire peut être délivré par le **chef de centre**, pour une durée maximale de 6 mois aux navires respectant les dispositions **générales nationales mettant en œuvre celles** de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007 dans les cas suivants :

- navires neufs au moment de la livraison,
- changement de pavillon,
- **une compagnie un armateur** prend en charge un nouveau navire.

Un certificat de travail maritime provisoire n'est délivré qu'une fois qu'il a été établi que :

- a) **le navire a fait l'objet d'une visite, dans la mesure où cela est raisonnablement possible, au regard des obligations conditionnant la délivrance du certificat social à la pêche, en tenant compte de la vérification des éléments visés aux alinéas b) et c) du présent paragraphe ;**
- b) **l'armateur a démontré au chef du centre de sécurité compétent que des procédures adéquates sont mises en œuvre à bord en vue d'assurer le respect des obligations conditionnant la délivrance ou le visa du certificat social à la pêche ;**
- c) **le capitaine connaît les prescriptions conditionnant la délivrance du certificat social à la pêche ;**

Tout certificat social à la pêche ou certificat social à la pêche provisoire doit être émis conformément aux modèles figurant aux [annexes XXX] de la présente division.

Tout certificat social à la pêche ou certificat social à la pêche provisoire perd sa validité :

- a) **s'il y a changement du pavillon du navire;**
- b) **lorsqu'un armateur cesse d'assumer la responsabilité de l'exploitation d'un navire ;**
- c) **lorsque des modifications importantes ont été apportées à la structure ou aux équipements relatifs au logement, aux loisirs, à l'alimentation ou au service de table.**

Dans chacun de ces cas, le nouveau certificat n'est délivré que si le **chef de centre** qui le délivre est pleinement convaincu que le navire est conforme aux prescriptions énoncées au premier alinéa de cet article.

Section 3 – Généralités

Article 130.44. Responsabilités ayant trait aux visites de certification sociale

Les dispositions du présent article s'appliquent pour toute décision en matière de certification sociale à la pêche.

La vérification du respect des obligations conditionnant la délivrance ou le visa du certificat de travail maritime ou le certificat social à la pêche par le biais des visites prévues à l'article 28-1 du décret n° 84-810 modifié du 30 août 1984 ne dégage pas l'armateur, la direction, les officiers ou les gens de mer de leurs obligations en ce qui concerne le respect des réglementations nationale et internationale relatives à la certification sociale.

Il incombe à l'armateur :

- 1. D'informer le personnel intéressé des objectifs et de la portée de la certification sociale ;**
- 2. De désigner des membres du personnel responsable pour accompagner les membres de la commission de visite chargée de la certification ;**

3. De fournir les ressources nécessaires aux personnes chargées de la certification pour garantir un processus de vérification efficace ;
4. D'offrir l'accès et de fournir les pièces justificatives nécessaires aux personnes chargées de la certification ; et
5. De coopérer avec l'équipe chargée de la visite en vue de réaliser les objectifs de la certification. ; et
6. De prévoir un temps suffisant pour la réalisation de la visite.

Pour l'application du présent paragraphe, les termes suivants sont ainsi définis :

- non-conformité majeure : écart qui constitue un manquement majeur aux obligations résultant de la certification sociale, qui représente un danger grave pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer et qui nécessite une action immédiate de l'armateur ;
 - non-conformité : écart qui constitue un manquement aux obligations de la certification sociale, qui représente un danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, qui ne nécessite pas d'action immédiate de l'armateur, mais qui doit être corrigée dans un délai déterminé ;
 - remarque : écart qui constitue un manquement aux obligations de la certification sociale, qui ne revêt pas un caractère grave, et qui ne représente pas un danger pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, mais qui doit être corrigé dans le long terme pour éviter une éventuelle aggravation en non-conformité ou en non-conformité majeure.
- I. Lorsqu'une non-conformité majeure est relevée lors d'une visite par le président de la commission de visite :
- celui-ci en informe immédiatement le capitaine ou l'armateur du navire visité pour lui permettre de la corriger au plus vite ;
 - celui-ci notifie la non-conformité majeure par écrit au capitaine ou à l'armateur lors de la clôture de la visite ;
 - aucun certificat, même provisoire, ne peut être délivré avant que celle-ci ne soit corrigée ou dégradée en non-conformité. Si le certificat est déjà délivré lors du constat de la non-conformité majeure, celui-ci doit être suspendu en application de la procédure prévue par le décret n° 84-810 modifié du 30 août 1984 ;
 - l'armateur doit proposer le plus rapidement possible une action corrective au président de la commission de visite pour corriger la non-conformité majeure. Cette action corrective doit remédier à la non-conformité en éliminant la cause ;
 - le président de la commission de visite accepte l'action corrective s'il considère que celle-ci corrige effectivement la non-conformité. Il notifie cette approbation au capitaine ou à l'armateur du navire concerné.

Le président de la commission de visite considère que la non-conformité majeure est rectifiée lorsque l'armateur démontre que :

- le danger grave auquel les gens de mer étaient exposés est supprimé, et ;
- l'action corrective a corrigé la non-conformité majeure ou, si celle-ci n'est pas complètement corrigée, l'action corrective est suffisante pour dégrader la non-conformité majeure en non-conformité.

Le président de la commission de visite vérifie cette rectification lors d'une visite à bord.

II. Lorsqu'une non-conformité est relevée lors d'une visite par le président de la commission de visite :

- celui-ci notifie la non-conformité par écrit au capitaine ou à l'armateur du navire visité lors de la clôture de la visite ;
- l'armateur doit proposer le plus rapidement possible une action corrective au président de la commission de visite ainsi qu'un délai pour sa mise en œuvre, qui ne peut être supérieur à trois mois à compter du jour de la visite. Cette action corrective doit remédier à la non-conformité en éliminant la cause ;
- le président de la commission de visite accepte l'action corrective s'il considère que celle-ci corrige effectivement la non-conformité. Il notifie cette approbation au capitaine ou à l'armateur du navire concerné ;
- l'armateur doit mettre en œuvre, de manière pérenne et efficace l'action corrective telle qu'acceptée par le président de la commission de visite et dans le délai fixé, qui ne peut être supérieur à trois mois à compter du jour de la visite ;
- la vérification de la rectification de la non-conformité est effectuée lors de la visite prévue avant l'échéance normale du certificat, sauf si le chef du centre de sécurité des navires décide de diligenter une visite spéciale ou une visite inopinée pour vérifier à bord si l'action corrective a effectivement été mise en œuvre.

III. Lorsqu'une remarque est relevée lors d'une visite par le président de la commission de visite :

- celui-ci notifie la remarque par écrit au capitaine ou à l'armateur du navire visité lors de la clôture de la visite ;
- l'armateur met en œuvre une action corrective avant la visite qui doit être réalisée avant l'échéance normale du certificat.

A l'issue de chaque visite, même si aucun écart n'a été relevé, le président de la commission de visite notifie un rapport de visite à l'armateur.

La validité du certificat de travail maritime, du certificat de travail maritime provisoire, du certificat social à la pêche ou du certificat social à la pêche provisoire est mise en cause s'il n'est pas remédié à une non-conformité majeure. Elle peut aussi être mise en cause s'il n'est pas remédié aux non-conformités ou aux remarques, en fonction de leur gravité et de leur fréquence.

Chapitre 7. Procédures particulières

Article 130.45. Processus de transfert des navires délégués aux sociétés de classification habilitées

Les navires délégués, à compter de l'entrée en vigueur du décret n°2020-600 du 19 mai 2020, sont soumis à la procédure de transfert suivante :

Au moins trois mois avant l'échéance du premier visa ou renouvellement de l'un des titres de sécurité ou certificats de prévention de la pollution, le centre de sécurité des navires compétent adresse à la société de classification habilitée, les éléments suivants :

- Rapport de visite de mise en service ;
- Dernier rapport de visite annuelle ;
- Dernier rapport de visite ayant conduit au renouvellement des certificats internationaux ;
- Procès-verbaux de la commission d'étude ;
- Copie des certificats internationaux en cours de validité ;
- Liste des exemptions, dérogations, équivalences ou alternatives applicables au navire ;
- Valeur de la jauge officielle lorsque le certificat de jauge n'a pas été émis par la société de classification habilitée ;
- Plans statutaires et manuels approuvés lorsque la société de classification habilitée n'en dispose pas.

La société de classification habilitée accuse réception des éléments susvisés, ci-après dénommé « dossier », et informe le Centre de sécurité des navires des éléments manquants.

Lorsque le dossier est complet, la société de classification habilitée en notifie le centre de sécurité des navires et confirme par cette notification la date de transfert effectif, quel que soit la date de réalisation de la visite du navire par la société de classification habilitée.

L'armateur est informé de l'effectivité du transfert par le centre de sécurité des navires.

Article 130.46. Délivrance et renouvellement d'un certificat d'exemption ou d'une dérogation

Toute demande d'exemption est adressée par le propriétaire ou l'exploitant du navire.

Les certificats d'exemption visés à l'article 3-2 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984 sont les certificats d'exemption ou les exemptions mentionnées sur les certificats internationaux prévus par les conventions internationales, directives et règlements européens.

I. Pour les navires délégués la demande d'exemption ou de dérogation est adressée à la société de classification habilitée. Le certificat d'exemption ou la dérogation sont accordées dans les conditions suivantes :

1° Les certificats d'exemption visés à l'article 3-2 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984 sont délivrés par la société de classification habilitée après avis conforme du président de la commission centrale de sécurité. L'avis conforme du président de la commission centrale de sécurité est requis que pour les certificats initiaux. La société de classification habilitée transmet le dossier de demande au secrétariat de la commission centrale de sécurité. Le dossier comprend la demande et les pièces justificatives, l'évaluation effectuée par la société de classification habilitée ainsi que son avis. Ils sont ensuite renouvelés par la société de classification habilitée.

2° Les dérogations permanentes sont accordées par la société de classification habilitée :

- a) Après avis conforme du président de la commission centrale de sécurité pour les navires sous suivi de l'administration centrale ;
- b) Après avis conforme du président de la commission régionale de sécurité compétente pour les navires sous suivi DIRM ou DM.

Le dossier de demande est adressé par la société de classification habilitée au secrétariat de la commission compétente. Le dossier comprend la demande et les pièces justificatives, l'évaluation effectuée par la société de classification habilitée ainsi que son avis.

3° Les dérogations temporaires sont accordées par la société de classification habilitée. Ces dernières tiennent à jour une liste des cas pour lesquels les règles prévues par le présent règlement n'ont pas été respectées. Cette liste ainsi que les dossiers justificatifs peuvent être demandés par l'administration à tout moment. La liste fait à minima l'objet d'une notification tous les six mois à l'administration.

II. Pour les navires non délégués la demande d'exemption est adressée à l'autorité compétente.

Les conditions de délivrance des certificats d'exemption visés à l'article 3-2 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984 sont celles prévues au même article.

Toute autre demande concernant une dérogation est sollicitée **auprès de la commission d'étude compétente**, par la personne désignée par la déclaration de projet de mise en chantier, d'acquisition à l'étranger, de mise en refonte, modifications importantes ou grande réparation, **auprès de la commission d'étude compétente et est accordée par son président. Les dérogations permanentes sont accordées après étude de la commission compétente.**

Article 130.47. Certificat de conformité délivré en vertu des dispositions d'une recommandation d'une organisation internationale

Lorsque l'exploitant du navire demande la délivrance d'un certificat de conformité ou autre document équivalent, en vertu des dispositions d'une recommandation telle qu'un recueil de règles d'une organisation internationale, l'examen des dossiers correspondants tient compte d'une étude préalable par une société de classification habilitée, dans la mesure où cette recommandation porte sur des points susceptibles de faire l'objet d'examens, de constatations ou d'épreuves de sa part.

Si une telle étude est réalisée, l'exploitant du navire fournit à la commission le rapport de cette société. Dans le cas contraire, il fournit à la commission l'ensemble des documents permettant de vérifier la conformité à la recommandation considérée.

La même procédure s'applique dans le cas de demande de modification du certificat.

Article 130.48. Dispositions applicables aux engins remorqués

I. Les navires qui sont soit en situation de remorquages d'urgence, soit exploités exclusivement en 5^{ème} catégorie de navigation, ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

II. Remorquage en mer :

Tout navire remorqué doit être en conformité avec l'ensemble des directives de l'Organisation Maritime Internationale telles que définies par la résolution A.765(18).

La responsabilité opérationnelle, qu'il s'agisse de la planification de la route, de la préparation, du remorquage, ou de la gestion d'une situation d'urgence, relève de l'exploitant et du capitaine du remorqueur, chacun pour ce qui le concerne.

Un plan de route et un plan d'urgence doivent particulièrement être établis et disponibles à bord du navire remorqueur, tout comme le manuel de remorquage et d'exploitation.

III. Alternative aux titres de sécurité et aux certificats de prévention de la pollution :

Pour satisfaire aux dispositions de l'article 3 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, une attestation de conformité à la résolution A.765(18) est délivrée aux engins de longueur supérieure ou égale à 24 mètres, s'ils sont remorqués au-delà de la 5^{ème} catégorie de navigation sans présence de personnel à bord.

Cette attestation, dont le modèle est en [annexe 130-A.8](#), est délivrée au nom de l'Etat par une société de classification habilitée, pour une durée de validité ne dépassant pas deux ans, après vérification de la résistance structurelle, de l'étanchéité, de la stabilité de l'engin et de la sécurité de la navigation :

- 1 Concernant la stabilité à l'état intact, l'exploitant présente un recueil des cas de chargement, représentatifs des différentes conditions de remorquage prévues, suivant les dispositions et les critères du Code international de règles de stabilité à l'état intact de 2008 (*Résolution MSC.267(85) de l'Organisation Maritime Internationale*).
- 2 Font notamment l'objet d'une inspection avant délivrance de l'attestation de conformité susmentionnée :
 - 2.1 - l'étanchéité à l'eau et aux intempéries conformément au paragraphe 5 de la résolution A.765(18) ;
 - 2.2 - lorsqu'il y a lieu, le maintien dans l'axe du gouvernail et le freinage de l'arbre porte-hélice, conformément au paragraphe 7 de la résolution A.765(18) ; et
 - 2.3 - les feux de navigation et les signaux sonores, conformément au paragraphe 4 de la résolution A.765(18).

Dans le cadre d'une navigation internationale, un certificat international de franc-bord est requis.

Un permis de navigation peut être maintenu ou délivré à tout exploitant qui en ferait la demande ; l'attestation de conformité à la résolution A.765(18) n'étant alors plus requise.

Article 130.49. Délégation lorsque la visite du navire doit être réalisée à l'étranger dans une zone où un inspecteur de la sécurité des navires ne peut pas se rendre

En application de l'article 3-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, lorsque la visite du navire doit être réalisée à l'étranger dans une zone **formellement déconseillée ou déconseillée sauf raison impérative par le ministère des affaires étrangères, ou dans laquelle, en raison de circonstances exceptionnelles telles qu'une pandémie ou une catastrophe naturelle, les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes sont susceptibles d'être exposés à des risques graves pour leur santé ou leur sécurité au travail, le chef du centre de sécurité peut déléguer à une société de classification habilitée la réalisation de la visite nécessaire à la délivrance par l'autorité compétente des certificats mentionnés au III de l'article 3-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, à l'exclusion du permis de navigation. La direction interrégionale de la mer ou la direction de la mer du ressort du centre de sécurité et la sous-direction de la sécurité et de la transition écologique des navires sont informés de la délégation.**

Le cas échéant, dans le cadre d'une vérification aux fins de renouvellement, si un nouveau certificat ne peut être délivré ou remis au navire avant la date d'expiration du certificat existant, la société de classification délégataire appose un visa sur le certificat existant et ce certificat est accepté comme valable pour une nouvelle période ne dépassant pas cinq mois à compter de la date d'expiration.

La liste des sociétés de classification habilitées à intervenir au titre du présent article est définie au 4. De à l'Annexe 140-A.1.

Chapitre 8. Suspension et retrait des titres de sécurité

Article 130.50. ~~Publication des décisions de suspension et de retrait~~

~~Les décisions de suspension et de retrait des titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution (y compris le permis de navigation), prises en application des articles 8-1, 9 et 9-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, sont publiées sur le site internet du ministère chargé de la mer.~~

Chapitre 9. Intervention des sociétés de classification et autres organismes habilités

Article 130.51. Généralités

1° Le certificat d'intervention délivré par la société de classification habilitée en application de l'article 42-3 du décret n°84-810 définit le périmètre et atteste de l'intervention de la société de classification dans ce périmètre. Ce certificat n'est émis qu'une seule fois ou en cas de changement du périmètre d'intervention.

2° L'exploitant du navire présente le certificat d'intervention de la société de classification habilitée mentionnant les domaines techniques couverts par la « première cote » (cf. modèle Annexe 130-A.6) :

- a) à chaque commission d'étude ou de visite ;
- b) au chef du centre de sécurité des navires compétent, lorsque les titres sont délivrés par la société de classification habilitée en application du paragraphe 1-2° de l'article 3-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, afin de lui permettre la délivrance et le renouvellement du permis de navigation.

3° La possession d'un certificat de classification, même à titre volontaire, ne dispense pas de la délivrance du certificat d'intervention.

Article 130.52. Navires soumis à une obligation de classification au titre de l'article 42-5 du décret n° 84-810 modifié du 30 août 1984

A l'exception des navires de plaisance à usage personnel, des navires traditionnels et des navires exclusivement conçus pour la compétition, tout navire neuf ou acquis à l'étranger d'une longueur de référence, **telle que définie par l'article 1^{er} du décret n°84-810**, supérieure ou égale à vingt-quatre mètres possède la première cote d'une société de classification habilitée, **telle que définie par le présent article**, correspondant à son exploitation.

La longueur à prendre en compte pour l'application du présent article est la longueur de référence telle que définie par l'article 1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984.

1° Au sens du présent règlement on entend par « première cote d'une société de classification habilitée » le fait pour un navire d'être conçu, construit et entretenu conformément aux prescriptions d'une société de classification habilitée pour les domaines techniques suivants :

Domaines techniques couverts par « la première cote »	
1	Construction de la coque
2	Compartimentage
3	Stabilité à l'intact
4	Installation de mouillage
5	Machine
6	Chaudières
7	Installations hydrauliques
8	Installation électriques
9	Protection contre l'incendie (extinction)
10	Stabilité après avarie lorsqu'elle est requise par le présent règlement
11	Installation frigorifique (cargaison)
12	Prévention de l'incendie, détection et ventilation
13	Appareils de levage (au sens de la convention ILO 152)

Pour ces domaines techniques, la société de classification habilitée réalise les études de vérification de la conformité, inspections, visites et essais conformément aux modalités prévues dans l'annexe et dans l'appendice de la résolution OMI A.1120(30) par les directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats de l'Organisation maritime internationale, dit « système HSSC », en vigueur.

2° En complément de la première cote, les sociétés de classification habilitées effectuent pour tous les navires soumis au présent article les vérifications ci-après listées et reprises du système HSSC :

Domaine technique	Type de visite	Vérification à effectuer
Evacuation	Visite de mise en service	Examen des plans de protection contre l'incendie à la construction et, notamment, les moyens d'évacuation (PI) 5.1.1.18
		Examen des dispositions relatives à l'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage et à leur mise à l'eau conformément à l'article (PI) 5.1.1.26
		Examiner la conception des canots de secours, y compris leur matériel d'armement et leurs dispositifs de mise à l'eau et de récupération (PI) 5.1.1.27
		Déployer 50% du dispositif d'évacuation en mer après son installation (PI) 5.1.3.97
	Visite périodique	Examiner chaque radeau et chaque embarcation de sauvetage ainsi que son armement et, s'il y a lieu, le mécanisme de largage en charge et de verrouillage hydrostatique et, dans le cas des radeaux de sauvetage gonflables, le dispositif de largage hydrostatique et les dispositifs leur permettant de surnager librement et en vérifier la date d'entretien ou de remplacement. S'assurer que les feux à main ne sont pas périmés et que suffisamment de dispositifs de localisation pour la recherche et le sauvetage sont installés à bord des radeaux de sauvetage et que ces radeaux portent des indications claires (PR) 5.2.2.96
		Examiner les dispositions concernant l'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage et examiner chacun de leurs dispositifs de mise à l'eau; chaque embarcation de sauvetage devrait être amenée jusqu'au poste d'embarquement ou, si l'embarcation est arrimée au poste d'embarquement, amenée sur une courte distance et si possible, une embarcation ou un radeau de sauvetage devrait être amené jusqu'à l'eau. Vérifier le fonctionnement des dispositifs de mise à l'eau dans le cas des radeaux de sauvetage sous bossoirs (PR) 5.2.2.98
Vérifier qu'il a été procédé à un examen approfondi des engins de mise à l'eau, y compris une mise à l'essai dynamique du frein du treuil, ainsi qu'à l'entretien des dispositifs de largage en charge des embarcations de sauvetage et des canots de secours, y compris les canots de secours rapides, et des crocs de dégagement automatique des radeaux de sauvetage mis à l'eau sous bossoirs et qu'il a été procédé à un examen approfondi et à la mise à l'essai en cours d'exploitation des embarcations de sauvetage et des canots de secours, y compris les canots de secours rapides conformément aux Prescriptions relatives à l'entretien, l'examen approfondi, la mise à l'essai en cours d'exploitation, la révision et la réparation des embarcations de sauvetage, des canots de secours, des engins de mise à l'eau et des dispositifs de largage (PR) 5.2.2.99		
Visite initiale pour la délivrance du certificat international de prévention de la	En cas d'utilisation de la méthode de vérification des paramètres du moteur , effectuer une visite de vérification à bord conformément à la section 6.2 du Code technique sur les NOx (AI) 4.1.2.2.1.1	
	En cas d'utilisation de la méthode de mesure simplifiée , effectuer une visite de vérification à bord conformément à la section 6.3 du Code technique sur les NOx (AI) 4.1.2.2.1.2	

Prévention de la pollution de l'air	pollution de l'atmosphère et pour le code technique sur les NOx	<p>En cas d'utilisation de la méthode de mesure et de contrôle directs (navires existants seulement), effectuer une visite de vérification à bord, conformément à la section 6.4 du Code technique sur les NOx (AI) 4.1.2.2.1.3</p>
		<p>Pour les moteurs diesel d'une puissance de sortie supérieure à 5 000 kW et d'une cylindrée égale ou supérieure à 90 l qui sont installés à bord des navires construits entre le 1er janvier 1990 et le 31 décembre 1999, vérifier que :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1° une méthode approuvée existe; 2° aucune méthode approuvée n'est disponible dans le commerce; ou 3° une méthode approuvée est appliquée et si tel est le cas, qu'il y a un dossier de la méthode approuvée et appliquer les procédures de vérification figurant dans le dossier de la méthode approuvée; 4° le moteur a été certifié comme fonctionnant en respectant les limites indiquées pour le niveau I, le niveau II ou le niveau III <p>(AI) 4.1.2.2.1.4</p>
		<p>En cas d'utilisation de la méthode de vérification des paramètres du moteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1° examiner la documentation du moteur qui figure dans le dossier technique, ainsi que le registre des paramètres du moteur, afin de vérifier, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, la puissance et le régime du moteur et ses limitations/restrictions, telles qu'indiquées dans le dossier technique; 2° confirmer que le moteur n'a pas subi de modifications ou de réglages autres que ceux qui respectent les limites admissibles indiquées dans le dossier technique depuis la dernière visite; 3° effectuer la visite de la manière indiquée dans le dossier technique; <p>(AA) 4.2.2.4.3</p>
	Visite annuelle requise pour maintenir la validité du certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère	<p>En cas d'utilisation de la méthode de mesure simplifiée :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1° examiner la documentation du moteur qui figure dans le dossier technique; 2° confirmer que la procédure d'essai est jugée acceptable ; 3° confirmer que les analyseurs, capteurs de la performance du moteur, appareils de mesure des conditions ambiantes, matériel de mesure des gaz d'étalonnage et autre matériel d'essai sont bien du type approprié et ont été étalonnés conformément au Code technique sur les NOx; 4° confirmer que le cycle d'essai approprié, tel que défini dans le dossier technique du moteur, est utilisé pour les mesures de confirmation des essais à bord; 5° s'assurer qu'un échantillon de combustible est prélevé pendant l'essai et qu'il est soumis à une analyse; 6° assister à l'essai et confirmer qu'une copie du procès-verbal d'essai a bien été soumise pour approbation à l'issue de l'essai; <p>(AA) 4.2.2.4.4</p>
		<p>En cas d'utilisation de la méthode de mesure et de contrôle directs :</p> <p>examiner le dossier technique et le manuel sur le contrôle à bord et s'assurer que les dispositions sont telles qu'approuvées - les procédures à vérifier dans le cadre de la méthode de mesure et de contrôle directs et les données obtenues qui sont indiquées dans le manuel sur le contrôle à bord approuvé doivent être suivies (paragraphe 6.4.16.1 du Code technique sur les NOx)</p> <p>(AA) 4.2.2.4.5</p>
		<p>Pour les moteurs diesel marins d'une puissance de sortie supérieure à 5 000 kW et d'une cylindrée égale ou supérieure à 90 l qui sont installés à bord des navires construits entre le 1er janvier 1990 et le 31 décembre 1999, vérifier que :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1° une méthode approuvée existe ; 2° aucune méthode approuvée n'est disponible dans le commerce ; ou 3° une méthode approuvée est appliquée et si tel est le cas, qu'il y a un dossier de la méthode approuvée, et appliquer les procédures de vérification indiquées dans le dossier de la méthode approuvée ;

		<p>4° le moteur a été certifié comme fonctionnant en respectant les limites indiquées pour le niveau I, le niveau II ou le niveau III (règle 13.7.3 de l'Annexe VI de MARPOL)</p> <p>(AA) 4.2.2.4.6</p>
--	--	---

3° De plus, pour les navires disposant de la première cote, les inspections de la face externe de la carène d'un navire, dont les périodicités sont prévues par l'**Article 130.70**, sont réalisées sous le contrôle d'une société de classification habilitée.

Article 130.53.	<p>Navires soumis à une obligation d'approbation de structure au titre de l'article 42-6 du décret n° 84-810 modifié du 30 août 1984</p>
-----------------	---

En application des dispositions de l'article 42-6 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, à l'exception des navires de plaisance, tout navire neuf ou acquis à l'étranger d'une longueur de référence inférieure à 24 mètres doit faire l'objet soit d'une approbation de sa structure par une société de classification habilitée ou un organisme habilité **dans les conditions prévues par la division 140**, soit d'une procédure simplifiée comme définie par la division 222.

I. Dans le cadre de l'approbation de structure, les éléments suivants sont examinés :

1° Pour tous les navires :

a) Solidité générale et mode de construction :

- du flotteur du navire, de toutes autres structures participant aux volumes flottables, et de leurs ouvertures (panneaux, hublots de coque, vitrages, portes) ;
- de toutes autres structures ne participant pas aux volumes flottables mais protégeant un accès sous pont, et de leurs ouvertures (panneaux, hublots de coque, vitrages, portes) ;
- des espaces recevant des passagers ou supportant des engins de levage ;
- des mâts et portiques de pêche ;

b) Renforts soudés ou stratifiés au droit des équipements de pêche, des appareils de levage, et des appareils liés à la fonction du navire ;

c) Renforts soudés ou stratifiés au droit de l'ensemble propulsif (renforts au droit des moteurs, chaises d'arbre, propulseurs d'étrave, tableaux arrière)

d) Renforts soudés ou stratifiés au droit du dispositif de remorquage d'urgence,

e) Cloisons étanches de compartimentage lorsque la vérification de la stabilité après avarie est requise (charge d'envahissement).

2° De plus, pour les navires soumis à un certificat national **de franc-bord**, les éléments suivants sont examinés :

a) Safran et mèche (dont connexions à la structure) ;

b) Vérification de la résistance des réservoirs et cuves intégrées sous charges liquides ;

c) Utilisation à quai des rampes d'accès pour charges roulantes ;

d) Pavois.

3° En revanche, les éléments suivants ne sont pas requis au titre de cet examen :

a) Vérification de la résistance à la fissuration progressive sous charges cycliques ou chocs,

b) Vérification de la résistance à l'échouage,

c) dispositifs de mouillage (armement en ancrs et chaînes, guindeaux, stoppeurs) et d'amarrage et renforts de structure au droit de ces équipements.

II. Pour l'approbation ou pour information, l'exploitant du navire transmet, sous sa responsabilité à la société de classification habilitée ou à l'organisme habilité, les documents et renseignements suivants :

1° Plan d'ensemble, comportant les dimensions principales, le tirant d'eau maximal, le déplacement maximal et la vitesse maximale correspondante en conditions navire pleine charge et navire léger, les mentions de navigation et de service, et le cas échéant les charges maximales en pontée ;

2° Plan de structure générale, indiquant les propriétés mécaniques des matériaux, l'espacement des couples, les échantillonnages de tous les éléments structuraux, la position des cloisons, épontilles et aménagements intérieurs pouvant être considérés structuraux ;

3° Plan des sections transversales incluant la coupe au maître, la charpente avant et arrière ;

4° Plan des superstructures et des roufs, le cas échéant ;

5° Plan des cloisons étanches de compartimentage lorsque la vérification de la stabilité après avarie est requise ;

6° Plan des renforts de structure au droit des équipements de pêche et appareils de levage, indiquant les efforts maximaux à considérer et les conditions maximales d'utilisation ;

7° Plan des portes et panneaux assurant l'étanchéité à la mer :

a) des volumes flottables,

b) des superstructures fermées qui protègent un accès non étanche sous pont ;

8° Plan des renforts de structure au droit de l'ensemble propulsif avec fiche précisant clairement le principe de fixation (géométrie et échantillonnage du plan de pose moteur, calage, position, caractéristiques et échantillonnage des boulons et accessoires divers) ;

9° Fiches techniques des moteurs, de tous les équipements de pêche et appareils de levage, fiches techniques des matériaux utilisés pour la construction.

Les documents sont datés et portent la mention de leur origine, ainsi que leur indice de révision. La société de classification habilitée ou à l'organisme habilité ne contrôle ni l'authenticité ni l'exactitude des plans, documents et renseignements qui lui sont fournis. Les plans sont dessinés à l'échelle et avec les unités du Système International. Les renseignements exigés par deux ou plusieurs des rubriques ci-dessus peuvent être réunis sur un même document, sous réserve que leur clarté, leur lisibilité, ne soient pas affectées par une telle disposition.

III. L'exploitant du navire présente à la commission d'étude ou de visite, **une attestation le certificat d'intervention de la société de classification habilitée (cf. modèle Annexe 130-A.6), ainsi que les plans requis au II, visés de la société de classification habilitée ou de l'organisme habilité. L'attestation d'intervention de la société de classification indique les paramètres pris en compte et retenus pour approuver la structure. Le certificat d'intervention de la société de classification habilitée indique :**

1° Les paramètres pris en compte et retenus pour approuver la structure ;

2° Les conditions d'exploitations,

3° Les limites de navigation,

4° La référence et la puissance propulsive des moteurs.

Lorsque la structure est approuvée par un organisme habilité autre qu'une société de classification habilitée, alors l'exploitant présente également à la commission d'étude ou de visite, le rapport d'examen de l'organisme habilité.

IV. En cas de changement de motorisation, un réexamen des plans de structure est à réaliser dès que l'une des caractéristiques du nouvel ensemble propulsif (poids, puissance, géométrie du moteur,

du plan de pose, etc...) est modifiée de plus de 10% par rapport aux données prises en compte lors de l'examen initial.

V. Les navires existants à la date du 6 avril 2012 restent soumis aux dispositions du décret n°84-810 et de l'arrêté du 23 novembre 1987 dans leur rédaction antérieure.

Article 130.54. **Navires à passagers**

Sans préjudice des dispositions de **l'article 130.52 et de l'article 130.53**, la construction et l'entretien de la coque, des machines principales et auxiliaires, des installations électriques et automatiques de tous les navires à passagers concernés par l'article 6 de la directive 2009/45/CE doivent satisfaire aux normes spécifiées en vue de la classification suivant les règles d'une société de classification habilitée.

L'exploitant du navire présente à la commission d'étude ou de visite **une attestation un certificat** d'intervention de la société de classification habilitée (cf. modèle Annexe 130-A.6).

Article 130.55. **Navire division 241**

Dans le cas de l'intervention d'un organisme notifié au titre de la directive 2013/53, les modules d'évaluation de la conformité doivent être justifiés par la délivrance d'une attestation par ledit organisme et l'émission d'une déclaration de conformité à la directive 2013/53 par le chantier.

Dans le cas de l'application de la procédure d'évaluation après construction (« EAC ») définie à l'article R.5113-28 du code des transports, l'évaluation de la conformité est justifiée par la délivrance d'une attestation et d'un rapport de conformité correspondant relatif à l'évaluation réalisée par un organisme notifié au titre de la directive 2013/53.

Chapitre 10. Commissions d'études

Article 130.56. Généralités

Sous réserve des dispositions particulières visées aux articles 130-58 et 130-59, la commission d'étude ou la société de classification habilitée compétente étudie l'ensemble des plans et documents correspondants aux items listés dans les annexes 130-A.1 et 130-A.2, préalablement à toute délivrance de titres de sécurité.

Ces plans et documents permettent de vérifier que les prescriptions applicables au navire sont satisfaites.

A) Navire non délégués:

Les plans et documents sont transmis, dans les conditions prévues aux articles 130.60 et 130.61, à la commission d'étude compétente et au centre de sécurité des navires compétent, par la personne désignée sur la déclaration de projet de mise en chantier, d'acquisition à l'étranger, de mise en refonte, de grande réparation ou de modifications importantes (cf. modèle Annexe 130-A.4), et dans des délais suffisants, permettant leur examen avant la réalisation des travaux. L'administration ne contrôle ni l'authenticité ni l'exactitude des plans, documents et renseignements qui lui sont fournis.

Ils sont datés, référencés, mentionnent leur origine et sont libellés en français ou en anglais. Ils sont clairs, lisibles et permettent l'étude de conformité.

Sauf indication contraire, le regroupement de plusieurs renseignements sur un même document est autorisé à condition qu'il ne souffre pas d'un manque de clarté ou de lisibilité. Sans préjudice des dispositions du [dernier alinéa], les plans et documents peuvent être transmis sous format informatique.

Tout plan ou document modifié par rapport à un plan ou document antérieurement soumis porte un indice permettant de le différencier du plan ou document original ou des plans et documents ultérieurement soumis. Ils comprennent un descriptif succinct des modifications.

La liste non exhaustive des plans et documents requis figure à :

- L'annexe 130-A.1 pour les navires dont l'étude est de la compétence de la commission régionale de sécurité ou examen local ;
- L'annexe 130-A.2 pour les navires dont l'étude est de la compétence de la section « sécurité des navires professionnels » de la commission centrale de sécurité ;
- Aux annexes 240-A.3, 242-1.A1 et 243-1A.1 du présent règlement pour les navires dont l'étude est de la compétence de la section « sécurité des navires de plaisance » de la commission centrale de sécurité,

Pour les navires soumis à l'obligation de classification au titre de l'article 42-5 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, les plans et documents relatifs aux domaines techniques traités par la première côte sont transmis à la commission d'étude compétente, avec le visa de la société de classification habilitée accompagnés des rapports et des commentaires techniques.

Les éventuelles demandes d'exemption ou de dérogation sont formulées par la personne désignée sur la déclaration de projet de mise en chantier, d'acquisition à l'étranger, de mise en refonte, de grande réparation ou de modifications importantes (cf. modèle Annexe 130-A.4) dans les conditions prévues à l'article 130.46.

Pour les navires non délégués, et préalablement à la délivrance de titres de durée de validité inférieure à la durée maximale autorisée, l'autorité compétente, sur avis de la commission d'étude compétente, indique à la commission de mise en service qu'elle ne s'y oppose pas, compte tenu de l'avancement de l'étude des plans et documents. D'autre part, préalablement

à la délivrance de titres définitifs, l'autorité compétente, sur avis de la commission d'étude compétente, indique qu'elle ne s'y oppose pas.

Après délivrance des titres définitifs, l'exploitant du navire transmet à la commission d'étude compétente et au centre de sécurité compétent, les plans et documents du navire au dernier indice, en version papier ou en version électronique.

B) Navire délégué :

Pour les navires délégués, les plans et documents sont fournis par l'exploitant du navire ou son représentant à la société de classification habilitée dans les conditions prévues par cette dernière.

Les éventuelles demandes d'exemption ou de dérogation sont formulées par la personne désignée sur la déclaration de projet de mise en chantier, d'acquisition à l'étranger, de mise en refonte, de grande réparation ou de modifications importantes (cf. modèle Annexe 130-A.4) dans les conditions prévues à l'article 130.46.

Après délivrance des titres définitifs, l'exploitant du navire transmet au centre de sécurité des navires compétent, les plans et documents du navire au dernier indice, en version papier ou en version électronique.

Article 130.57. Navires identiques à un navire tête de série

A) Définition :

Un navire identique à un navire tête de série est un navire construit par le même chantier naval à partir des mêmes plans.¹

B) Navire non délégué :

~~1° Pour les navires dont les titres et certificats sont délivrés par l'administration au titre du paragraphe III de l'article 3-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984,~~ Après avis de la commission ~~de sécurité compétente~~ d'étude, les documents communs des navires de série peuvent n'être soumis à étude qu'une seule fois. Cependant tous les documents visés à l'annexe 130-A.3 ainsi qu'aux annexes 240-A.3, 242-1.A1 et 243-1A.1 doivent être individualisés, pour chacun des navires.

2° Pour pouvoir bénéficier des dispositions ci-dessus, l'exploitant du navire fournit à la commission d'étude compétente, une attestation d'identité au navire tête de série dont les plans ont été examinés par la commission. Cette attestation est émise par le chantier constructeur et sous sa responsabilité. Il appartient également à l'exploitant du navire d'indiquer lors de l'étude du premier navire qu'il s'agit d'un navire tête de série.

3° Les points sur lesquels les navires diffèrent du navire tête de série doivent être portés à la connaissance de la commission **d'étude**, et les plans modifiés, lui être soumis. Après examen de ces écarts, la commission **d'étude** peut considérer que le navire ne rentre pas dans la définition de navire « identique à un navire tête de série ».

C) Navire délégué :

~~Dans le cas des navires dont les titres et certificats sont délivrés par une société de classification habilitée au titre du 2° du I de l'article 3-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984,~~ Il appartient aux sociétés de classification habilitées de définir les procédures applicables **et de se référer à la division 140 du présent règlement.**

¹ Définition de la Circulaire de l'Organisation Maritime Internationale MSC.1158

Article 130.58. Navires existants acquis à l'étranger

Les dossiers des navires existants acquis à l'étranger sont présentés dans les mêmes conditions que ceux des navires neufs ou modifiés, sous réserve des dispositions prévues au présent article.

~~Les dispositions du présent article s'appliquent à tous les navires dont les titres et certificats sont délivrés par l'administration au titre du paragraphe III de l'article 3-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984.~~

Le visa des plans et documents par une société de classification **habilitée** n'est pas requis sauf disposition expresse contraire d'une autre division du présent règlement.

A) Navire spécial de plus de 500 UMS, navire de charge de plus de 500 UMS, et navire à passagers, battant pavillon d'un État membre de l'Espace économique européen, (application du règlement (CE) n° 789/2004) :

1. Dans le cas d'un navire spécial de plus de 500 UMS, navire de charge de plus de 500 UMS, et navire à passagers battant pavillon d'un État membre de l'Espace économique européen, en application du règlement (CE) n° 789/2004 et de l'Accord sur l'Espace économique européen tel qu'amendé, ~~l'administration en charge du registre cédant, ou la société de classification agréée agissant en son nom (voire le cas échéant l'exploitant du navire), l'exploitant du navire,~~ présente à la commission d'étude ou à la société de classification habilitée compétente et au **chef de centre**, les éléments suivants :

1.1 Les titres et certificats internationaux de sécurité définitifs exigibles, en cours de validité à la date du changement de pavillon, délivrés par l'autorité du pavillon précédent ou en son nom ;

1.2 Le dossier de sécurité du navire qui doit comporter les informations suivantes :

- a) Le certificat de classification en cours de validité ;
- b) Les conditions d'exploitation du navire ;
- c) L'attestation d'absence de certificat d'exemption ou, dans le cas d'exemption, le justificatif de l'accord de l'exemption délivré par le registre cédant ;
- d) Les plans et documents du navire en particulier ceux devant être approuvés ou visés, les manuels d'exploitation, les certificats d'approbation des équipements marins.

Il est joint au dossier une liste des matériels normalement soumis à approbation, au titre des divisions 310 et 311, pour lesquels l'exploitant du navire demande une autorisation d'usage.

2. La commission d'étude ou la société de classification habilitée compétente peut limiter l'étude aux items suivants des annexes 130-A.1 et 130-A.2 de la présente division :

2.1 Stabilité (uniquement pour les navires à passagers et les navires spéciaux) ;

2.2 Conformité à la réglementation française des moyens mobiles de lutte contre l'incendie, des agents extincteurs, des moyens individuels de sauvetage ;

2.3 Dispositifs de nature à simplifier la conduite et l'exploitation ;

2.4 Limites d'exploitation, ainsi qu'à l'examen des motifs ou des considérations qui ont conduit l'État membre du pavillon cédant à imposer des conditions ou à accorder une exemption. Pour autant que subsistent les motifs ou les considérations qui ont conduit l'État membre du pavillon cédant à imposer des conditions ou à accorder une exemption, ces dispositions peuvent être reconduites, et les documents correspondants soumis à approbation peuvent être visés par l'autorité compétente, sur avis de la commission d'étude compétente.

2.5 Dispositions relatives à l'habitabilité à bord.

3. Pour permettre à la commission **d'étude** ou la société de classification habilitée compétente, d'étudier les plans et documents, des titres de sécurité d'une durée de validité de cinq mois, non renouvelables, peuvent être délivrés au navire sous réserve :

- de la fourniture des plans et documents requis ci-dessus ;
- du maintien ou de l'attribution de la première cote par une société de classification habilitée, et ;
- d'une visite spéciale destinée à constater le bon état et le bon fonctionnement du matériel et de l'équipement embarqué.

4. Lorsque l'étude indique qu'il existe des doutes sérieux quant à la conformité du navire aux règles et réglementations internationales qui lui sont applicables, l'autorité compétente saisit l'administration de l'État du pavillon précédent afin d'établir si des anomalies ou des problèmes de sécurité relevés par cet État doivent encore être réglés.

B) Navire de pêche battant pavillon d'un État membre de l'Espace économique européen et bénéficiant d'un certificat de conformité à la directive 97/70/CE délivré pour un navire neuf

1. Dans le cas d'un navire de pêche battant pavillon d'un État membre de l'Espace économique européen et bénéficiant d'un certificat de conformité à la directive 97/70/CE délivré pour un navire neuf, ~~l'administration en charge du registre cédant, ou la société de classification agréée agissant en son nom (voire le cas échéant l'exploitant du navire)~~ **l'exploitant du navire présente** à la ~~commission d'étude~~ **société de classification habilitée** et au chef du centre de sécurité des navires compétent, ou son délégué, les éléments suivants :

- 1.1 Les titres et certificats internationaux de sécurité définitifs exigibles, en cours de validité à la date du changement de pavillon, délivrés par l'autorité du pavillon précédent ;
- 1.2 Le dossier de sécurité du navire qui doit comporter les informations suivantes :
 - a) Le certificat de classification en cours de validité
 - b) L'attestation d'absence de certificat d'exemption ou, dans le cas d'exemption, le justificatif de l'accord de l'exemption délivré par le registre cédant ;
 - c) les plans et documents du navire en particulier ceux devant être approuvés ou visés, les manuels d'exploitation, les certificats d'approbation des équipements marins,

~~Les demandes d'exemption sont formulées par l'exploitant du navire et font l'objet d'un examen par la commission de sécurité compétente.~~

Il est joint au dossier une liste des matériels normalement soumis à approbation, au titre des divisions 310 et 311, pour lesquels l'exploitant du navire demande une autorisation d'usage.

2. La ~~commission d'étude~~ **compétente société de classification habilitée** peut décider de limiter l'étude aux items suivants ~~des annexes 130-A.1 et 130-A.2~~ :

- a) Conditions d'assignation du franc-bord ;
- b) Assèchement ;
- c) Conformité à la réglementation française des moyens mobiles de lutte contre l'incendie, des agents extincteurs, des moyens individuels de sauvetage ;
- d) Installation de radiocommunication ;
- e) Equipements de navigation ;
- f) Dispositifs de nature à simplifier la conduite et l'exploitation ;
- g) Limites d'exploitation, ainsi qu'à l'examen des motifs ou des considérations qui ont conduit l'État membre du pavillon cédant à imposer des conditions, ou à accorder une exemption. Pour autant que subsistent les motifs ou les considérations qui ont conduit l'État membre du pavillon cédant à imposer des conditions ou à accorder une exemption, ces dispositions peuvent être reconduites, et les documents correspondants soumis à approbation peuvent être visés par l'autorité compétente, sur avis de la commission d'étude compétente ;
- h) Conditions d'hygiène et d'habitabilité.

3. Pour permettre ~~à la commission d'étude~~ **ou** à la société de classification habilitée compétente, d'étudier les plans et documents, des titres de sécurité d'une durée de validité de cinq mois, non renouvelables, peuvent être délivrés au navire sous réserve :

- a) de la fourniture des plans et documents requis ci-dessus ;
- b) du maintien ou de l'attribution de la première cote par une société de classification habilitée, et ;

c) d'une visite spéciale destinée à constater le bon état et le bon fonctionnement du matériel et de l'équipement embarqué.

4. Lorsque l'étude indique qu'il existe des doutes sérieux quant à la conformité du navire aux règles et réglementations internationales qui lui sont applicables, l'autorité compétente saisit l'administration de l'État du pavillon précédent afin d'établir si des anomalies ou des problèmes de sécurité relevés par cet État doivent encore être réglés.

C) Navire spécial de plus de 500 UMS, navire de charge de plus de 500 UMS, et navire à passagers, battant pavillon d'un État autre qu'un État membre de l'Espace économique européen et bénéficiant de certificats de sécurité et de prévention de la pollution délivrés conformément à une convention internationale :

1° Dans le cas d'un navire spécial de plus de 500 UMS, d'un navire de charge de plus de 500 UMS, et d'un navire à passagers battant pavillon d'un État autre qu'un État membre de l'Espace économique européen, l'exploitant du navire présente à la commission d'étude ou à la société de classification habilitée compétente et au **chef de centre** les éléments suivants :

- a) les titres et certificats internationaux de sécurité définitifs exigibles, en cours de validité à la date du changement de pavillon, délivrés par l'autorité du pavillon précédent ou en son nom ;
- b) le certificat de classification en cours de validité
- c) les plans et documents requis par l'annexe 130-A.1. Les documents devant être approuvés par l'administration au titre des conventions internationales, doivent être présentés et visés par l'autorité du pavillon précédent ou en son nom ;

~~Les demandes d'exemption sont formulées par l'exploitant du navire et font l'objet d'un examen par la commission de sécurité compétente.~~

Il est joint au dossier une liste des matériels normalement soumis à approbation, au titre des divisions 310 et 311, pour lesquels l'exploitant du navire demande une autorisation d'usage.

2° Les items des annexes **130-A.1 et 130-A.2** couverts par les certificats de sécurité et de prévention de la pollution délivrés conformément à une convention internationale **ne sont pas n'ont pas à** obligatoirement **être** réétudiés par la commission **d'étude de sécurité** compétente. **En particulier** L'autorité compétente peut dispenser la commission **de sécurité d'étude** compétente de l'étude de tout ou partie des documents relatifs à :

- a) la stabilité, à l'exception du recueil des cas de chargement et des informations pour le capitaine qui doivent être fournis dans tous les cas ;
- b) la protection contre l'incendie, à l'exception des moyens de détection et de lutte contre l'incendie ;
- c) la coque, le franc-bord, les installations machines et électriques et la sécurité de la navigation ;
- d) les installations de stockage et de manutention de la cargaison.

3° Pour permettre à la commission d'étude ou à la société de classification habilitée compétente, d'étudier les plans et documents, des titres de sécurité d'une durée de validité de cinq mois, non renouvelables, peuvent être délivrés au navire sous réserve :

1. de la fourniture des plans et documents requis ci-dessus ;
2. d'une visite spéciale destinée à constater le bon état et le bon fonctionnement du matériel et de l'équipement embarqué.

4° En application de l'article 4 de la directive 2009/21/CE, lorsque l'étude indique qu'il existe des doutes sérieux quant à la conformité du navire aux règles et réglementations internationales qui lui sont applicables, l'autorité compétente saisit l'administration de l'État du pavillon précédent afin d'établir si des anomalies ou des problèmes de sécurité relevés par cet État doivent encore être réglés.

D) Navires n'entrant pas dans les cas A), B) ou C) listés ci-dessus :

~~1. Le dossier est présenté et étudié dans les mêmes conditions que pour un navire neuf.~~

~~2. La commission d'étude ou la société de classification habilitée compétente étudie l'ensemble des items listés dans les Annexe 130-A.1 et Annexe 130-A.2, préalablement à toute délivrance de titres de sécurité.~~

3. Pour les navires non délégués, et préalablement à la délivrance de titres de durée de validité inférieure à la durée maximale autorisée, l'autorité compétente, sur avis de la commission de sécurité compétente, indique à la commission de mise en service qu'elle ne s'y oppose pas, compte tenu de l'avancement de l'étude des plans et documents. D'autre part, préalablement à la délivrance de titres définitifs, l'autorité compétente, sur avis de la commission de sécurité compétente, indique qu'elle ne s'y oppose pas.
4. Lorsque l'étude laisse subsister des doutes quant à la conformité du navire aux règles et réglementations internationales qui lui sont applicables, l'autorité compétente saisit l'administration de l'État du pavillon précédent afin d'établir si des anomalies ou des problèmes de sécurité relevés par cet État doivent encore être réglés.

Article 130.59. **Navire d'un type particulier**

L'examen du dossier d'un navire d'un type particulier, tel que visé à l'article 55 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, est subordonné à la présentation des documents pertinents requis à l'article 130.57 et des documents complémentaires définis par l'autorité compétente, après avis de la commission d'étude compétente.

Article 130.60. **Soumission des documents et examen en commission centrale de sécurité ou en commission régionale de sécurité**

I. Soumission par l'exploitant du navire ou son représentant des plans et documents requis à la commission d'étude compétente :

1° Lorsque l'examen du dossier d'un navire neuf ou modifié relève de la compétence de la commission centrale de sécurité en application de l'article 14 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, un exemplaire de chacun des plans et documents visés à l'annexe 130-A.2 est fourni au secrétariat de la commission. Les plans et documents doivent être remis au minimum 15 jours avant la date de la commission. Dans le cas contraire, ils sont examinés lors de la session suivante de la commission.

2° Lorsque l'examen du dossier d'un navire relève de la compétence d'une commission régionale de sécurité en application de l'article 20 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, un exemplaire de chacun des plans et documents visés à l'annexe 130-A.1 est fourni au secrétariat de la commission compétente.

3° Les plans et documents relatifs aux installations de radiocommunication sont fournis en deux exemplaires. Ces plans et documents sont transmis, par l'administration, pour avis à l'Agence nationale des fréquences (ANFr), en vue de leur examen par la commission d'étude.

4° Pour les navires soumis à l'obligation de classification, les plans et documents soumis à l'examen de la commission d'étude compétente, doivent, préalablement à leur envoi à la commission, être visés par une société de classification habilitée, de façon à attester de leur examen par cette société de classification conformément à son règlement de classe et suivant les domaines techniques requis en application de l'article 130.52 (cf. Article 130.32), et aux dispositions applicables aux navires en application du présent règlement. Les plans et documents relatifs à des domaines techniques non couverts par le règlement de classe de la société de classification habilitée, et ceux des navires non soumis à l'obligation de classification, ne sont pas soumis à cette obligation de visa. Les plans et documents modifiés doivent également être transmis à la commission.

II. Examen des plans et documents par la commission d'étude compétente :

1° Les plans et documents fournis sont examinés et font l'objet d'une étude de conformité par la commission compétente conformément à la liste des points étudiés prévus à l'Annexe 130-A.1 ou de l'Annexe 130-A.2.

2° Les études et visas des différents documents et manuels qui doivent être présents sur les navires sont répartis entre la commission et le centre de sécurité compétent de la manière détaillée dans l'annexe 130-A.3.

3° L'annexe 130-A.2 donne une liste de certificats spécifiques et de documents soumis à l'approbation de l'autorité compétente, et précise pour chaque document l'entité responsable de l'étude et celle chargée de le viser, après approbation formelle de l'autorité compétente.

4° Préalablement à la délivrance des titres de sécurité de durée inférieure à la durée maximale prévue, la commission formule dans ses avis les prescriptions dont elle estime indispensable la réalisation. La commission peut en outre requérir un délai d'étude supplémentaire avant d'émettre un avis ne s'opposant pas à la délivrance des titres. Elle procède de même en vue de la délivrance des titres définitifs de sécurité.

Soumission des documents et examen en commission régionale de sécurité

~~1. Lorsque l'examen du dossier d'un navire relève de la compétence d'une commission régionale de sécurité en application de l'article 20 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, l'exploitant du navire ou son représentant lui fournit un exemplaire de chacun des documents visés par à l'Annexe 130-A.1. Les documents relatifs aux installations de radiocommunication sont fournis en deux exemplaires.~~

~~2. Les plans et documents relatifs aux installations de radiocommunication sont transmis, par l'administration, pour avis à l'Agence nationale des fréquences (ANFr), en vue de leur examen en commission régionale de sécurité.~~

~~3. Les plans et documents fournis sont examinés et font l'objet d'une étude de conformité par la commission conformément à la liste des points étudiés prévus à l'Annexe 130-A.1.~~

~~4. Pour les navires soumis à l'obligation de classification, les plans et documents soumis à l'examen de la commission, doivent, préalablement à leur envoi à la commission, être visés par une société de classification habilitée, de façon à attester de leur examen par cette société de classification conformément à son règlement de classe et suivant les domaines techniques requis (cf. Article 130.32). Les plans et documents, y compris ceux modifiés, sont transmis accompagnés des commentaires de la société de classification habilitée.~~

~~5. Les plans et documents relatifs à des domaines techniques non couverts par le règlement de classe de la société de classification habilitée, et ceux des navires non soumis à l'obligation de classification, ne sont pas soumis à cette obligation de visa. Les plans et documents modifiés doivent également être transmis à la commission.~~

~~6. Les études et visas des différents documents et manuels qui doivent être présents sur les navires sont répartis entre la commission et le centre de sécurité des navires compétent de la manière détaillée à l'annexe 130-A.3.~~

~~7. Préalablement à la délivrance des titres de sécurité de durée inférieure à la durée maximale prévue, la commission formule dans ses avis les prescriptions dont elle estime indispensable la réalisation. La commission peut en outre requérir un délai d'étude supplémentaire avant d'émettre un avis ne s'opposant pas à la délivrance des titres.~~

~~8. Elle procède de même en vue de la délivrance des titres définitifs de sécurité.~~

Article 130.61. Examen local

En application de l'article 25-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié, les navires ne relevant pas des champs de compétence de la commission centrale de sécurité ou des commissions régionales de sécurité relèvent de l'examen local. Les modalités de cet examen sont précisées comme suit :

1. Constitution du dossier navire :

Le dossier d'étude spécifié à l'article 130.35 comprend au minimum les pièces suivantes :

Les navires ne relevant pas des champs de compétence de la commission centrale de sécurité ou des commissions régionales de sécurité sont soumis à un examen local en application de l'article 25-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984.

I. L'exploitant du navire ou son représentant, transmet au chef de centre compétent le dossier navire visé à l'article 130.73 lequel comprend au minimum les pièces suivantes :

- 1° Une déclaration de l'exploitant du navire précisant :
 - a) Les conditions d'exploitation prévues ;
 - b) La désignation précise du matériel d'armement stocké sur le pont et sa masse ;
 - c) La masse maximale de la cargaison et sa répartition à bord ;
- 2° Les plans de structure et d'échantillonnage visés au préalable par une société de classification habilitée en application de l'article 130.53 relatif à la procédure d'approbation de la structure ;
- 3° Un plan des formes ;
- 4° Un plan d'ensemble ;
- 5° Une fiche de renseignements généraux ;
- 6° Le procès-verbal de réception en usine du moteur, ou la déclaration de puissance établie par le constructeur ;
- 7° Un jeu de schémas concernant les installations ci-dessous :
 - a) installation et circuit de combustible ;
 - b) circuits eau de mer, d'assèchement et d'incendie ;
 - c) installation électrique ;
- 8° Un bilan électrique ;
- 9° Les certificats d'approbation des équipements requis au titre des divisions 310 et 311 ;
- 10° ~~L'attestation d'intervention~~ Le certificat d'intervention de la société de classification habilitée indiquant les limites de service et particulièrement la puissance propulsive maximale continue que la structure du navire peut supporter conformément aux dispositions de l'article 130.53 relatif à la procédure d'approbation de la structure.

L'exploitant du navire transmet en outre, un calcul justificatif, réalisé par le chantier de construction du navire, attestant des efforts de poids et de poussée maximaux, ainsi que l'indication de la puissance propulsive maximale continue correspondante, que la structure arrière du navire peut supporter.

Le cas échéant, les plans et documents relatifs aux installations de radiocommunication sont transmis, par l'administration, pour avis à l'Agence nationale des fréquences (ANFr), en vue de leur examen.

II. Examen des plans et documents :

Les plans et documents constituant le dossier navire sont examinés par le chef de centre, qui peut requérir un avis complémentaire, auprès de la commission régionale de sécurité, sur une disposition particulière du navire.

Chapitre 11. Commissions de visite

Article 130.62. Accès à bord

Sauf disposition expresse contraire, seuls les personnels visés à l'article 25-3 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, peuvent être membre d'une commission de visite au titre du présent chapitre.

Article 130.63. Visite de mise en service

I. Organisation et objet de la visite de mise en service

La visite de mise en service visée à l'article 26 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, répond aux modalités suivantes :

1. La visite de mise en service du navire est effectuée par la commission de visite du centre de sécurité compétent durant la procédure d'étude.
2. Si le centre de sécurité des navires compétent n'est pas celui du port d'immatriculation, sur décision conjointe des chefs de centre concernés, des inspecteurs du centre de sécurité dont relève le port d'immatriculation du navire, peuvent participer aux essais et à la visite de mise en service.
3. **[Consultation du ministère des affaires étrangères en cours - [Le chef de centre de sécurité des navires compétent, ou son délégué,** peut autoriser la délivrance des titres de sécurité et de prévention de la pollution d'un navire français mentionnés au III de l'article 3-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984. **Dans ce cas, l'autorité consulaire procède à cette délivrance, sur demande du chef du centre de sécurité des navires compétent, ou son délégué**
4. *Si le navire se trouve dans un chantier d'un pays signataire de la ou des conventions internationales dont le respect conditionne la délivrance des titres de sécurité, ceux-ci peuvent être délivrés par l'autorité maritime de ce pays, sur requête de l'autorité consulaire et après accord du ministre chargé de la mer. Dans ce dernier cas, le consul délivre des titres provisoires, après réunion d'une commission de visite de mise en service].*
5. La visite de mise en service a pour objet, en vue de la délivrance des titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution prévus à l'article 3 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, de :
 - Vérifier que toutes les prescriptions de l'autorité compétente fixées, s'il y a lieu, après avis de la commission d'étude, ont bien été suivies ;
 - S'assurer de la conformité et de la mise en place du matériel mobile de sécurité ;
 - Constater, par le biais du rapport de visite de mise en service la situation du navire à ce moment ;
 - S'assurer de l'exécution des essais prévus par le règlement et de ceux prescrits par l'autorité compétente après avis de la commission d'étude.

II. Composition de la commission de visite de mise en service

A) Généralités :

1. Pour toute commission de visite de mise en service, le **chef de centre de sécurité des navires**, en fonction des caractéristiques du navire, peut nommer des fonctionnaires spécialisés, des experts ou des personnalités, choisis en raison de leur compétence et des représentants du personnel navigant.
2. Le président convoque les membres de la commission **et est comptabilisé dans le nombre d'inspecteur requis pour une visite de mise en service.**
3. Le propriétaire ou l'exploitant du navire, le constructeur ou leur représentant et le ou les délégués **de l'équipage du personnel, délégués de bord ou représentants du personnel au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail**, sont admis à assister aux opérations de la commission et à présenter leurs observations.
4. 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.

B) Navire de charge, spécial, de pêche ou à passagers d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres, et navires de plaisance à utilisation commerciale d'une longueur supérieure ou égale à 18 mètres :

Les membres de droit d'une commission de visite de mise en service, pour tout navire autre que de plaisance à utilisation commerciale, et d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres, et les navires de plaisance d'une longueur supérieure ou égale à 18 mètres, sont :

1. **Le chef de centre de sécurité des navires, ou son délégué**, président ;
2. Deux inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels. Sauf pour un navire à passager, ce nombre peut être limité à un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels, sur décision du chef de centre ;
3. Pour les navires munis d'une installation radioélectrique, un représentant de l'agence nationale des fréquences (ANFr), sous réserve des dispositions du **paragraphe D**);
4. Le médecin des gens de mer ou son représentant ou un infirmier du service de santé des gens de mer sous réserve des dispositions du **paragraphe D**).

C) Navire de charge, spécial, de pêche ou à passagers d'une longueur inférieure à 12 mètres, et les navires de plaisance à utilisation commerciale d'une longueur inférieure à 18 mètres :

Les membres de droit d'une commission de visite de mise en service, pour tout navire inférieur à 12 mètres, et les navires de plaisance à utilisation commerciale d'une longueur inférieure à 18 mètres, sont :

1. Le chef de centre **de sécurité des navires, ou son délégué**, président ;
2. Un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels ;
3. Pour les navires munis d'une installation radioélectrique, un représentant de l'agence nationale des fréquences (ANFr), sous réserve des dispositions du **paragraphe D**);
4. Le médecin des gens de mer ou son représentant ou un infirmier du service de santé des gens de mer sous réserve des dispositions du **paragraphe D**).

D) Dispositions particulières :

1. Pour un navire d'une longueur L inférieure à 24 mètres, le président de la commission de visite, sur délégation du médecin des gens de mer, peut recevoir compétence en matière d'hygiène mais doit s'assurer, préalablement à la réunion de la commission, que la composition du matériel médical et des produits pharmaceutiques, ainsi que la conformité des documents médicaux, ont été vérifiées par une personne compétente.
2. La délibération de la commission peut valablement se faire en l'absence du médecin des gens de mer, du représentant de l'agence nationale des fréquences s'ils ont, préalablement, remis par écrit au président un rapport de visite, effectuée dans les 3 mois précédents, précisant les observations ou prescriptions qu'ils ont été amenés à émettre dans le cadre de leur spécialité. Ces rapports sont joints au procès-verbal de visite.

Article 130.64. Visite périodique

I. Organisation et objet de la visite périodique

La visite périodique visée par l'article 27 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, répond aux modalités suivantes :

1. La visite périodique du navire est effectuée par la commission de visite du centre de sécurité compétent.
2. L'exploitant du navire est tenu de solliciter le centre de sécurité des navires compétent conformément aux dispositions de l'Article 130.12.
3. La visite périodique a pour objet de vérifier que le navire, compte tenu de son état d'entretien et, le cas échéant, des modifications apportées après autorisation de l'autorité compétente, continue de satisfaire aux conditions auxquelles ont été délivrés et éventuellement renouvelés les titres de sécurité et de prévention de la pollution en cours de validité dont le navire est porteur ou le renouvellement de ceux arrivant à expiration. Dans le cas contraire, elle entraîne la suspension des titres.
4. Dans ce cadre la commission de visite périodique peut :
 - examiner tous les certificats et documents pertinents, y compris les brevets d'aptitude, certificats d'aptitude et attestations des membres de l'équipage ;
 - faire procéder à des essais concernant le matériel ou l'organisation de la sécurité à bord ;
 - quand des éléments substantiels le justifient, ordonner une expertise de tout matériel ou installation particulière.

II. Cas particulier des visite périodiques dites « de passation »

Dans le cadre d'une visite périodique dite « de passation », un permis de navigation illimité pourra être délivré dès lors que le navire répond aux exigences suivantes :

- 1. Le navire est à jour de son inspection de la face externe de la carène ;**
- 2. Le navire est à jour de sa pesée décennale, conformément aux dispositions de la division 211, et/ou et de la vérification de son enfoncement en charge et/ou de**

l'évaluation de sa stabilité basée sur la mesure du GM initial, conformément aux dispositions de la division 227 :

- a. Si ce contrôle est dû à une échéance ne dépassant pas 6 mois après la visite, la pesée doit être réalisée et la validité du dossier de stabilité maintenue ou le nouveau dossier de stabilité approuvé par l'autorité compétente avant la délivrance du permis de navigation illimité ;
 - b. Si ce contrôle est dû au-delà des 6 mois, un permis de navigation illimité peut être délivré.
2. Pour les navires soumis à un contrôle de l'agence nationale des fréquences (ANFr), les installations radioélectriques doivent avoir été contrôlées par l'ANFr selon la périodicité requise en application **[du C du III de l'article 130.66]** :
- a. Si ce contrôle est dû à une échéance ne dépassant pas 6 mois après la visite, il doit être réalisé avant toute délivrance du permis de navigation illimité ;
 - b. Si le prochain contrôle est dû au-delà des 6 mois, un permis de navigation illimité peut être délivré.
3. Pour les navires concernés, lorsque la dernière visite du Service de santé des gens de mer ou son représentant date au plus d'un an.
4. Les prescriptions résultant de la visite ne doivent pas concerner un équipement couvert par un contrôle majeur ;
5. Les titres de sécurité délivrés par des organismes délégataires n'ont pas une période de validité limitée par rapport à la période de validité normale ;
6. Lorsque requis en application de l'article **[130.53 – navire soumis à une obligation de classification]**, ~~l'attestation le certificat~~ d'intervention (annexe 130.A6) a été délivré par la **société de classification habilitée** ;
7. Les navires faisant l'objet d'un changement de région d'exploitation ou un changement de propriétaire ne pourront se voir délivrer ou maintenir un titre illimité que si les conditions d'exploitation déclarées par l'armateur sont identiques à celles figurant sur le permis de navigation.

Tant que le navire ne respecte pas ces exigences, un permis de navigation illimité ne peut pas lui être émis. La durée de validité du permis de navigation émis est alors à l'appréciation du président de la commission de visite périodique compétent.

III. Composition de la commission de visite périodique

A) Généralités :

1. Le président convoque les membres de la commission.
2. Le propriétaire ou l'exploitant du navire, le constructeur ou leur représentant et le ou les délégués **de l'équipage du personnel, délégués de bord ou représentants du personnel au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail**, sont admis à assister aux opérations de la commission et à présenter leurs observations.
3. 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.

B) Composition :

Les membres d'une commission de visite périodique sont :

- 1° Le chef de centre de sécurité des navires, ou son délégué, président ;
- 2° Sur décision du chef de centre de sécurité des navires, un ou deux inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes. Le chef de centre de sécurité des navires peut déléguer la présidence de la commission à l'un des inspecteurs précités.
- 3° Pour les navires munis d'une installation radioélectrique, un représentant de l'agence nationale des fréquences, sous réserve des dispositions du **paragraphe C)** ;

4° Le médecin des gens de mer ou son représentant ou un infirmier du service de santé des gens de mer sous réserve des dispositions du **paragraphe C)**.

C) Dispositions particulières :

1° La délibération de la commission peut **valablement** se faire en l'absence du médecin des gens de mer s'il a préalablement remis par écrit au président un rapport de visite, effectuée dans les 12 mois précédents, précisant les observations ou prescriptions qu'il a été amené à émettre dans le cadre de sa spécialité. Ce rapport est joint au procès-verbal de visite.

2° Pour un navire d'une longueur L inférieure à 60 mètres, le président de la commission de visite périodique, sur délégation du médecin des gens de mer, peut recevoir compétence en matière d'hygiène mais doit s'assurer, préalablement à la réunion de la commission, que la composition du matériel médical et des produits pharmaceutiques, ainsi que la conformité des documents médicaux, ont été vérifiées par une personne compétente.

3° La délibération de la commission peut **valablement** se faire en l'absence du représentant de l'agence nationale des fréquences s'il a préalablement remis par écrit au président un rapport de visite, effectuée dans les 3 mois précédents, précisant les observations ou prescriptions qu'il a été amené à émettre dans le cadre de sa spécialité. Ce rapport est joint au procès-verbal de visite.

4° Pour les navires de charge et de pêche, d'une longueur inférieure à 24 mètres, et pour les navires de plaisance à utilisation commerciale de longueur de coque (L_h) inférieure ou égale à 24 mètres, la délibération de la commission peut **valablement** se faire en l'absence du représentant de l'agence nationale des fréquences selon les modalités suivantes :

a) Pour les navires disposant d'un permis de navigation en 3^{ème} catégorie et les navires disposant d'un permis de navigation en 4^{ème} catégorie et soumis à l'obligation d'emport d'un équipement requérant un numéro MMSI, le rapport de visite du représentant de l'agence nationale des fréquences date de moins de 2 ans ;

b) Pour les navires disposant d'un permis de navigation en 4^{ème} et 5^{ème} catégorie, le rapport de visite du représentant de l'agence nationale des fréquences date de moins de 4 ans ;

c) Pour les navires disposant d'un permis de navigation en 1^{ère} catégorie ou en 2^{ème} catégorie, le rapport de visite du représentant de l'agence nationale de fréquence date de moins de 1 an.

5° Les navires ne disposant que d'installations radioélectriques portatives, ne sont pas à considérer comme disposant d'une installation radioélectrique au sens de l'article 27 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984.

Article 130.65. Visite ciblée

En application de l'article 27-1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, un navire titulaire d'un permis de navigation à durée illimitée peut être soumis à une visite ciblée.

I. Déclenchement et objet de la visite ciblée :

1° La visite ciblée est déclenchée à l'aide d'un dispositif de ciblage qui détermine un profil de risque du navire. Ce dispositif s'appuie notamment sur un système d'analyse de données et d'observations, telles que l'âge du navire, la catégorie de navigation, les caractéristiques de conception, l'historique des prescriptions et l'accidentologie propre à l'exploitation faite du navire.

2° En fonction du profil de risque du navire, l'intervalle entre deux visites ciblées s'accroît ou diminue. L'intervalle entre deux visites ciblées ne pouvant être inférieur à un mois.

3° La visite ciblée a pour objet de vérifier que le navire, compte tenu de son état d'entretien et, le cas échéant, des modifications apportées après autorisation de l'autorité compétente,

continue de satisfaire aux conditions de délivrance du permis de navigation et à la réglementation applicable au navire. Dans le cas contraire, le permis de navigation est suspendu dans les conditions fixées à l'article 8-1 du décret n°84-810.

II. Organisation de la visite ciblée :

1° La visite ciblée est organisée sous l'autorité du chef de centre.

2° L'exploitant du navire ciblé ou son représentant doit soumettre son navire à la réalisation de la visite dans un délai **de 3 mois** à compter de la prise de contact du centre de sécurité des navires compétent.

3° Si l'armateur ou l'exploitant ne se conforme pas aux modalités d'organisation de la visite ciblée, le permis de navigation du navire peut être suspendu dans les conditions prévues à l'article 8-1 du décret n°84-810 jusqu'à la réalisation de la visite.

Article 130.66. Visites spéciales

1° Les dispositions propres aux visites spéciales sont précisées à l'article 32 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984.

2° En application du i) de l'article 32 du décret n°84-810, des visites spéciales peuvent être réalisées dans le cadre de campagnes spéciales conduites par les directeurs interrégionaux de la mer, directeurs de la mer ou chefs de centre, visant à s'assurer, après identification d'un risque déterminé ou d'un événement particulier, que les navires continuent à satisfaire aux conditions de délivrance du permis de navigation, à la réglementation applicable ou ne présente pas de danger particulier.

Article 130.67. Visite sur réclamation des gens de mer

Lorsqu'un inspecteur procède à une visite inopinée suite à une réclamation de gens de mer, en application de l'article 29 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, l'inspecteur s'abstient de révéler à toute personne l'identité du gens de mer et qu'il a été procédé à une visite suite à une réclamation de gens de mer, sauf lorsque le réclamant a informé par écrit son employeur ou l'armateur ou le capitaine de la saisine du centre de sécurité des navires sur sa réclamation.

Article 130.68. Commission essais-opérations

En application des articles 14, 15 et 23 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984 une commission dite « essai-opérations » des navires sous-marins est constituée.

La commission essai-opérations procède à l'évaluation opérationnelle du sous-marin et aux essais prévus par arrêté du ministre chargé de la mer, et transmet ses rapports à la commission centrale de sécurité et au centre de sécurité des navires compétent.

L'évaluation opérationnelle des navires et engins sous-marins s'entend de :

- l'étude de l'organisation mise en place par l'exploitant du navire ;
- la réalisation des essais dont la liste figure à l'Annexe 130-A.7.

La composition de la commission essai-opérations est fixée par arrêté du ministre chargé de la mer, et comprend au moins cinq personnes, en sus du chef de centre **de sécurité des navires** compétent durant la procédure d'étude, qui a statut de président de la commission et qui a le cas échéant une voix prépondérante :

- une personne chargée de l'étude du dossier des engins sous-marins, venant soit du bureau de la ~~réglementation et du contrôle de la sécurité des navires~~ **sécurité des navires et de**

- l'innovation navale**, soit du centre de sécurité des navires compétent durant la procédure d'étude ;
- un médecin des gens de mer ou son représentant, sur proposition du chef du service de santé des gens de mer ;
 - un expert de la plongée profonde et de l'intervention sous la mer, sur proposition de la marine nationale ou de l'Institut national de plongée professionnelle (I.N.P.P.) selon la nature du dossier ;
 - un expert des essais de sous-marins appartenant à la commission permanente des programmes et des essais (CPPE) du ministère de la défense ;
 - un expert d'une société de classification française reconnue.

À titre facultatif, toute autre personne jugée compétente compte tenu de la spécificité du navire sous-marin pourra également être désignée par arrêté du ministre chargé de la mer.

Article 130.69. Organisation des visites à l'étranger

Les visites des navires français à l'étranger **visées aux articles 130.48 à 130.54** sont organisées par le chef du centre de sécurité des navires compétent, en concertation avec les autres chefs de centres susceptibles d'être concernés par des visites de navires dans la même région et à la même époque, **et en liaison avec l'autorité consulaire.**

Article 130.70. Inspection de la carène

1. Une inspection de la face externe de la carène et des éléments associés est effectuée navire à sec ou, le cas échéant, lors d'une inspection sous-marine, le navire restant alors à flot, dans les conditions précisées dans **les tableaux** ci-dessous :

NAVIRES AVEC FRANC-BORD		
TYPE DE NAVIRE	Inspection de la face externe de la carène et des éléments associés	
	Intervalle de temps entre deux inspections par rapport aux dates anniversaires des certificats	Type d'inspection
Navires à passagers effectuant une navigation internationale	12 mois - 3 mois + 0 mois	Deux inspections en cale sèche au moins tous les cinq ans. L'intervalle entre deux inspections en cale sèche ne doit pas dépasser 36 mois. Les autres inspections peuvent être sous-marines sur décision du chef de centre de sécurité des navires compétent et après avis de la société de classification habilitée .
Engins à grande vitesse	12 mois ± 3 mois pendant la durée de validité du certificat. Et 60 mois - 3 mois + 0 mois pour la visite de renouvellement	Une inspection en cale sèche obligatoire pour les deux premières années qui suivent la mise en service ou la francisation du navire et la visite de renouvellement. Une inspection sur deux, autre les inspections suscitées, peut-être une inspection sous-marine sur décision de l'autorité compétente pour la délivrance des titres et certificats (art. 3-1 du décret n°84-810)
Engins à portance dynamique	12 mois - 3 mois + 0 mois	Une inspection en cale sèche obligatoire pour les deux premières années qui suivent la mise en service ou la francisation du navire et la visite de renouvellement.

		Une inspection sur deux, autre les inspections suscitées, peut-être une inspection sous-marine sur décision de l'autorité compétente pour la délivrance des titres et certificats (art. 3-1 du décret n°84-810)
Navires de charge effectuant une navigation internationale	30 mois ± 6 mois pendant la durée de validité du certificat. Et 60 mois - 3 mois + 0 mois pour la visite de renouvellement	Deux inspections au moins tous les cinq ans. L'intervalle entre deux inspections ne doit pas dépasser 36 mois. Une inspection sur deux peut être une inspection sous-marine sur décision de l'autorité compétente pour la délivrance des titres et certificats (art. 3-1 du décret 84-810)
Navires à passagers effectuant une à navigation nationale	12 mois ± 3 mois	Une inspection sous-marine sur deux sur décision du chef du centre de sécurité des navires compétent et après avis de la société de classification habilitée
Navires de charge effectuant une navigation nationale L > 12 mètres	30 mois ± 6 mois	Une inspection sous-marine sur deux sur décision du chef du centre de sécurité des navires compétent et après avis de la société de classification habilitée
Navires de charge ou unités de stockage (Dans le cadre d'un programme expérimental après avis favorable de la CCS)	Conforme à l'avis de la Commission centrale de sécurité	Conforme à l'avis de la Commission centrale de sécurité
Navires de charge exploités en eau douce ¹	60 mois - 3 mois + 0 mois	Cale sèche
Navires de pêche L ≥ 45 mètres	30 mois ± 6 mois	Cale sèche
Navires de pêche 45 mètres > L ≥ 12 mètres	24 mois ± 6 mois	Cale sèche
Navires aquacole 45 mètres > L ≥ 12 mètres	24 mois ± 6 mois	Cale sèche
Navires de pêche et navires de charge L < 12 mètres	Sans être inférieure à 24 mois, dans les 6 mois qui précèdent ou qui suivent l'échéance du permis de navigation	Cale sèche

¹ Exploitation en amont de la limite de la salure des eaux pour le fleuve ou la rivière considéré

NAVIRES SANS OBLIGATION DE DETENTION D'UN CERTIFICAT DE FRANC-BORD			
Type de navire		Inspection de la face externe de la carène et des éléments associés	
		Type d'attestation	Intervalle entre deux attestations
Navire aquacole, de pêche et de charge L < 12 mètres	1er, 2e , 3e et 4e catégorie	Attestation armateur de contrôle à flot ou à sec	30 mois (2 ans ½)
		Attestation armateur de contrôle à sec	60 mois – (5 ans)
	5e catégorie	Attestation armateur de contrôle à flot ou à sec	30 mois (2 ans ½)
NUC L < 24 mètres	<i>Se référer aux dispositions prévues à l'article 241-5</i>		

2. L'intervalle (- 3 mois, ± 3 mois ou ± 6 mois) est à considérer par rapport à la date anniversaire du certificat international visé, ou en l'absence de certificat international par rapport à la date d'échéance du permis de navigation.
3. Pour les navires de charge et les navires à passagers effectuant une navigation internationale, la date d'échéance de l'inspection de la carène ne peut dépasser la date d'échéance des certificats de sécurité pour navire à passagers et navire de charge. Les inspections sont réalisées selon les dispositions de la résolution A.1120(30).
4. En cas d'inspection sous-marine, la procédure applicable est celle de la société de classification habilitée qui a délivré ou renouvelé le certificat de franc-bord, ou si ce dernier est renouvelé par l'autorité, celle de la société de classification habilitée choisie par l'exploitant du navire. Néanmoins pour les inspections réalisées dans le cadre du renouvellement du certificat de sécurité pour navire à passagers, aucun démontage ou prise de jeux est requis si aucune anomalie est détectée pendant l'inspection sous-marine.
La visibilité dans l'eau doit être bonne afin de permettre, par exemple, une vue distincte et simultanée du safran du gouvernail et de l'hélice. Pour qu'une inspection sous-marine puisse être valablement menée, il est nécessaire que la visibilité sous-marine et la propreté de la carène soient suffisantes pour permettre au plongeur et à l'inspecteur de déterminer l'état des tôles de bordés, des appendices de coque et des soudures.
5. Pour les navires de charge ou unités de stockage ayant obtenu un avis favorable de la CCS en vue d'intégrer un protocole expérimental visant à modifier la périodicité des visites de carène à sec, la compagnie est tenue de respecter l'intégralité du protocole. Dans le cas contraire la périodicité qui s'applique est celle applicable à un navire de charge effectuant une navigation nationale ou internationale, le cas échéant.

Chapitre 12. Navire français à l'étranger

Article 130.71. Délivrance et renouvellement des titres de sécurité

Le chef du centre de sécurité des navires compétent peut autoriser la délivrance ou le renouvellement des titres de sécurité et de prévention de la pollution et de certification sociale des navires se trouvant à l'étranger. ~~Dans ce cas, l'autorité consulaire procède à cette délivrance ou à ce renouvellement. Elle~~ Il peut toutefois déléguer cette compétence aux présidents des commissions de visite ou au représentant d'une société de classification habilitée.

Article 130.72. Contrôle par l'Etat du port

Le propriétaire, l'exploitant ou l'armateur au titre de la certification sociale de tout navire immobilisé dans un port étranger par l'autorité de l'Etat du port, ou faisant l'objet d'une décision de refus d'accès au port étranger, ou ayant fait l'objet d'un constat d'au moins cinq déficiences ou non-conformités pour des raisons liées à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution ou à la certification sociale, en informe le ministre chargé de la mer et, le cas échéant, la société de classification habilitée. Le navire fait l'objet d'une visite spéciale. Le propriétaire, l'exploitant ou l'armateur au titre de la certification sociale requiert auprès du chef du centre de sécurité des navires compétent ou de la société de classification habilitée le visa ou le renouvellement du titre de sécurité, de prévention de la pollution ou à la certification sociale, ayant motivé l'immobilisation ou le refus d'accès au port étranger. Il fournit toutes les pièces justificatives nécessaires à l'autorité compétente.

Chapitre 13. Dossier du navire

Article 130.73. Dossier du navire au centre de sécurité des navires compétent

I. Après clôture de l'étude par la commission **d'étude** compétente, l'exploitant du navire transmet un exemplaire des plans et documents du navire au dernier indice, visés par **l'article 130.60**, au centre de sécurité des navires compétent.

Pour les documents dont le visa de l'autorité compétente est requis conformément à la liste de **l'annexe 130-A.3**, l'exploitant du navire transmet en outre, au centre de sécurité chargé de la mise en service **du navire**, deux exemplaires supplémentaires. Une fois approuvés et visés, ces exemplaires supplémentaires sont répartis comme suit :

- un exemplaire au siège de l'exploitant du navire ;
- un exemplaire à bord du navire concerné.

II. Pour tout navire, et en application de l'article 6 de la directive européenne 2009/21/CE, chaque centre de sécurité des navires, doit être en mesure de produire, le cas échéant, à l'administration centrale les informations suivantes :

- **Les caractéristiques du navire (nom, numéro OMI);**
- **Les dates de toutes les visites effectuées, y compris, le cas échéant, les visites supplémentaires et complémentaires, ainsi que des audits ;**
- **L'identité des organismes agréés ayant participé à la certification et à la classification du navire;**
- **L'identité de l'autorité compétente qui a inspecté le navire en vertu des dispositions relatives au contrôle par l'État du port et des dates des inspections ;**
- **Le résultat des inspections menées dans le cadre du contrôle par l'État du port (anomalies: oui ou non, immobilisations: oui ou non).**

Le dossier de sécurité du navire est normalement tenu par le centre de sécurité compétent suivant les dispositions de l'Article 130.6. Le dossier comprend au minimum :

- **La déclaration de projet de mise en chantier ou d'acquisition d'un navire à l'étranger, de mise en refonte, de modifications importantes ou grande réparation ;**
- **l'ensemble des procès-verbaux d'examen de conformité des dossiers aux exigences du présent règlement ;**
- **toute correspondance utile ayant trait au navire ;**
- **les rapports de visite ;**
- **les titres et certificats initiaux ;**
- **un plan d'ensemble ;**
- **le dossier de stabilité ;**
- **le rapport de franc-bord ;**
- **tout document nécessitant une approbation ;**
- **la copie des derniers titres et certificats de sécurité délivrés.**

En application de l'article 4.2 de la directive 2009/21/CE, chaque fois qu'un autre État du pavillon sollicite des informations concernant un navire qui battait précédemment le pavillon français, le Centre de Sécurité des Navires concerné fournit rapidement à l'État du pavillon demandeur des renseignements détaillés sur les anomalies à régler et toute autre information pertinente en matière de sécurité.

III. Le dossier du navire peut être consulté sur place par le propriétaire ou exploitant du navire ou leurs représentants.

IV. Le système d'information GINA, doit être validé après chaque visite de mise en service, périodique, **ciblée, inopinée, sur réclamation des gens de mer et spéciale, par le président de la commission de visite.**

Article 130.74. Obligation d'information

I. Pour tous les navires et en complément des obligations d'informations mentionnées à l'article 3-3 du décret n°84-810, le propriétaire ou l'exploitant du navire et la société de classification habilitée, si celle-ci en a été informée, font connaître au centre de sécurité, et le cas échéant à la société de classification habilitée, sans délai :

- 1° Tout projet de mise en refonte, de grande réparation ou de modifications importantes dans les conditions prévues au A de l'article 130.11 ;
- 2° Tout projet de modification des conditions d'exploitation, tel que prévu à l'article C de l'article 130.11 ;
- 3° Tout changement d'armateur ou propriétaire, tel que prévu à l'article 130.11 ;
- 4° Tout accident de mer visé à l'article R.1621-12 du code des transports ;
- 5° Tout accident du travail maritime.

II. Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire ayant fait l'objet d'un contrôle par l'Etat du port, transmet dans un délai d'un mois, au centre de sécurité **des navires compétent**, le rapport d'inspection du navire inspecté.

III. Pour les navires dont le permis de navigation est illimité, le propriétaire ou l'exploitant du navire doit être en mesure de démontrer :

- 1° Du respect des vérifications de la carène dans les intervalles prévus à **l'article 130.70** et conformément au modèle **figurant à l'annexe XXX** ;
- 2° De la validité et la transmission du certificat de franc-bord renouvelé ou visé ;
- 3° De l'entretien périodique des moyens individuels et collectifs de sauvetage et de la levée des prescriptions ou écarts à la réglementation éventuels ;
- 4° De la validité du contrôle triennal des équipements radioélectriques par l'ANFR et de la levée des prescriptions ou écarts à la réglementation éventuels ;
- 5° De la validité de la vérification périodique des appareils de levage dans les conditions prévues à l'article 214-3.09 et de la levée des prescriptions ou écarts à la réglementation éventuels ;
- 6° De la vérification périodique des conditions d'hygiène et de la dotation médicale dans les conditions prévues à la division 217 et de la levée des prescriptions ou écarts à la réglementation éventuels.

Les pièces justificatives doivent être conservées à bord du navire et par le propriétaire ou l'exploitant du navire qui doit être à même de les fournir en cas de contrôle.

Article 130.75. Rapport de visite²

1. En application de l'article 30 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, toute visite de mise en service, périodique, **ciblée**, inopinée, sur réclamation des gens de mer et spéciale d'un navire fait l'objet d'un rapport qui désigne nommément soit les membres de la commission, soit les représentants de la société de classification habilitée, soit, dans le cas d'une visite spéciale ou inopinée, l'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes et mentionne sommairement toutes les constatations faites au cours de la visite ainsi que les observations et les prescriptions qui en découlent.
2. Si ce rapport comporte des prescriptions de mise en conformité aux dispositions réglementaires, celles-ci doivent être assorties de délais aussi brefs que possible pour leur exécution. Les prescriptions doivent faire référence aux dispositions en vertu desquelles elles sont formulées.
3. Le président de la commission de visite ou, selon le cas, le représentant de la société de classification habilitée, mentionne sur le rapport les décisions prises.
4. Tous les rapports de visite sont conservés à bord des navires français en un registre spécial. Ce

² Arr. 04/11/2019, art. 2 (NOR TRET1930390A) : A compter du 1er janvier 2020, à l'article 130.71, les mots : « les délégués du personnel ou les représentants du personnel au comité d'hygiène, de sécurité des conditions de travail » sont supprimés.

registre doit être présenté à toute réquisition d'un des agents visés aux articles L. 5243-1 à L. 5243-3 du code des transports.

5. Ce registre peut être consulté par les délégués de bord, les délégués du personnel ou les représentants du personnel au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ou les membres de la délégation du personnel.
6. Une copie des rapports de visite est rendue disponible par l'autorité qui les a établis via le système d'information prévu **au IV de l'article 130.73**.
7. Une copie des rapports de visites autres que ceux établis par une commission d'un centre de sécurité des navires est rendue disponible à l'autorité en charge de la délivrance du permis de navigation.

Chapitre 14. Programmes particuliers

Article 130.76. **Programme renforcé d'inspection des pétroliers et des vraquiers**

Les pétroliers entrant dans le champ d'application de la règle 20 de l'Annexe I à la Convention MARPOL 73/78, sont soumis à un programme renforcé d'inspection, conformément aux directives de l'Organisation Maritime Internationale, adoptées par la résolution OMI A.744(18) telle qu'amendée.

Le respect de ces dispositions est une condition de validité du certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (IOPP).

Les pétroliers et les vraquiers entrant dans le champ d'application du chapitre XI-1 de la convention SOLAS sont soumis au même programme renforcé d'inspection.

Le respect de ces dispositions est une condition de validité du certificat de sécurité de construction, ou des rubriques relatives à la sécurité de la construction dans le certificat de sécurité pour navire de charge.

Article 130.77. **Système d'évaluation de l'état du navire (CAS)**

1. Les pétroliers entrant dans le champ d'application des règles 20 ou 21 de l'annexe I à la Convention MARPOL 73/78, sont soumis à un système d'évaluation de l'état du navire (CAS) que l'Organisation Maritime Internationale a adopté par la résolution OMI MEPC.94(46) telle que modifiée.

2. Le respect de cette disposition est une condition de validité du certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (certificat IOPP).

3. Les sociétés de classification habilitées effectuent cette évaluation, conformément aux directives de l'OMI. A ce titre, elles sont autorisées à procéder à la visite CAS, à rédiger le rapport de visite CAS et à délivrer, le cas échéant, la déclaration de conformité intérimaire. En outre, chaque année, les sociétés de classification fournissent au sous-directeur chargé de la sécurité des navires :

1. Le détail des déclarations de conformité intérimaires qu'elles ont délivrées ;

2. Les circonstances de la suspension ou du retrait des déclarations de conformité intérimaires qu'elles ont délivrées ; et,

3. Les caractéristiques des navires auxquels elles ont refusé de délivrer une déclaration de conformité intérimaire et les motifs de ce refus.

4. La supervision des travaux que les sociétés de classification habilitées mènent au nom de l'administration, est effectuée par le centre de sécurité des navires compétent, pour le navire soumis à la visite CAS.