# Division 150

# CONTRÔLE DES NAVIRES ÉTRANGERS PAR L'ÉTAT DU PORT en France métropolitaine

*Direction des affaires maritimes*

*Règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires*

*Edition du **25 novembre 2010**, parue au J.O. le **31 décembre 2010***

A jour des arrêtés suivants :

| Date de signature | Date de parution au JO | Numéro NOR | Référence CCS |
|---|---|---|---|
| 12-03-12 | 06-04-12 | TRAT1200274A | 854/REG.03 |
| 01-12-14 | 03-12-14 | DEVT1421461A | 881/REG.01 |
| 20-07-15 | 14-08-15 | DEVT1514177A | 891/REG.01 |
| 22-06-16 | 30-06-16 | DEVT1612253A | 902/REG.11 |
| 18-12-17 | 28-12-17 | TRAT1732749A | 918/REG.08 |
| 04-11-19 | 07-12-19 | TRET1919211A | 937/REG.03 |

Ce document constitue un outil de documentation
Seule la version publiée au Journal Officiel de la république fait foi

SM
Sécurité Maritime

# Sommaire

***Sommaire ..... 3***
Article 150-1.01 Objet ..... 5
Article 150-1.02 Définitions ..... 5

***SECTION 150-1 Contrôle au titre de l'ÉTAT du port en METROPOLE au titre de la directive 2009/16/CE et du mémorandum d'entente de Paris ..... 8***
Article 150-1.03 Champ d'application ..... 8
Article 150-1.04 Prérogatives d'inspection ..... 8
Article 150-1.05 Système d'inspection et obligations annuelles en matière d'inspection ..... 8
Article 150-1.06 Modalités du respect des obligations en matière d'inspection ..... 9
Article 150-1.07 Modalités de l'équilibre des parts d'inspection ..... 9
Article150-1.08 Report des inspections et circonstances exceptionnelles ..... 9
Article 150-1.09 Notification de l'arrivée des navires ..... 10
Article 150-1.10 Profil de risque des navires ..... 10
Article 150-1.11 Fréquence des inspections ..... 10
Article 150-1.12 Sélection des navires pour inspection ..... 10
Article 150-1.13 Inspections initiales et détaillées ..... 11
Article 150-1.14 Inspections renforcées ..... 12
Article 150-1.14 bis Inspection des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse en service régulier ..... 12
Article 150-1.15 Lignes directrices et procédures en matière de sécurité, de sûreté, de prévention de la pollution et à la certification sociale ..... 13
Article 150-1.16 Mesures de refus d'accès concernant certains navires ..... 13
Article 150-1.17 Rapport d'inspection au capitaine ..... 14
Article 150-1.18 Réclamations ..... 14
Article 150-1.18 bis Traitement à terre des réclamations des gens de mer ..... 15
Article 150-1.19 Suppression des anomalies et immobilisation du navire ..... 15
Article 150-1.20 Droit de recours ..... 17
Article 150-1.21 Suivi des inspections et des immobilisations ..... 17
Article 150-1.22 Compétence professionnelle des inspecteurs ..... 18
Article 150-1.23 Suivi des rapports d'anomalies signalées par les pilotes ou les autorités portuaires ..... 18
Article 150-1.24 Base de données des inspections ..... 18
Article 150-1.25 Échange d'informations et coopération ..... 18
Article 150-1.26 Défaut d'accès à bord d'un navire ..... 19
Article 150-1.27 Contrôle des organismes agréés ..... 19
Article 150-1.28 Remboursement des frais ..... 20
Article 150-1.29 Contrôle des normes d'exploitation au titre de la convention MARPOL ..... 20

**Annexe 150-1.I Éléments du système communautaires d'inspection par l'état du port (visés à l'art 150-1.5) ..... 21**

**Annexe 150-1. II Profil de risque des navires (visé à l'article 150-1.10, §2) ..... 25**

**Annexe 150-1.III Notification (visé à l'article 150-1.9, §1) ..... 26**

**Annexe 150-1.IV Listes de certificats et documents (visés à l'article 150-1.13, point 1) ..... 27**

**Annexe 150-1.V Inspection renforcée des navires (visés à l'article 150-1.14) ..... 28**

**Annexe 150-1.VI Dispositions concernant le refus d'accès aux ports et mouillage dans l'Union européenne (visés à l'article 150-1.16) ..... 29**

**Annexe 150-1.VII Critères pour l'immobilisation des navires (visés à l'article 150-1.19, § 3) ..... 31**
INTRODUCTION ..... 31
1. Critères principaux ..... 31

2. Application des critères principaux ..... 31
3. ..... 33

**Annexe 150-1.VIII Critères minimaux pour les inspecteurs (visés à l'article 150-1.22, § 1) ..... 36**

**Annexe 150-1.IX Fonctionnalités de la base de données des inspections (visées à l''article 150-1.24, § 1) ..... 38**

**Annexe 150-1.X Inspection des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse en service régulier (visées à l'article 150-1.14 bis) ..... 39**

***SECTION 150-2 NAVIRES NON SOUMIS AUX CONVENTIONS ..... 41***

Article 150-2.01 Dispositions applicables ..... 41
Article 150-2.02 Règles applicables ..... 42
Article 150-2.03 Règles particulières applicables aux navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (longueur de référence au titre de la convention internationale 1966 sur les lignes de charge) ..... 42

***SECTION 150-3 Contrôle des dispositions relatives a la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de l'Union Européenne ..... 43***

Article 150-3.01 Objectif et champ d'application ..... 43
Article 150-3.02 Autorité compétente ..... 43
Article 150-3.03 Préparation des rapports ..... 43
Article 150-3.04 Inspection et inspection détaillée ..... 43
Article 150-3.05 Correction des anomalies ..... 44
Article 150-3.06 Procédures de suivi et droit de recours ..... 44

**Annexe 150-3.A1 Modèle de tableau précisant l'organisation du travail à bord [(1)] ..... 45**

**Annexe 150-3.A2 MODÈLE DE REGISTRE DES HEURES DE TRAVAIL OU DE REPOS DES MARINS [(1)] 46**

***Table des références ..... 48***

## *Article 150-1.01 Objet*

*(modifié par arrêté du 12/03/12)*

La présente division traite du contrôle des navires étrangers dans les ports français métropolitains, en application de la directive 2009/16/CE[1],.
Elle annule et remplace, à partir à compter du 1er mars 2012, l'arrêté du 12 juillet 1996 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires introduisant la division 150 « *Contrôle par l'État du port* » telle que modifié.

## *Article 150-1.02 Définitions*

*(Modifié par arrêté du 04/11/19)*

Aux fins de la présente division, on entend par :

1. « Conventions », les conventions pertinentes visées dans la division 120 ;

2. « Mémorandum d'entente de Paris », le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, dans sa version actualisée ;

3. « Code et procédures pour le système d'audit volontaire des États membres de l'OMI», la résolution A.974(24) de l'Assemblée de l'OMI ;

4. « Région couverte par le mémorandum d'entente de Paris », la zone géographique dans laquelle les signataires du mémorandum d'entente de Paris effectuent des inspections dans le contexte dudit mémorandum ;

5. « Navire », tout navire battant pavillon d'un État étranger faisant escale dans un port français ou une installation terminale en mer, ou mouillant au large d'un tel port ou d'une telle installation jusqu'à la limite des eaux territoriales pour y effectuer une interface navire/port ;

6. « Activité d'interface navire/port », les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire ;

7. « Navire au mouillage », un navire qui est au port ou dans un autre lieu relevant de la juridiction d'un port métropolitain, mais qui n'est pas à un poste d'amarrage, qui est tenu par son ancre ou sur coffre, qui effectue une activité d'interface navire/port.

8. « Inspecteur », un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes qualifié pour procéder à des inspections au titre du contrôle par l'État du port comme requis dans l'annexe 150-1.VIII, partie 2 ;

9. « Autorité compétente », toute autorité maritime chargée du contrôle par l'État du port

10. « Période nocturne », période allant de 19 heures à 7 heures locales ;

11. « Inspection initiale », une visite effectuée à bord d'un navire par un inspecteur pour vérifier la conformité aux conventions et règlements applicables et comprenant au moins les contrôles prescrits par l'article 150-1.13, point 1) ;

12. « Inspection détaillée», une ou plusieurs visites par laquelle le navire, son équipement et son équipage sont soumis, en tout ou en partie selon le cas, à un examen approfondi, dans les conditions précisées à l'article 150-1.13, point 3), pour tout ce qui concerne la construction, l'équipement et l'équipage, les conditions de vie et de travail et la conformité aux procédures opérationnelles à bord du navire conformément à l'article 41-4 du décret n°84-810 du 30 août 1984 modifié ;

[1] telle que modifiée par la directive (UE) 2017/2110 du 15 novembre 2017.

13. « Inspection renforcée», conformément à l'article 41-5 du décret n°84-810 du 30 août 1984 modifié une ou plusieurs visites portant au moins sur les points énumérés à l'annexe 150-1.V. Une inspection renforcée peut inclure une inspection détaillée si cela est justifié conformément à l'article 150-1.13, point 3 ;

14. « Réclamation », toute information ou tout rapport soumis par toute personne ou tout organisme ayant un intérêt légitime exempt d'intérêt commercial dans la sécurité du navire, y compris en ce qui concerne la sécurité ou les risques pour la santé de l'équipage, les conditions de vie et de travail à bord et la prévention de la pollution ;

15. « Immobilisation », l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de prendre la mer en raison des anomalies constatées qui, isolément ou ensemble, entraînent l'impossibilité pour le navire de naviguer ;

16. « Mesure de refus d'accès », la décision délivrée par le ministre chargé de la mer au capitaine d'un navire, à la compagnie responsable du navire et à l'État du pavillon leur notifiant que le navire se verra refuser l'accès à tous les ports et mouillages de l'Union européenne ;

17. « Arrêt d'opération ou d'exploitation », l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de poursuivre son exploitation ou toute opération en raison des anomalies constatées qui, isolément ou ensemble, rendraient dangereuse la poursuite de cette exploitation ;

18. Supprimé.

19. « Compagnie », le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte de toutes les tâches et obligations imposées par le code international de gestion de la sécurité (code ISM) ;

20. « Organisme agréé», une société de classification ou autre organisme privé effectuant des tâches réglementaires pour le compte d'une administration d'un État du pavillon ;

21. « Certificat réglementaire», un certificat délivré par un État du pavillon ou en son nom conformément aux conventions internationales ;

22. « Certificat de classification», un document confirmant la conformité avec la convention SOLAS 74, chapitre II-1, partie A-1, règle 3-1 ;

23. « Directive », directive n° 2009/16/ CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port, dans sa version actualisée ;

24. « CSN », centre de sécurité des navires compétent. Le centre de sécurité des navires dans la zone de compétence duquel le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse est exploité, ou le centre de sécurité des navires le plus approprié désigné par le directeur interrégional de la mer ou par une décision conjointe de plusieurs directeurs interrégionaux de la mer en cas d'exploitation du navire sur plusieurs zones de compétence. En cas de difficulté, la sous-direction de la sécurité maritime désigne le centre de sécurité des navires compétent. La zone de compétence visée dans ce paragraphe est définie par la division 130 du présent règlement ;

25. « CROSS », centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage tels que définis par le décret n° 88-531 du 2 mai 1988 portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer ;

26. « Organisations de gens de mer et d'armateur », organisations syndicales reconnues représentatives dans les conventions collectives nationales des officiers et du personnel navigant d'exécution de la marine marchande conformément à la loi du 20 août 2008 portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail et organisations professionnelles des entreprises françaises de transport et de service maritime.

27. « Personne chargée », agent désigné par le directeur interrégional de la mer ou le chef de centre de sécurité des navires par délégation pour effectuer le suivi des navires en escale, déterminer l'ordre des navires soumis à inspection et coordonner les inspections. La désignation peut être périodique. La personne chargée est un agent affecté au sein d'un centre de sécurité des navires ou d'une DIRM ;

28. « Navire roulier à passagers », un navire équipé de dispositifs permettant aux véhicules rouliers ou ferroviaires d'embarquer et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers ;

29. « Engin à passagers à grande vitesse », un engin tel que défini dans la règle 1 du chapitre X de la convention SOLAS 74, dans sa version actualisée, et transportant plus de douze passagers ;

30. « Service régulier », une série de traversées par navire roulier à passagers ou engin à passagers à grande vitesse organisée de façon à assurer une liaison entre deux mêmes ports ou davantage, ou une série de voyages au départ ou à destination du même port sans escales intermédiaires
    i. Soit selon un horaire publié ;
    ii. Soit avec une régularité ou une fréquence telle que la liaison constitue une série systématique reconnaissable.

31. «DIRM », direction interrégionale de la mer, service déconcentré relevant du ministre chargé de la mer et du ministre chargé du développement durable, dont le ressort et le siège sont définis à l'article 1er du décret n° 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer ;

# SECTION 150-1 Contrôle au titre de l'ÉTAT du port en METROPOLE au titre de la directive 2009/16/CE et du mémorandum d'entente de Paris

## *Article 150-1.03 Champ d'application*

*(Modifié par arrêté du 04/11/19)*

1. La présente division s'applique en France métropolitaine, à tout navire étranger tel que défini dans l'article 150-1.02 ainsi qu'à son équipage. La présente division s'applique également aux inspections des navires rouliers à passagers et engins à passagers à grande vitesse au cours d'un service régulier conformément à l'article 150-1.14 bis.

2. L'inspecteur qui effectue une inspection d'un navire battant le pavillon d'un État non signataire d'une convention veillent à ne pas accorder à ce navire et à son équipage un traitement plus favorable que celui qui est réservé à un navire battant le pavillon d'un État partie à cette convention. Ce navire est soumis à une inspection détaillée.

3. Les navires de pêche, les navires de servitude, les embarcations en bois de conception primitive, les navires des pouvoirs publics utilisés à des fins non commerciales et les bateaux de plaisance utilisés à des fins non marchandes sont exclus du champ d'application de la présente section. Pour ces navires, l'inspecteur se réfère aux dispositions de la section 150-2.

4. En l'absence de convention internationale, directive ou règlement communautaires pertinents, l'inspecteur apprécie, au regard de la réglementation nationale, si le navire présente ou non un danger manifeste pour la sécurité de l'équipage ou des personnes embarquées, ou pour l'environnement. L'inspecteur applique les dispositions de la section 150-2. Si des mesures doivent être prises, l'inspecteur prend pour référence la réglementation nationale applicable au même type de navire français pour les mêmes conditions d'exploitations.

5. Ces dispositions s'appliquent sans préjudice du décret n° 99-195 du 16 mars 1999 relatif à l'application des conditions de l'État d'accueil conformément au règlement (CEE) du Conseil n° 3577/92 du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime.

## *Article 150-1.04 Prérogatives d'inspection*

*(Modifié par arrêté du 01/12/14)*

Au sein des DIRM, les inspecteurs sont seuls compétents pour conduire les inspections et prescrire toutes mesures visant à la suppression des anomalies ou, le cas échéant, à l'immobilisation du navire, à l'arrêt d'exploitation ou à l'arrêt d'opération.

## *Article 150-1.05 Système d'inspection et obligations annuelles en matière d'inspection*

*(Modifié par arrêté du 12/03/12)*

1. Les inspections sont effectuées conformément au système de sélection décrit à l'article 150-1.12 et aux dispositions de l'annexe 150-1.I.
2. Les obligations d'inspection des navires portent sur les navires en escale dans un port, à quai ou au mouillage ou sur coffre. Pour les navires au mouillage en dehors des eaux sous juridiction portuaire, la personne chargée évalue la nécessité de réaliser une inspection. Les inspections effectuées sur des navires au mouillage ou sur coffre en dehors des eaux portuaires sont enregistrées dans la base de données des inspections.

## *Article 150-1.06 Modalités du respect des obligations en matière d'inspection*

*(Modifié par arrêté du 01/12/14)*

1. La personne chargée sélectionne pour inspection, en priorité, les navires qui, d'après les informations fournies par la base de données des inspections, font rarement escale dans des ports de l'Union européenne.
2. Pour les navires de «priorité I» faisant escale au mouillage, la personne chargée sélectionne pour inspection, en priorité, les navires présentant un profil de risque élevé qui, d'après les informations fournies par la base de données des inspections, font rarement escale dans des ports de l'Union européenne.

## *Article 150-1.07 Modalités de l'équilibre des parts d'inspection*

*(Modifié par arrêté du 12/03/12)*

Sur la base du nombre de navires à inspecter attribué à la France au titre du partage équitable au sein du mémorandum d'entente de Paris, le ministre chargé de la mer fixe annuellement par DIRM le nombre de navires à inspecter.

## *Article150-1.08 Report des inspections et circonstances exceptionnelles*

*(Modifié par arrêté du 01/12/14)*

1. L'inspection d'un navire de «priorité I» peut être reportée dans les circonstances exceptionnelles et sous réserve du respect des dispositions suivantes :

a) si l'inspection peut être effectuée lors de la prochaine escale du navire dans un port métropolitain français, pour autant que le navire ne fasse pas entre-temps escale dans un autre port dans l'Union européenne ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris et que le report n'excède pas quinze jours ; ou

b) si l'inspection peut être effectuée dans un autre port d'escale dans l'Union européenne ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris dans un délai de quinze jours, pour autant que l'État dans lequel se trouve ledit port d'escale ait consenti au préalable à effectuer l'inspection.

Si une inspection est reportée conformément au point a) ou b), elle est enregistrée dans la base de données des inspections.

Néanmoins, lorsqu'une inspection d'un navire de «priorité I» n'est pas effectuée, le navire concerné n'est pas exempté d'inspection au prochain port d'escale.

2. Lorsqu'une inspection de navire de «priorité I» n'a pas été effectuée pour des raisons d'ordre opérationnel, elle n'est pas comptabilisée comme une inspection non effectuée, pour autant que la raison en soit enregistrée dans la base de données des inspections et dans les circonstances exceptionnelles exposées ci-dessous :

a) si la conduite de l'inspection met en péril la sécurité de l'inspecteur, du navire ou de son équipage, ou présente un risque pour le port ou le milieu marin ; ou

b) si l'escale a lieu uniquement pendant la période nocturne, dans un tel cas, le chef du centre de sécurité des navires prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que les navires qui font régulièrement escale pendant la période nocturne puissent être inspectés comme il se doit.

3. Si une inspection n'est pas effectuée sur un navire au mouillage, elle n'est pas comptabilisée comme une inspection non effectuée :

a) si le navire est inspecté dans un autre port ou mouillage dans l'Union européenne ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris conformément à l'annexe 150-1.I dans un délai de quinze jours ;

b) si l'escale a lieu uniquement pendant la période nocturne ou qu'elle est trop courte pour que l'inspection puisse être effectuée d'une manière satisfaisante, la raison de ne pas effectuer l'inspection étant enregistrée dans la base de données des inspections ; ou

c) si le chef du centre de sécurité des navires estime que la conduite de l'inspection mettrait en péril la sécurité des inspecteurs, du navire ou de son équipage, ou présenterait un risque pour le port ou le milieu marin, la raison de ne pas effectuer l'inspection étant enregistrée dans la base de données des inspections.

## *Article 150-1.09 Notification de l'arrivée des navires*

*(Modifié par arrêté du 22/06/16)*

1. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire qui, conformément à l'article 150-1.14, est susceptible d'être soumis à une inspection renforcée et fait route vers un port ou mouillage, notifie son arrivée conformément aux dispositions de l'annexe 150-1.III.
2. La personne chargée prend en compte les informations présentes dans le système d'information, notamment celles visée au paragraphe 1 du présent article et celles précisées dans l'article R.5333-4 du code des transports.

## *Article 150-1.10 Profil de risque des navires*

*(Modifié par arrêté du 12/03/12)*

1. Tous les navires faisant escale dans un port ou un mouillage se voient attribuer, dans la base de données des inspections, un profil de risque qui détermine leur priorité aux fins de l'inspection, les intervalles entre les inspections et la portée des inspections.
2. Le profil de risque d'un navire est déterminé par une combinaison de paramètres de risques génériques et historiques, comme suit :

   **a) Paramètres génériques**

   Les paramètres génériques sont fondés sur le type, l'âge, le pavillon, les organismes agréés concernés et le respect des normes par les compagnies, conformément à l'annexe 150-1.I, partie I, point 1, et à l'annexe 150-1.II.

   **b) Paramètres historiques**

   Les paramètres historiques sont fondés sur le nombre d'anomalies et d'immobilisations au cours d'une période donnée, conformément à l'annexe 150-1. I, partie I, point 2, et à l'annexe 150-1.II.

## *Article 150-1.11 Fréquence des inspections*

*(Modifié par arrêté du 12/03/12)*

Les navires faisant escale dans des ports ou mouillages sont soumis à des inspections périodiques ou à des inspections supplémentaires dans les conditions suivantes :

a) les navires sont soumis à des inspections périodiques à des intervalles déterminés à l'avance en fonction de leur profil de risque conformément à l'annexe 150-1.I, partie I. L'intervalle entre les inspections périodiques de navires s'accroît à mesure que le risque diminue. En ce qui concerne les navires à risque élevé, cet intervalle n'excède pas six mois ;

b) les navires sont soumis à des inspections supplémentaires quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique, dans les conditions suivantes :

- i) la personne chargée veille à ce que les navires auxquels s'appliquent les facteurs prépondérants énumérés à l'annexe 150-1.I, partie II, point 2.A, soient inspectés,
- ii) les navires auxquels s'appliquent les facteurs imprévus énumérés à l'annexe 150-1.I, partie II, point 2.B, peuvent être inspectés. La décision de procéder à une telle inspection supplémentaire est laissée au jugement professionnel de la personne chargée.

## *Article 150-1.12 Sélection des navires pour inspection*

*(Modifié par arrêté du 12/03/12)*

La personne chargée sélectionne pour inspection les navires sur la base de leur profil de risque tel que décrit à l'annexe 150-1.I, partie I, et lorsque des facteurs prépondérants ou imprévus au sens de l'annexe 150-1.I, partie II, point 2.A ou 2.B, se manifestent.

Aux fins de l'inspection des navires, la personne chargée,

a) sélectionne les navires qui doivent subir une inspection obligatoire, dénommés navires de «priorité I», conformément au système de sélection décrit à l'annexe 150-1.I, partie II, point 3.A;
b) peut sélectionner les navires susceptibles d'être inspectés, dénommés navires de «priorité II», conformément à l'annexe 150-1.I, partie II, point 3.B.

## *Article 150-1.13 Inspections initiales et détaillées*

*(Modifié par arrêté du 04/11/19)*

Les navires qui sont sélectionnés pour inspection conformément à l'article 150-1.12 ou à l'article 150-1.14 bis sont soumis à une inspection initiale ou à une inspection détaillée dans les conditions suivantes :

1. Lors de chaque inspection initiale d'un navire, l'inspecteur veille au moins à :
a) contrôler les certificats et documents énumérés à l'annexe 150-1.IV qui doivent se trouver à bord conformément au droit de l'Union Européenne en matière maritime et aux conventions relatives à la sécurité à la sûreté et à la certification sociale des navires ;
b) vérifier, le cas échéant, s'il a été remédié aux anomalies constatées lors de l'inspection précédente effectuée par un État membre ou par un État signataire du mémorandum d'entente de Paris ;
c) s'assurer de l'état général du navire, y compris sur le plan de l'hygiène, en effectuant notamment une visite en passerelle, sur le pont, dans les locaux de la machine, les locaux dédiés à l'exploitation commerciale du navire et les emménagements.

Lors de l'inspection initiale, dans le cadre de campagnes ciblées sur un domaine spécifique, le navire peut faire l'objet de vérifications additionnelles.

Dans tous les cas, lors d'une inspection initiale, le contrôle réalisé en matière de qualification des gens de mer porte sur les dispositions suivantes :
- vérifier que tous les gens de mer servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet d'aptitude ou d'un certificat d'aptitude conformément à la convention STCW possèdent un brevet d'aptitude approprié ou une dispense valide, ou un certificat d'aptitude, ou fournissent un document prouvant qu'une demande de visa attestant la reconnaissance d'un brevet d'aptitude a été soumise aux autorités de l'Etat du pavillon ;
- vérifier que les effectifs et les brevets d'aptitude ou certificats d'aptitude des gens de mer servant sur les navires sont conformes aux prescriptions concernant les effectifs de sécurité des autorités de l'Etat du pavillon.

2. Lorsque, à l'issue d'une inspection visée au point 1, des anomalies devant être corrigées au prochain port d'escale ont été enregistrées dans la base de données des inspections, l'autorité compétente pour le contrôle par l'État du port de ce prochain port d'escale peut décider de ne pas effectuer les vérifications visées aux points 1) a) et 1) c).

3. Une visite détaillée, comprenant un contrôle approfondi de la conformité aux prescriptions relatives aux procédures opérationnelles à bord du navire, est effectuée lorsque, à l'issue de l'inspection visée au point 1, il existe des motifs évidents[2] de croire que l'état du navire ou de son équipement, ou son équipage, ne répond pas en substance aux prescriptions d'une convention en la matière. Il existe des «motifs évidents» lorsque l'inspecteur constate des faits qui, sur la base de son jugement professionnel, justifient une inspection détaillée du navire, de son équipement ou de son équipage.

En cas de doute, si des éléments indiquent que les membres de l'équipage ne sont pas à même de satisfaire aux exigences en matière de communication à bord définies à l'article 18 de la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, ou un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude a été obtenu d'une manière frauduleuse ou la personne qui possède un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude n'est pas celle à laquelle ce brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude avait été initialement délivré, ou le capitaine, un officier ou un matelot du navire possède un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude délivré par un pays qui n'a pas ratifié la convention STCW telle qu'amendée, et dans les cas prévus à l'alinéa 5 du paragraphe 2A et à l'alinéa 10 du paragraphe 2B de l'article II.2 de l'annexe 150-1.I, il est procédé à l'évaluation, conformément à la partie A du code STCW, de l'aptitude des gens de mer du navire à respecter les normes de veille et de sûreté, selon le cas, prescrites par la convention STCW. Dans le cadre de cette évaluation, les gens de mer peuvent avoir à démontrer leur compétence considérée sur le lieu de travail. Cette démonstration peut notamment consister à vérifier qu'il est satisfait aux exigences opérationnelles en

[2] Pour les motifs évidents, se référer aux instructions PSCCI du Memorandum d'Entente de Paris

matière de normes de veille et que les gens de mer font face correctement aux situations d'urgence compte tenu de leur niveau de compétence.

## *Article 150-1.14 Inspections renforcées*

*(Modifié par arrêté du 18/12/17)*

1. Les navires des catégories ci-après sont susceptibles d'être soumis à une inspection renforcée conformément à l'annexe 150-1. I, partie II, points 3.A et 3.B :

a) les navires qui présentent un profil de risque élevé,

b) les navires à passagers, les pétroliers, les navires-citernes pour gaz ou produits chimiques ou les vraquiers, de plus de douze ans,

c) les navires qui présentent un profil de risque élevé ou les navires à passagers, les pétroliers, les navires-citernes pour gaz ou produits chimiques ou les vraquiers, de plus de douze ans, dans les cas où des facteurs prépondérants ou imprévus se manifestent,

d) les navires soumis à une nouvelle inspection après une mesure de refus d'accès prise conformément à l'article 150-1.16.

2. L'exploitant ou le capitaine du navire veille à ce que le programme des opérations prévoie suffisamment de temps pour que l'inspection renforcée soit menée.
Sans préjudice des mesures de contrôle imposées à des fins de sûreté, le navire reste au port jusqu'à la fin de l'inspection.

3. Lorsqu'elle reçoit une notification préalable émanant d'un navire susceptible d'être soumis à une inspection périodique renforcée, la personne chargée informe le navire et la capitainerie si l'inspection renforcée n'est pas effectuée.

4. La portée de l'inspection renforcée, y compris les points à risque à vérifier, est décrite à l'annexe 150-1.V.

## *Article 150-1.14 bis Inspection des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse en service régulier*

*(Créé par arrêté du 04/11/19)*

1. Les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse exploités en service régulier sont susceptibles d'être inspectés conformément au calendrier et aux autres exigences fixés à l'annexe 150-1.X.

2. Lors de la planification d'inspections d'un navire roulier à passagers ou d'un engin à passagers à grande vitesse, le Centre de Sécurité des navires compétent tient dûment compte du programme d'exploitation et d'entretien du navire ou de l'engin.

3. Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse a fait l'objet d'une inspection conformément à l'annexe 150-1.X, cette inspection est enregistrée dans la base de données des inspections et est prise en compte aux fins des articles 150-1.10, 150-1.11 et 150.1-12. Elle est comptabilisée dans le nombre d'inspections annuelles effectuées par chaque État membre, conformément à l'article 150-1.05.

4. L'article 150-1.09, paragraphe 1, l'article 150-1.11, point a), et l'article 150-1.14 ne s'appliquent pas aux navires rouliers à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse en service régulier inspectés en vertu du présent article.

5. Le Centre de sécurité compétent veille à ce que les navires rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse, soumis à une inspection supplémentaire conformément à l'article 150-1.11, point b), soient sélectionnés pour inspection conformément à l'annexe 150-1.I, partie II, points 3.A c) et 3.B c). Les inspections effectuées en vertu du présent paragraphe n'affectent pas l'intervalle d'inspection tel qu'il figure à l'annexe 150-1.X, point 2.

6. Le chef du Centre de sécurité des Navires compétent peut accepter, au cours d'une inspection d'un navire roulier à passagers ou d'un engin à passagers à grande vitesse, qu'un inspecteur de l'État du port d'un autre État membre l'accompagne en tant qu'observateur. Lorsque le navire bat pavillon d'un État membre, les inspecteurs du

Centre de Sécurité des Navires compétent peuvent, sur demande, inviter un représentant de l'État du pavillon à accompagner l'inspection en tant qu'observateur.

## *Article 150-1.15 Lignes directrices et procédures en matière de sécurité, de sûreté, de prévention de la pollution et à la certification sociale*

*(Modifié par arrêté du 04/11/19)*

1. Les inspecteurs suivent les procédures et guides établis au sein du mémorandum d'entente de Paris[1].

2. Pour ce qui est des contrôles de sûreté, les inspecteurs appliquent les procédures correspondantes à tous les navires visés à l'article 3, paragraphes 1, 2 et 3, du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil qui font escale, à l'exception de ceux qui battent le pavillon français.

3. Lorsque, conformément aux articles 180-5 et 180-7 de la division 180 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires, un navire a fait l'objet d'une inspection par la France en tant qu'État d'accueil, cette inspection spécifique est enregistrée comme une inspection détaillée ou une inspection renforcée, selon le cas, dans la base de données des inspections. Elle est prise en compte aux fins des articles 150-1.10, 150-1.11 et 150-1.12 de la présente division pour évaluer le respect des obligations de chaque DIRM en matière d'inspections, pour autant que cette inspection porte sur tous les points visés à l'annexe 150-1.V de la présente division.

4. Sans préjudice des mesures de suppression des anomalies, décision de suspension des titres de sécurité et suspension de la visite d'un navire roulier à passagers ou d'un engin à passagers à grande vitesse, décidée conformément à l'article 180-07, les dispositions de la présente section concernant la suppression des anomalies, le suivi des inspections, l'immobilisation, le refus d'accès, le cas échéant, sont applicables.

## *Article 150-1.16 Mesures de refus d'accès concernant certains navires*

*(Modifié par arrêté du 04/11/19)*

1. Après instruction du chef de centre du lieu de l'inspection et communication des éléments justificatifs au ministre chargé de la mer, ce dernier prononce, sauf dans les situations visées à l'article L. 5334-4 du code des transports tel que modifié, le refus d'accès aux ports au navire qui :

a) bat le pavillon d'un État qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste noire adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base des données des inspections, et publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé plus de deux fois au cours des trente-six derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris, ou

b) bat le pavillon d'un État qui, en raison de son taux d'immobilisation, figure sur la liste grise adoptée conformément au mémorandum d'entente de Paris, sur la base des informations enregistrées dans la base de données des inspections, et publiée chaque année par la Commission, et qui a été immobilisé plus de deux fois au cours des vingt-quatre derniers mois dans un port ou mouillage d'un État membre ou d'un État signataire du mémorandum d'entente de Paris.

Le refus d'accès est applicable dès que le navire a quitté le port ou mouillage où il a fait l'objet d'une troisième immobilisation et où une mesure de refus d'accès a été prise.

2. La mesure de refus d'accès n'est levée qu'au terme d'un délai de trois mois à compter de la date de la mesure et pour autant que les conditions visées aux points 4 à 9 de l'annexe 150-1.VI soient réunies.
Si le navire fait l'objet d'un deuxième refus d'accès, le délai est porté à douze mois.

3. Toute immobilisation subséquente dans un port ou mouillage dans l'Union européenne donne lieu à un refus d'accès à l'encontre du navire dans tout port ou mouillage dans l'Union européenne. Cette troisième mesure de refus d'accès peut être levée au terme d'un délai de vingt-quatre mois à compter de la date de la mesure et uniquement si :

a) le navire bat pavillon d'un État qui, en raison de son taux d'immobilisation, ne figure ni sur la liste noire ni sur la liste grise visée au paragraphe 1,

[1] Annexes du Memorandum d'Entente de Paris, Instructions PSCCI et circulaires dans leurs versions actualisées

b) les certificats réglementaire et de classification du navire sont délivrés par un ou des organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires,
c) le navire est géré par une compagnie dont le respect des normes est élevé, conformément à l'annexe 150-1.I, partie I, point 1, et
d) les conditions visées aux points 3 à 9 de l'annexe 150-1. VI sont réunies.

Tout navire ne satisfaisant pas aux critères précisés dans le présent paragraphe, après un délai de vingt-quatre mois à compter de la date de la mesure, se voit refuser à titre permanent l'accès à tous les ports et mouillages français.

4. Le navire qui fait l'objet d'une immobilisation ultérieure dans un port ou mouillage de la région du mémorandum d'entente de Paris, après le troisième refus d'accès, se voit refuser à titre permanent l'accès à tous les ports et mouillages français.

5. Aux fins du présent article, il est fait application des procédures figurant à l'annexe 150-1.VI.

## *Article 150-1.17 Rapport d'inspection au capitaine*

*(Modifié par arrêté du 18/12/17)*

1. À l'issue d'une inspection initiale, d'une inspection détaillée ou d'une inspection renforcée, l'inspecteur rédige un ou plusieurs rapports. Une copie de ces rapports d'inspection est remise au capitaine du navire.

2. Lorsqu'il est constaté, à la suite d'une inspection détaillée, que les conditions de vie et de travail à bord du navire ne sont pas conformes à la Convention du travail maritime, 2006, l'inspecteur porte immédiatement à la connaissance du capitaine du navire les anomalies constatées et les délais dans lesquels il doit y être remédié.

Dans le cas où il estime que ces anomalies sont importantes, ou si ces anomalies ont un lien avec une réclamation éventuellement déposée au motif que certaines conditions de vie et de travail à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la Convention du travail maritime, 2006, l'inspecteur les porte également à la connaissance des organisations de gens de mer et d'armateurs, et il peut:

a) informer un représentant de l'État du pavillon ;
b) communiquer les informations pertinentes aux autorités compétentes du port d'escale suivant.

En ce qui concerne les questions relatives aux conditions de vie et de travail à bord, l'inspecteur a le droit d'adresser au directeur général du Bureau international du travail (OIT) une copie de son rapport d'inspection, le cas échéant, de la réponse des autorités compétentes de l'État du pavillon communiquée dans le délai prescrit, afin que soit prise toute mesure pouvant être considérée comme appropriée et utile pour s'assurer que cette information est consignée et qu'elle est portée à la connaissance des parties susceptibles d'utiliser les voies de recours pertinentes.

## *Article 150-1.18 Réclamations*

*(Modifié par arrêté du 14/12/14)*

1. Toute réclamation fait l'objet d'une évaluation initiale rapide. Cette évaluation permet de déterminer si une réclamation est motivée et qu'elle n'est pas entachée d'intérêts commerciaux ou concurrentiels.
Si la réclamation est fondée, l'inspecteur donne à la réclamation les suites appropriées, prévoyant notamment pour toute personne directement concernée par ladite réclamation la possibilité de faire valoir ses observations.

2. Lorsque l'inspecteur estime que la réclamation est manifestement infondée, il informe le plaignant de sa décision et de ses motifs.

3. L'identité du plaignant n'est pas révélée au capitaine ni à la compagnie concerné. L'inspecteur prend les mesures appropriées pour garantir la confidentialité des réclamations déposées par les gens de mer, notamment en s'assurant que la confidentialité est garantie pendant les entretiens avec les gens de mer.

4. L'inspecteur informe l'administration de l'État du pavillon des réclamations qui ne sont pas manifestement infondées et des suites qui leur ont été données, et transmet le cas échéant une copie de ces informations au directeur général du Bureau international du travail (OIT) et aux organisations de gens de mer et d'armateur.

## *Article 150-1.18 bis Traitement à terre des réclamations des gens de mer*

*(Créé par arrêté du 01/12/14)*

1. Une réclamation, déposée par un ou plusieurs gens de mer, alléguant un manquement aux prescriptions de la convention du travail maritime 2006 (y compris les droits des gens de mer), peut être déposée auprès d'un inspecteur du centre de sécurité des navires compétent pour le port dans lequel le navire du ou des plaignants fait escale. Dans ce cas, l'inspecteur entreprend une enquête initiale.

2. Le cas échéant, eu égard à la nature de la réclamation, l'enquête initiale détermine notamment si les procédures internes de traitement des réclamations à bord ont été engagées. L'inspecteur peut également procéder à une inspection plus détaillée conformément à l'article 150-1.13 de la présente division.

3. Le cas échéant, l'inspecteur s'emploie à favoriser un règlement de la réclamation à bord du navire.

4. Au cas où l'enquête ou l'inspection révélerait une non-conformité relevant du champ d'application de l'article 150-1.19, ledit article s'applique.

5. Lorsque le paragraphe 4 ne s'applique pas et qu'une réclamation portant sur des points couverts par la convention du travail maritime 2006, n'a pas été réglée à bord du navire, l'inspecteur en informe immédiatement l'Etat du pavillon, en cherchant à obtenir, dans un délai prescrit, des conseils et un plan de mesures correctives de la part dudit Etat. Toute inspection effectuée fait l'objet d'un rapport transmis par voie électronique à la base de données des inspections visée à l'article 150-1.24.

6. Lorsque la réclamation n'a pas été réglée à la suite des mesures prises conformément au paragraphe 5, une copie du rapport de l'inspecteur est transmise au directeur général du Bureau international du travail (OIT). Le rapport est accompagné, le cas échéant, de la réponse reçue dans le délai prescrit de la part de l'autorité compétente de l'Etat du pavillon. Les organisations de gens de mer et d'armateurs sont également informées.

En outre, le bureau chargé du contrôle des navires par l'Etat du port du ministère chargé de la mer transmet régulièrement les statistiques et les informations relatives aux réclamations ayant fait l'objet d'un règlement au directeur général du Bureau international du travail (OIT).

7. Le présent article s'entend sans préjudice de l'article 150-1.18. Le quatrième alinéa de l'article 150-1.18 s'applique également aux réclamations portant sur des points couverts par la convention du travail maritime 2006.

## *Article 150-1.19 Suppression des anomalies et immobilisation du navire*

*(Modifié par arrêté du 18/12/17)*

1. L'inspecteur s'assure que toute anomalie confirmée ou révélée par les inspections a été ou sera supprimée conformément aux conventions.

2. Lorsque les anomalies présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'inspecteur fait en sorte que le navire soit immobilisé ou que l'exploitation ou l'opération au cours de laquelle des anomalies ont été révélées soit arrêtée.

2bis. Lorsque les conditions de vie et de travail à bord présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer ou que des anomalies constituent un manquement grave ou répété aux prescriptions de la Convention du travail maritime, 2006 (y compris les droits des gens de mer), l'inspecteur fait en sorte que le navire soit immobilisé ou que l'exploitation au cours de laquelle des anomalies ont été révélées soit arrêtée.

L'ordre d'immobilisation ou d'arrêt d'exploitation n'est levé que lorsqu'il a été remédié aux anomalies ou que l'inspecteur a marqué son accord sur un plan d'action visant à remédier à ces anomalies et est convaincue que le plan sera mis en œuvre sans retard. Avant de marquer son accord sur un plan d'action, l'inspecteur peut consulter l'État du pavillon.

3. Lorsque les anomalies motivant l'immobilisation ont été rectifiées, l'exploitant notifie à l'inspecteur la correction des déficiences et la demande de levée d'immobilisation. La visite de vérification est effectuée dès le premier jour ouvré suivant la notification par l'exploitant.
Toutefois cette visite peut être reportée si le chef de centre de sécurité des navires estime qu'elle mettrait en péril la sécurité de l'inspecteur, du navire ou de son équipage et des personnes embarquées, ou présente un risque pour le port ou l'environnement. A titre d'exemple, le danger peut être lié à des conditions météorologiques ou des essais qui ne peuvent être effectués à un moment précis compte tenu de facteurs extérieurs.

4. L'immobilisation, l'arrêt d'exploitation ou l'arrêt d'opération n'est levé(e) que si tout danger a disparu ou si l'inspecteur constate que le navire peut, sous réserve des conditions qu'il estime nécessaire d'imposer, quitter le port ou que l'exploitation ou l'opération peuvent reprendre sans risque pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage, sans risque pour les autres navires ou sans constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin.

5. Dans l'exercice de son jugement professionnel pour déterminer si un navire doit être immobilisé ou non, l'inspecteur applique les critères énoncés à l'annexe 150-1.VII.

6. Si l'inspection révèle que le navire n'est pas équipé d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage en état de marche lorsque l'utilisation d'un tel dispositif est prescrite par la directive 2002/59/CE, l'inspecteur veille à ce que le navire soit immobilisé.
S'il ne peut être remédié aisément à cette anomalie dans le port où le navire est immobilisé, l'inspecteur peut autoriser le navire à rejoindre le chantier de réparation approprié le plus proche du port d'immobilisation où l'anomalie peut être corrigée aisément, ou il peut exiger que l'anomalie soit corrigée dans un délai maximal de trente jours, comme prévu dans les lignes directrices élaborées dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris.
À ces fins, les procédures définies à l'article 150-1.21 sont applicables.

7. Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque l'état général du navire et de ses équipements, en tenant compte des conditions de vie et de travail de l'équipage ou des personnes embarquées, est manifestement inférieur au niveau requis par les normes, l'inspecteur peut suspendre l'inspection et immobiliser le navire. La décision de suspension de l'inspection est renseignée sur le rapport d'inspection ainsi que les déficiences motivant la suspension de l'inspection.
Avant la suspension de l'inspection, l'inspecteur consigne sur le rapport les déficiences motivant d'ores et déjà l'immobilisation.
Dès que l'inspection du navire est suspendue, l'inspecteur en informe la compagnie et l'autorité du pavillon.
La suspension de l'inspection dure jusqu'à ce que les mesures de remise aux normes aient été prises par l'armateur et que la validité des certificats ait été confirmée par l'État du pavillon, en application des prescriptions pertinentes des conventions internationales ou des règlements pertinents.

8. En cas d'immobilisation, d'arrêt d'exploitation ou d'arrêt d'opération ou de leur levée l'inspecteur informe immédiatement, par écrit et en incluant le rapport d'inspection, l'administration de l'État du pavillon ou, lorsque cela n'est pas possible, le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet État, de toutes les circonstances dans lesquelles une intervention a été jugée nécessaire. Le bureau chargé du contrôle des navires par l'État du port est également destinataire de cette information. En outre, les inspecteurs désignés ou les organismes agréés chargés de la délivrance des certificats de classification ou des certificats réglementaires conformément aux conventions sont également informés, le cas échéant.
Par ailleurs, si un navire est empêché de naviguer pour avoir enfreint de manière grave ou répétée les prescriptions de la Convention du travail maritime, 2006, (y compris les droits des gens de mer), ou en raison de conditions de vie et de travail à bord présentant un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer, l'inspecteur le notifie immédiatement à l'État du pavillon, invite un de ses représentants à être présent, si possible, et demande à cet État du pavillon de répondre dans un délai donné. L'inspecteur informe également immédiatement les organisations de gens de mer et d'armateurs.

9. La présente section est applicable sans préjudice d'autres conditions éventuellement prévues par les conventions pour ce qui est des procédures de notification et de rapport relatives aux contrôles par l'État du port.

10. Dans le cadre du contrôle exercé par l'État du port, tous les efforts possibles sont déployés afin d'éviter qu'un navire ne soit indûment immobilisé ou retardé.

11. Pour réduire l'encombrement du port, le navire peut être déplacé comme précisé dans l'article R.5333-11 du code des transports. Cependant, le risque d'encombrement du port n'entre pas en ligne de compte dans les décisions d'immobilisation ou de levée d'immobilisation prononcées par l'inspecteur.

12. Les autorités portuaires sont informées dans les plus brefs délais lorsqu'une décision d'immobilisation ou de levée d'immobilisation est délivrée.

13. Lorsque les déficiences motivant l'immobilisation sont imputables à un manquement d'un organisme agréé au sens du règlement (CE) n° 391/2009, l'article 150-1.27 relatif au contrôle des organismes agréés est applicable.

## *Article 150-1.20 Droit de recours*

*(Modifié par arrêté du 12/03/12)*

1. Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire ou son représentant en France dispose d'un droit de recours conforme aux dispositions de l'article 41-12 du décret 84-810 du 30 août 1984 modifié. Le capitaine est informé de son droit de recours.

2. Lorsqu'à la suite d'un recours ou d'une demande du propriétaire ou de l'exploitant d'un navire ou de son représentant une décision d'immobilisation ou de refus d'accès est révoquée ou modifiée :
le bureau en charge du contrôle des navires par l'État du port veille à ce que les informations figurant dans la base de données des inspections soient modifiées en conséquence ;
le bureau en charge du contrôle des navires par l'État du port s'assure, dans les vingt-quatre heures suivant cette décision, que l'information publiée conformément à l'article 150-1.26 est rectifiée.

## *Article 150-1.21 Suivi des inspections et des immobilisations*

*(Modifié par arrêté du 18/12/17)*

1. Lorsque des anomalies visées à l'article 150-1.19, paragraphe 2, ne peuvent être corrigées dans le port où a lieu l'inspection, l'inspecteur peut autoriser le navire à rejoindre sans retard injustifié le chantier de réparation approprié le plus proche du port d'immobilisation, choisi par le capitaine et les autorités concernées, où des actions de suivi peuvent être entreprises, pour autant que les conditions imposées par l'autorité compétente de l'État du pavillon et acceptées par cet l'inspecteur soient respectées. Ces conditions assurent que le navire peut rejoindre ledit chantier sans que cela présente de risques pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage ou pour d'autres navires ou sans que cela constitue une menace déraisonnable pour le milieu marin.
Avant de pouvoir rejoindre le port de réparation, lorsque le voyage s'effectue à la remorque, l'armateur fournit à l'inspecteur et à l'autorité du port d'arrivée une attestation de conformité de l'opération de remorquage à la résolution OMI A.765(18) sur la sécurité des navires et autres objets flottants remorqués, y compris les installations, ouvrages et plates formes en mer et aux directives pour la sécurité du remorquage en mer édictées dans la MSC/Circ.884.
Cette attestation est délivrée par l'État du pavillon ou son représentant.

2. En cas de corrosions ou défectuosités importantes constatées sur la structure du navire pouvant porter atteinte à son intégrité ou lorsque la décision d'envoyer un navire dans un chantier de réparation est motivée par la non-conformité à la résolution OMI A.744(18) en ce qui concerne soit les documents du navire soit des défaillances et anomalies structurelles du navire, l'inspecteur peut exiger que les mesures d'épaisseur nécessaires soient effectuées dans le port d'immobilisation avant que le navire soit autorisé à prendre la mer.

3. Dans les cas visés au paragraphe 1, l'inspecteur du port où a lieu l'inspection donne notification à l'autorité compétente de l'État dans lequel est situé le chantier de réparation, aux parties mentionnées à l'article 150-1.19, paragraphe 6, ou à toute autre autorité concernée de toutes les conditions du voyage.
Lorsque le chef de centre de sécurité des navires est destinataire de cette notification, il informe l'autorité émettrice de la décision des mesures prises.

4. L'accès à tout port ou mouillage est refusé aux navires visés au paragraphe 1 qui prennent la mer:
sans se conformer aux conditions fixées par l'autorité compétente d'un État membre dans le port d'inspection; ou
en refusant de se conformer aux dispositions applicables des conventions en ne se présentant pas dans le chantier de réparation indiqué.
Ce refus est maintenu jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant apporte, à la satisfaction de l'autorité compétente de l'État membre dans lequel ont été constatées les anomalies, la preuve que le navire satisfait pleinement aux dispositions applicables des conventions.

5. Dans les cas visés au paragraphe 4, point a), le bureau en du charge du contrôle des navires au titre de l'État du port, lorsque les anomalies ont été constatées dans un port français, alerte immédiatement les autorités compétentes de tous les autres États membres.
Dans les cas visés au paragraphe 4, point b), le bureau en charge du contrôle des navires au titre de l'État du port alerte immédiatement les autorités compétentes de tous les autres États membres.
Avant de refuser l'entrée au port, le ministre chargé de la mer peut consulter l'administration du pavillon du navire concerné.

## *Article 150-1.22 Compétence professionnelle des inspecteurs*

*(Modifié par arrêté du 18/12/17)*

1. Les inspections sont exclusivement conduites par les inspecteurs qui satisfont aux critères de qualification fixés dans l'annexe 150-1.VIII et qui sont autorisés à agir dans le cadre du contrôle des navires étrangers par l'État du port.

2. L'inspecteur peut être assisté par toute personne possédant les connaissances requises et désignée par le chef de centre.
Les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'État du port et les personnes qui les assistent ne doivent détenir aucun intérêt commercial ni dans le port d'inspection ni dans les navires visités. Ces personnes ne doivent pas non plus être employées par des organismes non étatiques délivrant des certificats réglementaires ou des certificats de classification ou effectuant les visites préalables à la délivrance de ces certificats aux navires étrangers, ni travailler pour le compte de tels organismes.
Sur sa demande, l'inspecteur peut également être assisté par un inspecteur du travail ou un contrôleur du travail.

3. Chaque inspecteur est porteur d'un document personnel sous la forme d'une carte d'identité conformément à la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'État du port. La carte est délivrée par le Ministre chargé de la mer sur demande du DIRM, après instruction du dossier et évaluation des compétences de l'inspecteur de la sécurité des navires par le chef de centre.

## *Article 150-1.23 Suivi des rapports d'anomalies signalées par les pilotes ou les autorités portuaires*

*(Modifié par arrêté du 12/03/12)*

La personne chargée veille à ce que les anomalies manifestes notifiées par les pilotes, les autorités portuaires et les CROSS fassent l'objet d'une action de suivi appropriée ; elle consigne le détail des mesures prises.

## *Article 150-1.24 Base de données des inspections*

*(Modifié par arrêté du 18/12/17)*

1. Les inspecteurs veillent à ce que les informations relatives aux inspections effectuées soient transférées à la base de données des inspections dès que le rapport d'inspection est établi ou que l'immobilisation est levée.

2. Dans un délai maximal de soixante-douze heures, l'inspecteur veille à ce que les informations transférées à la base de données des inspections soient validées à des fins de publication.

3. Les fonctionnalités du système d'information sont détaillées dans l'annexe 150-1.IX.

4. Pour les anomalies qui relèvent exclusivement de la réglementation communautaire le rapport distinct est conservé au centre de sécurité des navires.

## *Article 150-1.25 Échange d'informations et coopération*

*(Modifié par arrêté du 12/03/12)*

La personne chargée évalue si, en particulier, les informations citées ci-dessous nécessitent un enregistrement dans la base de données ou toute autre transmission :

a) informations concernant les navires qui n'ont pas procédé à toutes les notifications d'informations obligatoires en vertu de la directive 2009/16/CE, de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison ainsi que, le cas échéant, du règlement (CE) n° 725/2004,
b) informations concernant les navires qui ont pris la mer sans s'être conformés aux dispositions de l'article 7 ou de l'article 10 de la directive 2000/59/CE,
c) informations concernant les navires qui n'ont pas été autorisés à entrer dans un port ou qui en ont été expulsés pour des motifs de sûreté,
d) informations concernant les anomalies manifestes conformément à l'article 150-1.23.
e)

## *Article 150-1.26 Défaut d'accès à bord d'un navire*

*(Modifié par arrêté du 12/03/12)*

Lorsque que l'inspecteur constate l'impossibilité d'accéder à bord en toute sécurité en vue d'une inspection, l'inspecteur notifie au capitaine ou à défaut à l'agent le manquement constaté et l'ajournement du départ du navire. Il informe également la capitainerie.
Le bureau chargé du contrôle des navires par l'État du port est également destinataire de cette information.
La décision d'ajournement de départ est levée à l'issue de l'inspection.
La décision de levée d'ajournement de départ est applicable sans préjudice d'autres conditions éventuellement prévues à la suite de l'inspection.

## *Article 150-1.27 Contrôle des organismes agréés*

*(Modifié par arrêté du 04/11/19)*

1. Conformément à la directive 2009/15/CE du parlement européen et du conseil du 23 avril 2009, établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, lorsque l'inspecteur constate, dès la première visite :

a) que des certificats réglementaires valides ont été délivrés par des organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 391/2009 agissant au nom de l'État du pavillon à un navire qui ne satisfait pas aux prescriptions pertinentes des conventions internationales,
b) une insuffisance présentée par un navire porteur d'un certificat de classification en cours de validité et concernant des éléments couverts par ce certificat,

il en informe l'organisme agréé concerné. Ce dernier prend immédiatement des mesures de correction appropriées.

2. L'inspecteur transmet une copie de ce rapport au bureau du contrôle des navires par l'État du port, au bureau de la réglementation et de la sécurité des navires qui informe l'État du pavillon concerné, la Commission et les États membres.

3. Seuls les cas dans lesquels des navires constituent une menace grave pour la sécurité et l'environnement ou reflètent un comportement particulièrement négligent de la part des organismes sont signalés aux fins du présent article.
Pour déterminer dans quel cas il convient de signaler à la Commission, aux autres États membres et à l'État du pavillon qu'un organisme agréé n'a pas décelé de défauts graves dans la situation des navires visités, les critères suivants s'appliquent :

a) la défaillance est liée aux visites statutaires réalisées par l'organisme agréé et est manifestement due à une négligence grave, à une imprudence ou à une omission de l'organisme agréé ;
b) les défauts auxquels l'organisme agréé n'a pas remédié de façon adéquate concernent les éléments structurels de la coque, la machinerie ou les équipements de sécurité et sont suffisamment graves pour entraîner :
    i) une suspension, un retrait ou une approbation conditionnelle du certificat de sécurité par l'État du pavillon; ou
    ii) une immobilisation, conformément à l'article 150-1.19, émise par l'inspecteur lorsqu'il ne peut pas être remédié aux anomalies dans un délai de cinq jours.

Le rapport comprend un exposé des faits qui précise pourquoi les critères précités sont considérés comme satisfaits.
Il convient également de joindre, le cas échéant, les justificatifs suivants :

a) une copie des certificats de sécurité ;
b) des documents relatifs aux tâches réglementaires exécutées par l'organisme agréé avant la détection des défauts ;
c) des éléments attestant l'adoption de mesures par l'État du pavillon, l'État du port ou l'État d'accueil ;
d) une copie du rapport de visite établi par la société de classification après la détection des défauts ;
e) des photographies numériques des parties défectueuses.

Après analyse, le rapport est transmis à la Commission européenne, à l'Agence Européenne de Sécurité Maritime et à tous les États membres par le bureau en charge du contrôle des navires par l'État du port.

## *Article 150-1.28 Remboursement des frais*

*(Modifié par arrêté du 12/03/12)*

1. Les frais liés aux inspections des navires ayant fait l'objet d'une décision d'immobilisation, d'ajournement ou de refus d'accès sont à la charge de l'exploitant du navire.

2. Dans le cas où les inspections visées aux articles 150-1.13 et 150-1.14 confirment ou révèlent, par rapport aux exigences d'une convention, des anomalies qui justifient l'immobilisation d'un navire, tous les frais engendrés, durant toute période comptable normale, par les inspections sont couverts par le propriétaire ou l'exploitant du navire ou par son représentant dans l'État du port.

3. Tous les coûts liés aux inspections effectuées conformément à l'article 150-1.16, à l'article 150-1.21, paragraphe 4, sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

4. En cas d'immobilisation d'un navire, tous les coûts liés à l'immobilisation dans le port sont à la charge du propriétaire ou de l'exploitant du navire.

5. L'immobilisation n'est levée qu'après le paiement intégral ou le versement d'une garantie suffisante pour le remboursement des frais comme requis par l'arrêté du 19 mars 2009 modifié relatif à la tarification des frais occasionnés par un navire étranger immobilisé à la suite d'une inspection au titre de l'État du port.

## *Article 150-1.29 Contrôle des normes d'exploitation au titre de la convention MARPOL*

*(Modifié par arrêté du 12/03/12)*

Le contrôle des normes d'exploitation requis par la convention MARPOL s'effectue conformément à la division 213 et aux procédures du contrôle des navires du mémorandum d'entente de Paris.

# *Annexe 150-1.I Éléments du système communautaires d'inspection par l'état du port (visés à l'art 150-1.5)*

*(Modifié par arrêté du 20/07/15)*

Le système communautaire d'inspection par l'État du port comprend les éléments suivants.

## I. Profil de risque des navires

Le profil de risque d'un navire est déterminé par la combinaison des paramètres génériques et historiques suivants.

### *1) Paramètres génériques*

#### Type de navire

Les navires à passagers, les pétroliers, les navires-citernes pour gaz et produits chimiques et les vraquiers sont réputés présenter un risque plus élevé.

#### Âge du navire

Les navires de plus de douze ans sont réputés présenter un profil de risque plus élevé.

#### Action de l'État du pavillon en matière de contrôle

i) Les navires battant le pavillon d'un État dont le taux d'immobilisation est élevé au sein de l'Union européenne et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus élevé.
ii) Les navires battant le pavillon d'un État dont le taux d'immobilisation est faible au sein de l'Union européenne et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus faible.
iii) Les navires battant le pavillon d'un État pour lesquels un audit a été mené à bien ou, le cas échéant, un plan comportant des mesures correctives a été présenté, les deux conformément aux code et procédures pour le système d'audit volontaire des États membres de l'OMI sont réputés présenter un risque plus faible. Dès que les modalités visées à l'article 10, paragraphe 3 de la directive 2009/16/CE sont adoptées, l'État du pavillon d'un navire de ce type doit avoir démontré la conformité au code pour l'application des instruments obligatoires de l'OMI.

#### Organismes agréés

i) Les navires munis de certificats délivrés par des organismes agréés dont le niveau de performance est faible ou très faible compte tenu de leur taux d'immobilisation au sein de l'Union européenne et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus élevé.
ii) Les navires munis de certificats délivrés par des organismes agréés dont le niveau de performance est élevé compte tenu de leur taux d'immobilisation au sein de l'Union européenne et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus faible.
iii) Les navires munis de certificats délivrés par des organismes agréés conformément au règlement (CE) no 391/2009.

#### Respect des normes par les compagnies

i) Les navires d'une compagnie dont le respect des normes est faible ou très faible compte tenu du taux d'anomalie et d'immobilisation de ses navires au sein de l'Union européenne et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus élevé.
ii) Les navires d'une compagnie dont le respect des normes est élevé compte tenu du taux d'anomalie et d'immobilisation de ses navires au sein de l'Union européenne et de la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris sont réputés présenter un risque plus faible.

### *2) Paramètres historiques*

i) Les navires ayant été immobilisés plus d'une fois sont réputés présenter un risque plus élevé.
ii) Les navires pour lesquels les inspections ont révélé moins d'anomalies que le nombre prévu à l'annexe II au cours de la période visée à l'annexe II sont réputés présenter un risque plus faible.

iii) Les navires qui n'ont pas été immobilisés au cours de la période visée à l'annexe II sont réputés présenter un risque plus faible.

Les paramètres de risque sont combinés et affectés d'une pondération reflétant l'influence relative de chaque paramètre sur le risque global que présente le navire, afin de définir les profils de risque suivants :

- risque élevé,
- risque normal,
- risque faible.

Les paramètres se rapportant au type de navire, à l'action de l'État du pavillon en matière de contrôle, aux organismes agréés et au respect des normes par les compagnies jouent un rôle prépondérant dans la détermination de ces profils de risque.

## II. Inspection des navires

### *1) Inspections périodiques*

Les inspections périodiques ont lieu à intervalles déterminés à l'avance. Leur fréquence est déterminée par le profil de risque des navires. L'intervalle entre les inspections périodiques de navires présentant un profil de risque élevé n'excède pas six mois. L'intervalle entre les inspections périodiques de navires présentant d'autres profils de risque s'accroît à mesure que le risque diminue.

La personne chargée sélectionne pour inspection périodique :

tout navire présentant un profil de risque élevé qui n'a pas été inspecté dans un port ou mouillage de l'Union européenne ou de la région couverte par le mémorandum de Paris au cours des six derniers mois. Les navires présentant un profil de risque élevé sont susceptibles d'être inspectés dès le cinquième mois,

tout navire présentant un profil de risque normal qui n'a pas été inspecté dans un port ou mouillage de l'Union européenne ou de la région couverte par le mémorandum de Paris au cours des douze derniers mois. Les navires présentant un profil de risque normal sont susceptibles d'être inspectés dès le dixième mois,

tout navire présentant un profil de risque faible qui n'a pas été inspecté dans un port ou un mouillage dans l'Union européenne ou la région couverte par le mémorandum de Paris au cours des trente-six derniers mois. Les navires présentant un profil de risque faible sont susceptibles d'être inspectés dès le vingt-quatrième mois.

### *2) Inspections supplémentaires*

Les navires auxquels s'appliquent les facteurs prépondérants ou imprévus énumérés ci après sont soumis à une inspection quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique. La nécessité de procéder à une inspection supplémentaire en cas de facteurs imprévus est toutefois laissée au jugement professionnel de la personne chargée.

#### 2A. Facteurs prépondérants

- Les navires auxquels s'appliquent les facteurs prépondérants énumérés ci-après sont inspectés quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique.
- Les navires ayant fait l'objet, depuis la dernière inspection effectuée dans l'Union européenne ou dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris, d'une suspension ou d'un retrait de classe pour des raisons de sécurité.
- Les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une notification d'un autre État membre.
- Les navires qui ne sont pas identifiables dans la base de données des inspections.
- Les navires :
    - qui ont été impliqués dans une collision, un échouage ou un échouement en faisant route vers le port,
    - qui ont été accusés d'avoir violé les dispositions applicables au rejet de substances ou effluents nuisibles, ou
    - qui ont manœuvré de façon incontrôlée ou peu sûre sans respecter les mesures d'organisation du trafic adoptées par l'OMI ou les pratiques et procédures de navigation sûres.

#### 2B. Facteurs imprévus

- Les navires auxquels s'appliquent les facteurs imprévus énumérés ci-après peuvent faire l'objet d'une inspection quel que soit le laps de temps écoulé depuis leur dernière inspection périodique. La décision de procéder à une telle inspection supplémentaire est laissée au jugement professionnel de la personne chargée.

- Les navires qui ont contrevenu à la version applicable de la recommandation de l'OMI concernant le pilotage aux approches de la mer Baltique.
- Les navires munis de certificats délivrés par un organisme anciennement agréé dont l'agrément a été retiré depuis la dernière inspection effectuée dans l'Union européenne ou dans la région couverte par le mémorandum de Paris.
- Les navires signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies manifestes susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin conformément à l'article 150-1.23 de la présente division.
- Les navires qui ne satisfont pas aux obligations de notification applicables visées à l'article 150-1.9, aux directives 2000/59/CE et 2002/59/CE, et, le cas échéant, au règlement (CE) no 725/2004.
- Les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une réclamation, y compris une réclamation à terre, émanant du capitaine, d'un membre d'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime dans la sécurité d'exploitation du navire, les conditions de vie et de travail à bord ou la prévention de la pollution, à moins que l'inspecteur ne juge le rapport ou la réclamation manifestement infondés.
- Les navires pour lesquels un plan d'action visant à rectifier les anomalies visées à l'article 150-1.19, paragraphe 2bis, a été accepté mais à l'égard desquels la mise en œuvre de ce plan n'a pas été contrôlée par un inspecteur.
- Les navires ayant déjà fait l'objet d'une immobilisation plus de trois mois auparavant.
- Les navires qui ont été signalés comme présentant des anomalies non encore corrigées, à l'exception de ceux dont les anomalies devaient être corrigées dans un délai de quatorze jours après leur départ et de ceux dont les anomalies devaient être corrigées avant leur départ.
- Les navires pour lesquels des problèmes ont été signalés en ce qui concerne leur cargaison, notamment les cargaisons nocives et dangereuses.
- Les navires ayant été exploités de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement ou à compromettre la sûreté.
- Les navires dont des informations de source sûre indiquent que les paramètres de risque sont différents de ceux enregistrés et que le profil de risque est de ce fait plus élevé.

### *3) Système de sélection*

## 3A. Les navires de "priorité I" sont inspectés comme suit:

a) une inspection renforcée est effectuée sur:
- tout navire qui présente un profil de risque élevé et qui n'a pas été inspecté au cours des six derniers mois,
- tout navire à passagers, pétrolier, navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des douze derniers mois ;

b) une inspection initiale ou une inspection détaillée, selon le cas, est effectuée sur tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des douze derniers mois;

c) en cas d'élément imprévu ;
- une inspection détaillée ou une inspection renforcée, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, est effectuée sur tout navire qui présente un profil de risque élevé et sur tout navire à passagers, pétrolier, navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans,
- une inspection détaillée est effectuée sur tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans.

## 3B. Lorsque la personne chargée décide de faire inspecter un navire de "priorité II", les dispositions suivantes s'appliquent:

a) une inspection renforcée est effectuée sur:
- tout navire qui présente un profil de risque élevé et qui n'a pas été inspecté au cours des cinq derniers mois,
- tout navire à passagers, pétrolier, navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des dix derniers mois, ou

- tout navire à passagers, pétrolier, navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque faible et qui n'a pas été inspecté au cours des vingt quatre derniers mois ;

b) une inspection initiale ou une inspection détaillée, selon le cas, est effectuée sur :
- tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque normal et qui n'a pas été inspecté au cours des dix derniers mois, ou
- tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans, qui présente un profil de risque faible et qui n'a pas été inspecté au cours des vingt quatre derniers mois ;

c) en cas d'élément imprévu :
- une inspection détaillée ou une inspection renforcée, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, est effectuée sur tout navire qui présente un profil de risque élevé ou sur tout navire à passagers, pétrolier, navire citerne pour gaz ou produits chimiques ou vraquier, de plus de douze ans,
- une inspection détaillée est effectuée sur tout navire autre qu'un navire à passagers, un pétrolier, un navire-citerne pour gaz ou produits chimiques ou un vraquier, de plus de douze ans.

# *Annexe 150-1. II Profil de risque des navires (visé à l'article 150-1.10, §2)*

*(Modifié par arrêté du 12/03/12)*

| | | | | Profil de risque | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Navires à risque élevé (NRÉ) | | Navires à risque normal (NRN | Navires à risques faibles (NRF) |
| Paramètres génériques | | | | Critères | Pondération (en points) | Critères | Critères |
| 1 | Type de navire | | | Chimiquier Gazier Pétrolier Vraquier Navires à passagers | 2 | Ni un navire à risque élevé ni un navire à risque faible | Tous types |
| 2 | Âge du navire | | | Tous types > 12 ans | 1 | | Tous âges |
| 3a | Pavillon | Listes noire, grise et blanche | | Noir — Risque très élevé Risque élevé Risque moyen à élevé | 2 | | Blanc |
| | | | | Noir — Risque moyen | 1 | | |
| 3b | | Audit OMI | | - | - | | Oui |
| 4a | Organismes agréés | Performance | Élevée | - | - | | Élevée |
| | | | Moyenne | - | | | - |
| | | | Faible | Faible | 1 | | - |
| | | | Très faible | Très faible | | | - |
| 4b | | Agréé UE | | - | - | | Oui |
| 5 | Compagnies | Performance | Élevée | - | - | | - |
| | | | Moyenne | - | - | | - |
| | | | Faible | Faible | 2 | | - |
| | | | Très faible | Très faible | | | - |
| Paramètres historiques | | | | | | | |
| 6 | Nombre d'anomalies enregistrées lors de chaque inspection au cours des 36 derniers mois | | Anomalies | Sans objet | - | | ≤ 5 (et au moins une inspection effectuée au cours des 36 derniers mois) |
| 7 | Nombre d'immobilisations au cours des 36 derniers mois | | Immobili-sations | ≥ 2 immobilisations | 1 | | Pas d'immobilisation |

NRÉ sont des navires qui remplissent les critères à concurrence d'une pondération totale de 5 points ou plus.
NRF sont des navires qui remplissent tous les critères dans le cadre des paramètres applicables au risque faible.
NRN sont des navires qui ne sont ni NRÉ ni NRF.

## *Annexe 150-1.III Notification (visé à l'article 150-1.9, §1)*

*(Modifié par arrêté du 12/03/12)*

Informations à fournir en vertu de l'article 150-1.09, paragraphe 1 :

Les informations énumérées ci-dessous sont communiquées à l'autorité ou organisme portuaire ou à l'autorité ou organisme désignés pour assurer cette fonction au moins trois jours avant la date prévue de l'arrivée au port ou au mouillage ou avant que le navire ne quitte le port ou mouillage précédent si le voyage doit durer moins de trois jours :

a) identification du navire (nom, indicatif d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI) ;

b) durée prévue de l'escale ;

c) pour les navires-citernes :

i) configuration : simple coque, simple coque avec SBT, double coque ;

ii) état des citernes à cargaison et à ballast : pleines, vides, inertées ;

iii) volume et nature de la cargaison ;

d) opérations envisagées au port ou au mouillage de destination (chargement, déchargement, autres) ;

e) inspections et visites réglementaires envisagées et travaux de maintenance et de réparation importants qui seront effectués dans le port de destination ;

f) date de la dernière inspection renforcée effectuée dans la région couverte par le mémorandum d'entente de Paris.

## *Annexe 150-1.IV Listes de certificats et documents (visés à l'article 150-1.13, point 1)*

*(Modifié par arrêté du 18/12/17)*

1. Liste des certificats et documents figurant à l'Annexe 10 du protocole du Memorandum d'entente de Paris (disponible sur le site du Memorandum d'Entente de Paris).
2. Certificat ou certificats exigés par la directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes
3. Certificat exigé par le règlement (CE) no 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer en cas d'accident
4. Document de conformité délivré en vertu du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE[3]
5. Certificat d'inventaire des matières dangereuses ou déclaration de conformité, le cas échéant, en vertu du règlement (UE) n° 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil[4].
6. Rôle d'appel.
7. Système d'aide à la décision pour les capitaines des navires à passagers.
8. Plan de gestion des eaux de ballast.

[3] Exigible au 30 avril 2019, conformément au règlement (UE) 2015/757.
[4] Exigible au 31 décembre 2020, conformément au règlement 1257/2013

## *Annexe 150-1.V Inspection renforcée des navires (visés à l'article 150-1.14)*

*(Modifié par arrêté du 18/12/17)*

L'inspection renforcée porte notamment sur l'état général des points à risque suivants :

- documents,
- état de la structure,
- état en ce qui concerne la résistance aux intempéries,
- systèmes d'urgence,
- radiocommunications,
- opérations de manutention de la cargaison,
- sécurité incendie,
- alarmes,
- conditions de vie et de travail,
- matériel de navigation,
- engins de sauvetage,
- marchandises dangereuses,
- propulsion et machines auxiliaires,
- prévention de la pollution.

En outre, sous réserve de sa faisabilité matérielle ou de limitations éventuelles liées à la sécurité des personnes, du navire ou du port, l'inspection renforcée suppose de vérifier des points à risque spécifiques en fonction du type de navire inspecté, conformément à l'article 150-1.14, paragraphe 3.

## *Annexe 150-1.VI Dispositions concernant le refus d'accès aux ports et mouillage dans l'Union européenne (visés à l'article 150-1.16)*

*(Modifié par arrêté du 18/12/17)*

1. Le chef du centre de sécurité des navires du port d'inspection ou, le cas échéant, celui du port de réparation désigné, rend compte au ministère chargé de la mer s'il a connaissance que l'un des navires remplit les conditions visées au paragraphe 150-1.16 point1 et 150-1.21 point 4.

   Lorsque les conditions décrites à l'article 150-1.16, paragraphe 1, sont réunies l'inspecteur du port dans lequel le navire est immobilisé pour la troisième fois informe par écrit le capitaine du navire qu'une mesure de refus d'accès sera prononcée, qui deviendra effective aussitôt que le navire aura quitté le port. La mesure de refus d'accès devient effective aussitôt que le navire a quitté le port après rectification des anomalies ayant causé l'immobilisation.

2. Le ministère chargé de la mer transmet une copie de la mesure de refus d'accès à l'administration de l'État du pavillon, à l'organisme agréé concerné, aux autres États membres et aux autres signataires du mémorandum d'entente de Paris, à la Commission et au secrétariat du mémorandum d'entente de Paris. Le ministère chargé de la mer met également à jour la base de données des inspections en y ajoutant immédiatement les informations relatives au refus d'accès.

3. Afin d'obtenir la levée de la mesure de refus d'accès, le propriétaire ou l'exploitant doit adresser une demande formelle au ministre chargé de la mer. Cette demande doit être accompagnée d'un document de l'administration de l'État du pavillon délivré à la suite d'une visite effectuée à bord par un inspecteur dûment habilité par l'administration de l'État du pavillon, certifiant que le navire est pleinement conforme aux dispositions applicables des conventions. L'administration de l'État du pavillon apporte au ministre chargé de la mer la preuve qu'une visite a été effectuée à bord.

4. La demande de levée de la mesure de refus d'accès doit également être accompagnée, le cas échéant, d'un document de la société de classification au sein de laquelle le navire est classé, établi à la suite d'une visite effectuée à bord par un inspecteur de la société de classification, certifiant que le navire est conforme aux normes de classification spécifiées par ladite société. La société de classification apporte au ministère chargé de la mer la preuve qu'une visite a été effectuée à bord.

5. La mesure de refus d'accès ne peut être levée qu'au terme du délai visé à l'article 150-1.16 de la présente division et à la suite d'une nouvelle inspection du navire dans un port ayant fait l'objet d'un accord.

   Si le port ayant fait l'objet d'un accord est situé dans un État membre, l'autorité compétente de cet État peut, à la demande de l'autorité compétente qui a arrêté la mesure de refus d'accès, autoriser le navire à entrer dans ledit port pour faire l'objet d'une nouvelle inspection. Dans ce cas, aucune opération n'est effectuée sur la cargaison dans le port tant que la mesure de refus d'accès n'est pas levée.

6. Si l'immobilisation qui a donné lieu à la mesure de refus d'accès résultait d'anomalies structurelles du navire, l'autorité compétente qui a arrêté la mesure de refus d'accès peut exiger que certains espaces, notamment les espaces à cargaison et les citernes, puissent être examinés dans le cadre de la nouvelle inspection.

7. La nouvelle inspection est effectuée par l'autorité compétente de l'État membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès ou par l'autorité compétente du port de destination avec le consentement de l'autorité compétente de l'État membre qui a arrêté la mesure de refus d'accès. L'autorité compétente peut demander un préavis maximal de quatorze jours pour la nouvelle inspection. La preuve est apportée, à la satisfaction de cet État membre, que le navire respecte pleinement les dispositions applicables des conventions.

8. La nouvelle inspection est une inspection renforcée qui doit porter au moins sur les éléments à prendre en compte qui sont énumérés à l'annexe 150-1.VII.

9. Tous les coûts de cette inspection renforcée sont supportés par le propriétaire ou l'exploitant du navire.

10. Si les résultats de l'inspection renforcée donnent satisfaction à l'État membre conformément à l'annexe 150-1.VII, la mesure de refus d'accès est levée et la compagnie du navire en est informée par écrit.

11. Le ministère des transports informe également de sa décision, par écrit, l'administration de l'État du pavillon, la société de classification concernée, les autres États membres, les autres signataires du mémorandum d'entente de Paris, la Commission et le secrétariat du mémorandum d'entente de Paris. Le ministère chargé des transports doit également mettre à jour la base de données des inspections en y ajoutant immédiatement les informations relatives à la levée du refus d'accès.

12. Les informations relatives aux navires auxquels l'accès aux ports dans l'Union européenne a été refusé doivent être rendues disponibles dans la base de données des inspections et publiées conformément aux dispositions de l'article 26 et de l'annexe XIII de la directive 2009/16.

# *Annexe 150-1.VII Critères pour l'immobilisation des navires (visés à l'article 150-1.19, § 3)*

*(Modifié par arrêté du 18/12/17)*

## *INTRODUCTION*

Pour déterminer si des anomalies constatées au cours d'une inspection justifient l'immobilisation du navire concerné, l'inspecteur doit appliquer les critères énoncés aux points 1 et 2.

Le point 3 contient des exemples d'anomalies qui peuvent en elles-mêmes justifier l'immobilisation du navire concerné (article 150-1.19, paragraphe 4).

Les dommages accidentels subis par un navire en route vers un port ne constituent pas un motif d'immobilisation, pour autant :

a) que les dispositions contenues dans la règle I-11(c) de la convention SOLAS 74 concernant la notification à l'administration de l'État du pavillon, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme agréé chargé de délivrer le certificat approprié, aient été dûment prises en compte ;
b) qu'avant que le navire n'entre dans le port, le capitaine ou le propriétaire du navire ait fourni à l'autorité chargée du contrôle par l'État du port des précisions sur les circonstances de l'accident et les dommages subis et des informations concernant la notification obligatoire à l'administration de l'État du pavillon;
c) que le navire fasse l'objet des mesures correctives appropriées, à la satisfaction de l'autorité ; et
d) que l'autorité, une fois informée de l'exécution des mesures correctives, se soit assurée que les anomalies présentant un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement ont été effectivement corrigées.

## *1. Critères principaux*

Pour déterminer si un navire doit ou non être immobilisé, l'inspecteur doit, dans le cadre de son jugement professionnel, appliquer les critères suivants.

### Séquence

Les navires qui ne sont pas aptes à prendre la mer doivent être immobilisés lors de la première inspection, quel que soit le temps que le navire passe au port.

### Critère

Le navire est immobilisé si ses anomalies sont suffisamment graves pour qu'un inspecteur doive retourner au navire pour s'assurer qu'elles ont été corrigées avant l'appareillage du navire.

La nécessité pour l'inspecteur de retourner au navire est une indication de la gravité de l'anomalie. Toutefois, cette obligation ne s'impose pas dans tous les cas. Elle implique que l'autorité vérifie, d'une manière ou d'une autre, de préférence par une visite supplémentaire, que les anomalies ont été corrigées avant le départ.

## *2. Application des critères principaux*

Pour décider si les anomalies constatées sur un navire sont suffisamment graves pour justifier l'immobilisation du navire, l'inspecteur doit vérifier si :

1. le navire dispose des documents appropriés en cours de validité ;
2. le navire a l'équipage requis dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.
3. Au cours de l'inspection, l'inspecteur doit en outre vérifier si le navire et/ou l'équipage présente les capacités suivantes :
4. effectuer sans danger son prochain voyage ;
5. assurer, dans des conditions de sécurité, la manutention, le transport et la surveillance de la cargaison pendant tout le prochain voyage ;
6. assurer le bon fonctionnement de la salle des machines pendant tout le prochain voyage ;
7. assurer correctement la propulsion et la conduite pendant tout le prochain voyage ;
8. lutter efficacement contre l'incendie dans toute partie du navire si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage ;
9. quitter le navire rapidement et sans danger et effectuer un sauvetage si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage ;
10. prévenir la pollution de l'environnement pendant tout le prochain voyage ;

11. maintenir une stabilité adéquate pendant tout le prochain voyage ;

12. maintenir une étanchéité adéquate pendant tout le prochain voyage ;
13. communiquer dans des situations de détresse si cela s'avère nécessaire pendant le prochain voyage ;
14. assurer des conditions de sécurité et d'hygiène à bord pendant tout le prochain voyage ;
15. fournir le plus d'informations possible en cas d'accident.

Si la réponse à l'une de ces vérifications est négative, compte tenu de toutes les anomalies constatées, il faut sérieusement envisager d'immobiliser le navire. Une combinaison d'anomalies moins graves peut également justifier l'immobilisation du navire.

## *3.*

Pour aider l'inspecteur à utiliser les présentes directives, on trouvera ci-après une liste des anomalies, regroupées selon la convention et/ou le code applicables, dont le caractère de gravité est tel qu'il peut justifier l'immobilisation du navire concerné. Cette liste ne se veut pas exhaustive.

### 3.1. Généralités

Absence des certificats et documents en cours de validité requis par les instruments applicables. Toutefois, les navires battant le pavillon d'un État qui n'est pas partie à une convention applicable ou qui n'a pas donné effet à un autre instrument applicable ne peuvent pas détenir les certificats prévus par la convention ou un autre instrument applicable. L'absence des certificats requis ne constitue donc pas en soi un motif suffisant pour immobiliser ces navires ; toutefois, en application de la clause prévoyant de ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables, le navire doit être en conformité matérielle avec les prescriptions avant de pouvoir prendre la mer.

### 3.2. Domaines relevant de la convention SOLAS 74

1. Fonctionnement défectueux de la propulsion et d'autres machines essentielles, ainsi que des installations électriques.
2. Propreté insuffisante de la salle des machines, présence en excès d'eau huileuse dans les fonds de cale, isolation des canalisations, y compris des canalisations d'échappement, enduites d'huile, mauvais fonctionnement des dispositifs d'assèchement des fonds de cale.
3. Fonctionnement défectueux du générateur de secours, de l'éclairage, des batteries et des commutateurs.
4. Fonctionnement défectueux de l'appareil à gouverner principal et de l'appareil à gouverner auxiliaire.
5. Absence, capacité insuffisante ou détérioration grave des engins de sauvetage individuels, des embarcations et radeaux de sauvetage et des dispositifs de mise à l'eau.
6. Absence, non-conformité ou détérioration importante, de nature à les rendre impropres à l'usage auquel ils sont destinés, du système de détection d'incendie, des alarmes d'incendie, du matériel de lutte contre l'incendie, des installations fixes d'extinction d'incendie, des vannes de ventilation, des clapets coupe-feu, des dispositifs à fermeture rapide.
7. Absence, détérioration importante ou fonctionnement défectueux de la protection contre l'incendie de la zone du pont à cargaison des pétroliers.
8. Absence, non-conformité ou détérioration grave des feux, marques ou signalisations sonores.
9. Absence ou fonctionnement défectueux du matériel radio pour les communications de détresse et de sécurité.
10. Absence ou fonctionnement défectueux du matériel de navigation, compte tenu des dispositions de la règle V/16.2 de la convention SOLAS 74.
11. Absence de cartes marines à jour et/ou de toute autre publication nautique pertinente nécessaire au voyage à effectuer, étant entendu qu'un système de visualisation des cartes électroniques et d'information (ECDIS) doté d'une approbation de type et utilisant des données officielles peut remplacer les cartes.
12. Absence de ventilation d'extraction antidéflagrante pour les salles de pompes de la cargaison.
13. Graves anomalies en matière d'exigences de fonctionnement, telles que décrites à l'annexe 1, partie 5.5, du mémorandum d'entente de Paris.
14. L'effectif, la composition ou la qualification de l'équipage ne correspond pas au document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.
16. Non-exécution du programme renforcé d'inspections prévu par la convention SOLAS 74, chapitre XI, règle 2.

### 3.3. Domaines relevant du code IBC

1. Transport d'une substance ne figurant pas dans le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison.
2. Dispositifs de sécurité à haute pression manquants ou endommagés.
3. Installations électriques dépourvues de sécurités intrinsèques ou non conformes aux prescriptions du code.
4. Présence de sources d'ignition dans des zones dangereuses.

5. Non-respect d'obligations particulières.
6. Dépassement de la quantité maximale admissible de cargaison par citerne.
7. Isolation thermique insuffisante pour les produits sensibles.

### 3.4. Domaines relevant du code IGC

1. Transport d'une substance ne figurant pas sur le certificat d'aptitude ou manque de données sur la cargaison.
2. Manque de dispositifs de fermeture pour les logements ou les espaces de service.
3. Cloison non étanche au gaz.
4. Sas à air défectueux.
5. Vannes à fermeture rapide manquantes ou défectueuses.
6. Vannes de sécurité manquantes ou défectueuses.
7. Installations électriques dépourvues de sécurités intrinsèques ou non conformes aux prescriptions du code.
8. Non-fonctionnement des ventilateurs dans la zone de cargaison.
9. Non-fonctionnement des alarmes de pression pour les citernes à cargaison.
10. Système de détection de gaz et/ou système de détection de gaz toxiques défectueux.
11. Transport de substances à inhiber sans certification d'accompagnement valable.

### 3.5. Domaines relevant de la convention LL 66

9. Avaries ou corrosion étendues, corrosion des tôles ou des raidisseurs sur ponts ou sur coque, affectant l'aptitude à la navigation ou la résistance à des charges localisées, sauf si des réparations temporaires appropriées ont été effectuées pour permettre au navire de se rendre dans un port afin d'y subir des réparations définitives.
10. Stabilité notoirement insuffisante.
11. Absence d'information suffisante et fiable, ayant fait l'objet d'une approbation, permettant, par des moyens rapides et simples, au capitaine d'organiser le chargement et le ballast de son navire de manière à maintenir à tout moment et dans les conditions variables du voyage une marge sûre de stabilité et à éviter la formation de fatigues inacceptables pour la structure du navire.
12. Absence, détérioration importante ou mauvais fonctionnement des dispositifs de fermeture, des fermetures des écoutilles et des portes étanches.
13. Surcharge.
14. Absence d'échelle des tirants d'eau ou impossibilité de la lire.

### 3.6. Domaines relevant de la convention MARPOL 73/78, annexe I

1. Absence, détérioration grave ou fonctionnement défectueux du matériel de séparation des eaux et hydrocarbures, du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures ou du système d'alarme au seuil de 15 ppm.
2. Capacité libre de la citerne de décantation insuffisante pour le voyage prévu.
3. Registre des hydrocarbures non disponible.
4. Montage illicite d'une dérivation de rejet.
5. Dossier des rapports de visites absent ou non conforme à la règle 13 G (3) (b) de la convention Marpol 73/78.

### 3.7. Domaines relevant de la convention Marpol 73/78, annexe II

1. Absence du manuel P & A.
2. La cargaison n'est pas ventilée par catégories.
3. Registre de cargaison non disponible.
4. Transport de substances analogues aux hydrocarbures sans satisfaire aux exigences ou en l'absence d'un certificat modifié en conséquence.
5. Montage illicite d'une dérivation de rejet.

### 3.8. Domaines relevant de la convention Marpol 73/78, annexe V

1. Absence de plan de gestion des ordures.
2. Absence de registre des ordures.
3. Personnel navigant ne connaissant pas les dispositions du plan de gestion en matière d'élimination et d'évacuation des ordures.

### 3.9. Domaines relevant de la convention STCW telle qu'amendée et de la directive 2008/106/CE telle qu'amendée.

1. Les gens de mer tenus d'être titulaires d'un brevet d'aptitude et/ou d'un certificat d'aptitude ne possèdent pas de brevet d'aptitude approprié ou de dispense valide, ou de certificat d'aptitude, ou ne fournissent pas de documents prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'administration de l'Etat du pavillon.
2. Preuve qu'un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude a été obtenu d'une manière frauduleuse ou que la personne qui possède un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude n'est pas celle à laquelle ce brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude avait été initialement délivré.
3. Les dispositions en matière d'effectifs de sécurité prévues par l'administration de l'État du pavillon ne sont pas respectées.
4. Les dispositions en matière de quart à la passerelle ou à la machine ne répondent pas aux prescriptions prévues pour le navire par l'administration de l'État du pavillon.
5. L'équipe de quart ne comprend pas de personne qualifiée pour exploiter l'équipement indispensable à la sécurité de la navigation, aux radiocommunications de sécurité ou à la prévention de la pollution en mer.
6. Les gens de mer ne justifient pas des qualifications professionnelles requises pour la fonction qui leur a été assignée en vue d'assurer la sécurité du navire et de prévenir la pollution.
7. Il est impossible de trouver, pour assurer le premier quart au début d'un voyage et les quarts ultérieurs, des personnes suffisamment reposées et aptes au service à tous autres égards.

### 3.10. Domaines relevant de la Convention du travail maritime, 2006.

1. Quantité de nourriture insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port.
2. Quantité d'eau potable insuffisante pour le voyage jusqu'au prochain port.
3. Conditions d'hygiène déplorables à bord.
4. Absence de chauffage dans les logements d'un navire opérant dans des zones où la température peut être très basse.
5. Ventilation insuffisante dans les logements d'un navire.
6. Présence en excès de déchets, blocage des couloirs ou des logements par du matériel ou la cargaison ou autres éléments compromettant la sécurité dans ces zones.
7. Preuve flagrante que le personnel de veille et de garde pour le premier quart ou les quarts suivants est affaibli par la fatigue.
8. Les conditions à bord présentent un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer.
9. La non-conformité constitue un manquement grave ou répété aux prescriptions de la Convention du travail maritime, 2006, y compris les droits des gens de mer, concernant les conditions de vie et de travail des gens de mer à bord du navire, telles qu'elles sont spécifiées dans le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime du navire.

### 3.11. Domaines ne nécessitant pas l'immobilisation mais requérant la suspension des opérations de cargaison.

Le fonctionnement défectueux (ou le défaut d'entretien) du système à gaz inerte, des engins ou machines afférents à la cargaison est considéré comme un motif suffisant pour suspendre les opérations sur la cargaison.

### 3.12 Domaines relevant de la Convention de gestion des eaux de ballast.

1. L'équipement requis en vertu du plan de gestion des eaux de ballast est absent, gravement détérioré ou ne fonctionne pas.
2. Le navire n'a pas respecté le plan de gestion des eaux de ballast en ce qui concerne la gestion et le traitement des eaux de ballast.
3. L'état du navire ou de son équipement ne correspond pas pour l'essentiel aux indications du certificat ou du plan de gestion des eaux de ballast.

### 3.13 Domaines relevant du Code polaire :

1. Absence d'équipement obligatoire.
2. Navire qui navigue en zone polaire en dehors des périodes et limites prévues dans le certificat.

## *Annexe 150-1.VIII Critères minimaux pour les inspecteurs (visés à l'article 150-1.22, § 1)*

*(Modifié par arrêté du 18/12/17)*

1. Tout officier ou inspecteur des affaires maritimes, tout autre agent de l'État affecté dans un centre de sécurité des navires exerçant les fonctions d'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes ne peut être qualifié pour les visites au titre du contrôle par l'État du port que s'il justifie en outre d'une des formations préalables suivantes :

### A. SOIT :

1. Avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur dans un centre de sécurité des navires et :

1.1 ayant exercé en mer, pendant cinq ans au moins, les fonctions d'officier du service « pont » ou du service « machines », selon le cas, être titulaire d'un des titres ci-dessous :
- capitaine au long cours,
- capitaine de la marine marchande,
- capitaine côtier,
- officier mécanicien de 1re classe,
- officier mécanicien de 2e classe ; ou

1.2 ayant exercé en mer, alternativement et pendant cinq ans au moins, les fonctions d'officier du service « pont » et du service « machines », être titulaire d'un des titres ci-dessous :
- capitaine de 1re classe de la navigation maritime,
- capitaine de 2e classe de la navigation maritime,
- diplôme d'études supérieures de la marine marchande ;

2. ou être titulaire d'un diplôme d'ingénieur mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime ou être architecte naval en matière de navires de commerce, et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans une de ces fonctions.

### B. SOIT :

Avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes dans un service de sécurité des navires et être titulaire d'un diplôme universitaire pertinent ou avoir suivi une formation équivalente, et avoir suivi une formation dans une école d'inspecteurs de la sécurité des navires et avoir un titre de cette école.

### C. SOIT :

1. Avoir été affecté dans un service de sécurité des navires avant le 19 juin 1995.

2. L'inspecteur qualifié doit pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer.

3. L'inspecteur qualifié doit posséder une connaissance appropriée des dispositions des conventions internationales et des procédures pertinentes relatives au contrôle exercé par l'État du port et avoir effectué dix inspections au cours des deux dernières années.

4.1 L'inspecteur qualifié reçoit une "carte d'identité d'inspecteur agissant dans le cadre des contrôles par l'État du port" après instruction par le directeur interrégional de la mer dont dépend le lieu d'affectation de l'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes au moment de la demande.

4.2 La carte d'identité contient les informations suivantes
a. Le nom du titulaire de la carte ;
b. Une photo d'identité récente du titulaire de la carte ;
c. La signature du titulaire de la carte ;
d. Un texte indiquant que le titulaire est autorisé à effectuer les inspections au titre du contrôle par l'État du port.

Les mentions portées sur la carte figurent en français et en anglais.

5. En outre les inspecteurs exerçant des inspections des navires dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris doivent être qualifiés et doivent maintenir leur qualification conformément aux dispositions du mémorandum d'entente de Paris.

## *Annexe 150-1.IX Fonctionnalités de la base de données des inspections (visées à l''article 150-1.24, § 1)*

*(Modifié par arrêté du 18/12/17)*

1. La base de données des inspections effectuées au titre de la directive 2009/16/CE est intégrée au système d'information hébergé par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime. Ce système d'information est dénommé THETIS (The Hybrid European Targeting and Inspection System).

2. La personne chargée et les inspecteurs se fient à THETIS qui :

- intègre les données d'inspection des États membres et de tous les signataires du mémorandum d'entente de Paris,
- fournit des données relatives au profil de risque des navires et aux navires devant subir une inspection,
- calcule les obligations de chaque État membre en matière d'inspection,
- fournit la liste blanche ainsi que la liste grise et la liste noire des États du pavillon visées à l'article 16, paragraphe 1,
- fournit des données sur le respect des normes par les compagnies et
- désigne les points à risque soumis à vérification lors de chaque inspection,
- établit la liste des navires éligibles au refus d'accès.

# *Annexe 150-1.X Inspection des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse en service régulier (visées à l'article 150-1.14 bis)*

*(Modifié par arrêté du 04/11/19)*

1. En application des dispositions de l'article 150-1.14 bis, les inspections des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse en service régulier sont effectuées :

1.1. Avant qu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse ne soit mis en exploitation dans le cadre d'un service régulier couvert par la présente division, les États membres procèdent à une inspection, conformément à l'article 3, paragraphe 1, de la directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil, afin de s'assurer que ce navire ou cet engin satisfait aux exigences nécessaires pour l'exploitation en toute sécurité d'un service régulier.

1.2. Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse est transféré vers un service régulier, le chef de Centre de sécurité des Navires compétent peut, en liaison avec la direction interrégionale de la mer tenir compte des inspections réalisées au cours des huit derniers mois par un autre État membre sur ce navire roulier à passagers ou cet engin à passagers en vue de son exploitation dans le cadre d'un autre service régulier couvert par la présente division. Dans chaque cas, le chef de Centre de sécurité des Navires compétent en liaison avec la direction interrégionale de la mer vérifie que ces inspections antérieures sont en rapport avec les nouvelles conditions d'exploitation et que, lors de ces inspections, les exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité étaient satisfaites. Les inspections prévues au point 1.1 ne sont pas requises avant la mise en exploitation du navire roulier à passagers ou de l'engin à passagers à grande vitesse sur ce nouveau service régulier.

1.3. Lorsque, par suite de circonstances imprévues, un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse de remplacement doit être introduit rapidement pour assurer la continuité du service et que le point 1.2 n'est pas applicable, le Centre de sécurité des Navires compétent en liaison avec la direction interrégionale de la mer peut autoriser la mise en exploitation de ce navire ou de cet engin pour autant que les conditions suivantes soient remplies :

a) une inspection visuelle et un contrôle des documents ne portent pas à craindre que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse ne satisfasse pas aux exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité ; et

b) Le Centre de Sécurité des Navires compétent effectue, dans un délai d'un mois, l'inspection prévue à l'article 3, paragraphe 1, de la directive (UE) 2017/2110.

2. Le Centre de Sécurité des Navires compétent effectue, une fois par an, mais au minimum quatre mois et au maximum huit mois après l'inspection précédente :

a) une inspection tenant compte des exigences de l'annexe 180-A.II de la division 180 et de l'annexe 150-1.V de la division 150, selon le cas ; et

b) une inspection au cours d'un service régulier. Cette inspection couvre notamment les points énumérés à l'annexe 180-A.III de la division 180 et un nombre suffisant des points énumérés aux annexes 180-A.I et 180-A.II de la division 180, selon le jugement professionnel de l'inspecteur, afin de garantir que le navire roulier à passagers ou l'engin à passagers à grande vitesse continue de satisfaire à toutes les exigences nécessaires pour une exploitation en toute sécurité.

3. Lorsqu'un navire roulier à passagers ou un engin à passagers à grande vitesse n'a pas été inspecté conformément au point 2, ce navire ou cet engin est considéré comme relevant de la "priorité I".

4. Une inspection effectuée conformément au point 1.1 est considérée comme une inspection aux fins du point 2 a) de la présente annexe.

# SECTION 150-2 NAVIRES NON SOUMIS AUX CONVENTIONS

## *Article 150-2.01 Dispositions applicables*

*(Modifié par arrêté du 20/07/15)*

**1. Pour les navires battant pavillon d'un Etat non partie à une convention, l'inspecteur applique les dispositions suivantes :**

a) l'ensemble de la section 150-1 est applicable.
b) Les navires autorisés à battre le pavillon d'un État non-partie à l'un des instruments pertinents et qui ne sont donc pas munis des certificats permettant de présumer de leur condition satisfaisante, ou dont les membres d'équipage ne détiennent aucun brevet d'aptitude, ni certificat d'aptitude STCW doivent faire l'objet d'une inspection détaillée ou, le cas échéant, d'une inspection renforcée. Au cours de cette inspection, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port doit suivre les mêmes procédures que celles prévues pour les navires soumis aux instruments pertinents.
c) Si le navire ou l'équipage possède d'autres types de certificats, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port peut tenir compte, au cours de son inspection, de la forme et du contenu de ces documents. L'état de ce navire et de son armement ainsi que les brevets d'aptitude ou certificats d'aptitude de l'équipage et la norme de l'État du pavillon spécifiant les effectifs minimaux doivent être compatibles avec les objectifs des dispositions des instruments pertinents. Autrement, le navire doit être assujetti aux restrictions nécessaires pour qu'il offre un degré comparable de sécurité et de protection du milieu marin.

**2. Pour les navires non soumis aux conventions du fait de leurs dimensions, l'inspecteur applique les dispositions suivantes :**

a) Si un instrument pertinent ne s'applique pas à un navire non soumis aux conventions en raison de ses dimensions, il incombe à l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port de déterminer si le navire répond à des normes acceptables en matière de sécurité, de santé ou d'environnement. Lors de cette évaluation, il doit tenir compte de certains facteurs, comme la durée et la nature du voyage ou du service prévu, les dimensions et le type de navire, le matériel fourni et la nature de la cargaison.
b) Dans l'exercice de ses fonctions, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port doit tenir compte des brevets d'aptitude, certificats d'aptitude et des autres documents émis par l'Administration de l'État du pavillon ou au nom de celle-ci. A la lumière de tels certificats et documents et de l'impression générale que lui aura donnée le navire, l'inspecteur doit exercer son jugement professionnel pour décider si le navire doit, et au vu de quelles considérations, faire l'objet d'une inspection détaillée.
c) Au cours de l'inspection supplémentaire du navire, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port doit examiner, dans la mesure du possible, les éléments cités au paragraphe 3. ci-dessous. Cette liste n'est pas considérée comme exhaustive mais a pour but de donner une illustration des points pertinents.

**3. Éléments d'importance générale**

a) Éléments liés aux conditions d'affectation des lignes de charge :
    1) Résistance aux intempéries (ou étanchéité, le cas échéant) des ponts exposés
    2) Écoutilles et dispositifs de fermeture
    3) Étanchéité des ouvertures dans les superstructures
    4) Sabords de décharge
    5) Ouvertures de bord
    6) Ventilateurs et tubes d'aération
    7) Dossier de stabilité
b) Autres éléments liés à la sauvegarde de la vie humaine en mer :
    1) Engins de sauvetage
    2) Matériel de lutte contre l'incendie
    3) État structurel général (coque, pont, panneaux d'écoutille, etc.)
    4) Moteur principal et installations électriques
    5) Matériel de navigation et installations de radiocommunication

c) Éléments liés à la prévention de la pollution des navires :
   1) Dispositifs de contrôle des rejets d'hydrocarbures et de mélanges d'hydrocarbures, comme les épurateurs d'eaux mazouteuses, le matériel de filtration ou les autres dispositifs équivalents (cuve(s) de rétention des hydrocarbures, des mélanges d'hydrocarbures et des résidus d'hydrocarbures)
   2) Dispositifs d'élimination d'hydrocarbures, mélanges d'hydrocarbures ou résidus d'hydrocarbures
   3) Présence d'hydrocarbures dans les fonds de la salle des machines
   4) Dispositifs de collecte, de stockage et de destruction des ordures

d) En cas d'anomalie jugée dangereuse pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port doit prendre les mesures nécessaires et immobiliser le navire, au besoin, en tenant compte des facteurs cités au paragraphe 2. a) de la présente annexe, pour que l'anomalie soit corrigée ou que le navire, si celui-ci est autorisé à se rendre dans un autre port, ne présente aucun danger évident pour la sécurité, la santé et l'environnement.

## *Article 150-2.02 Règles applicables*

*(Modifié par arrêté du 01/12/14)*

Les navires non soumis aux conventions du fait de leur dimensions ou exploitation peuvent être soumis à une visite effectuée par un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes dans les conditions de l'article 41 du décret n° 84-810 du 30 août 1984, modifié.
Sauf disposition contraire les articles 150-1.02, 150-1.04, 150-1.13, 150-1.17, 150-1.18, 150-1.18 bis, 150-1.19, 150-1.20, 150-1.21, 150-1.22, 150-1.23, 150-1.24, 150-1.25, 150-1.26, 150-28, 150-1.29 sont applicables.

## *Article 150-2.03 Règles particulières applicables aux navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres (longueur de référence au titre de la convention internationale 1966 sur les lignes de charge)*

*(Modifié par arrêté du 12/03/12)*

1. Les navires de pêche qui sont en exploitation dans les eaux territoriales françaises ou qui débarquent leurs prises dans un port français et qui ne battent pas le pavillon français sont soumis au contrôle de l'administration, sans discrimination concernant le pavillon ou la nationalité de l'exploitant, afin de vérifier leur conformité avec la directive 97/70 CE du Conseil du 11 décembre 1997 telle qu'amendée.
2. Les navires de pêche qui ne sont pas en exploitation dans les eaux territoriales françaises et qui ne débarquent pas leurs prises dans un port français et qui battent le pavillon d'un État membre sont soumis au contrôle de l'administration lorsqu'ils se trouvent dans un port français, sans discrimination concernant le pavillon ou la nationalité de l'exploitant, afin de vérifier leur conformité avec la directive 97/70 CE du Conseil du 11 décembre 1997 telle qu'amendée.
3. Les navires de pêche battant pavillon d'un État tiers qui ne sont pas en exploitation dans les eaux territoriales françaises ou qui ne débarquent pas leurs prises dans un port français sont soumis au contrôle de l'administration lorsqu'ils se trouvent dans un port français, afin de vérifier leur conformité avec le protocole de Torremolinos de 1993, relatif à la Convention de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, de 1977, ainsi que ses modifications, dès que celui-ci sera entré en vigueur.

# SECTION 150-3 Contrôle des dispositions relatives a la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de l'Union Européenne

## *Article 150-3.01 Objectif et champ d'application*

*(Modifié par arrêté du 01/12/14)*

1. Comme requis par la directive 1999/95/CE, l'objectif de la présente section est de mettre en place un système de vérification de la conformité des navires faisant escale dans un port français ou le long d'une installation au large ou mouillant au large d'un tel port ou d'une telle installation, aux dispositions de la directive 1999/63/CE du conseil du 13 décembre 1999, en vue d'améliorer la sécurité maritime, les conditions de travail et la santé et la sécurité des gens de mer à bord des navires
2. Les clauses 13 à 16 incluses de l'accord figurant à l'annexe de la directive 1999/63/CE du conseil ne sont pas applicables aux navires qui ne sont pas immatriculés sur un territoire ou ne battent pas un pavillon d'un État membre.
3. Les navires de pêche, les navires de servitude, les embarcations en bois de conception primitive, les navires des pouvoirs publics utilisés à des fins non commerciales et les navires de plaisance utilisés à des fins non marchandes (navires de plaisance autres qu'à utilisation collective) sont exclus du champ d'application du présent chapitre.

## *Article 150-3.02 Autorité compétente*

*(Modifié par arrêté du 12/03/12)*

1. L'autorité et les inspecteurs compétents sont ceux définis à l'article 150-1.04.
2. Les personnes qui assistent, en vertu des dispositions ci-dessus, les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'État du port ne doivent détenir aucun intérêt commercial ni dans le port de l'inspection ni dans les navires visités.

## *Article 150-3.03 Préparation des rapports*

*(Modifié par arrêté du 01/12/14)*

Sans préjudice de l'article 150-3.01, paragraphe 2, si un navire étranger fait volontairement escale dans le cours normal de ses opérations commerciales ou pour des raisons liées à son exploitation, et que le chef de centre reçoit une réclamation qu'il ne juge pas manifestement non fondée ou détient une preuve que le navire n'est pas conforme aux normes visées par la directive 1999/63/CE dans le secteur maritime, il prépare un rapport qu'il adresse au gouvernement du pays sur le registre duquel le navire est immatriculé et, lorsqu'une inspection effectuée conformément à l'article 150-3.04 établit les preuves requises, prend toutes les mesures nécessaires pour corriger les situations qui, à bord, présentent un danger manifeste pour la sécurité ou la santé des membres de l'équipage.
L'identité de la personne dont émane la réclamation ne doit être révélée ni au capitaine ni au propriétaire du navire concerné.

## *Article 150-3.04 Inspection et inspection détaillée*

*(Modifié par arrêté du 01/12/14)*

1. Lorsqu'il effectue une inspection initiale ou détaillée, l'inspecteur, afin d'établir la preuve que le navire n'est pas conforme aux exigences fixées par la directive 1999/63/CE, vérifie:
   - qu'un tableau précisant l'organisation du travail à bord a été élaboré dans la ou les langues de travail utilisées à bord et en anglais, suivant le modèle reproduit à l'annexe 150-3.I, ou un modèle équivalent, et affiché à bord dans un endroit aisément accessible ;

- qu'un registre des heures de travail ou de repos des gens de mer est tenu dans la ou les langues de travail utilisées à bord et en anglais, suivant le modèle reproduit à l'annexe 150-3.II ou un modèle équivalent, et est conservé à bord, et qu'il existe une preuve que ce registre a été dûment visé par l'autorité compétente de l'État dans lequel le navire est immatriculé.

2. Lorsqu'une réclamation a été reçue ou que l'inspecteur, à partir de ses propres observations à bord, a des raisons de penser que les marins sont excessivement fatigués, il effectue une inspection détaillée conformément au paragraphe 1 pour déterminer si les heures de travail ou les périodes de repos inscrites au registre correspondent aux normes établies par la directive 1999/63/CE dans le secteur maritime et si elles ont été dûment observées, en tenant compte d'autres registres relatifs à l'exploitation du navire.

## *Article 150-3.05 Correction des anomalies*

*(Modifié par arrêté du 12/03/12)*

1. Si l'inspection ou l'inspection détaillée révèle que le navire n'est pas conforme aux exigences de la directive 1999/63/CE, les mesures nécessaires sont prises par l'inspecteur pour remédier à toute situation qui, à bord, présente un danger manifeste pour la sécurité ou la santé des marins. Ces mesures peuvent comporter une interdiction de quitter le port tant que les anomalies constatées n'ont pas été corrigées ou tant que les marins ne se sont pas suffisamment reposés.
2. Lorsqu'il existe des preuves claires que les membres du personnel chargés du premier quart ou ceux des quarts suivants qui assurent la relève sont excessivement fatigués, l'inspecteur veille à ce que le navire ne quitte pas le port avant que les anomalies constatées aient été corrigées ou avant que les marins concernés ne se soient suffisamment reposés.
3. L'interdiction d'appareillage ou l'arrêt d'exploitation n'est levée que si tout danger a disparu ou si l'inspecteur constate que le navire peut, sous réserve des conditions qu'il estime nécessaire d'imposer, quitter le port ou que l'exploitation peut reprendre sans risque pour la sécurité et la santé des passagers, ou de l'équipage, ou sans risque pour les autres navires, ou sans constituer une menace déraisonnable pour le milieu marin.

## *Article 150-3.06 Procédures de suivi et droit de recours*

*(Modifié par arrêté du 12/03/12)*

1. Lorsque les inspections visées aux articles 150-3.04 et 150-3.05 donnent lieu à une immobilisation du navire par l'inspecteur, le chef du centre de sécurité des navires informe immédiatement, par écrit, l'administration de l'État du pavillon ou le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet État, de toutes les circonstances dans lesquelles une intervention a été jugée nécessaire.
2. Les dispositions de l'article 150-1.17 « Rapport d'inspection au capitaine » de la présente division sont applicables au présent chapitre.
3. Les dispositions des paragraphes 7, 8, 9 et 12 de l'article 150-1.19 de la présente division portant sur les éventuelles dispositions conventionnelles des procédures de notification et des rapports de visite, ainsi que les immobilisations ou les retards indûment imposés au titre du contrôle des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires visés par le présent chapitre sont applicables.

## *Annexe 150-3.A1 Modèle de tableau précisant l'organisation du travail à bord (1)*

*(Modifié par arrêté du 12/03/12)*

Nom du navire : ---------- Pavillon du navire : ---------- Numéro OMI (le cas échéant) : ----------

Dernière mise à jour du tableau : ---------- Page ( ) sur ( ).

Le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos est applicable au titre de : ---------- (texte législatif ou réglementaire national) qui respecte la convention de l'OIT sur la durée de travail des gens de mer et l'effectif des navires de 1996 (n° 180) et toute convention collective enregistrée ou autorisée conformément à cette convention et à la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de 1978, telle que modifiée (convention STCW) (2).

Nombre maximal d'heures de travail ou nombre minimal d'heures de repos (3) :

| POSITION/RANG (4) | NOMBRE D'HEURES de travail quotidiennes en mer prévues | | NOMBRE D'HEURES de travail quotidiennes prévues lorsque le navire est a quai | | COMMENTAIRES | TOTAL DES HEURES de travail ou de repos quotidien (3) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quart (de - à) | Autres activités (5) (de - à) | Quart (de - à) | Autres activités (de - à) | | En mer | Dans les ports |
| . | | | | | | | |
| . | | | | | | | |
| . | | | | | | | |
| . | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

Signature du capitaine :

(1) Le tableau doit être reproduit, selon le modèle, dans la langue ou dans les langues utilisées à bord et en anglais.
(2)Voir au verso des extraits sélectionnés de la convention n°180 de l'OIT et de la convention STCW.
(3) Biffer la mention inutile.
(4) En ce qui concerne la position et le rang qui sont aussi indiqués dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité, la terminologie utilisée doit être la même que dans ce document.
(5) Pour le personnel de quart, la partie réservée aux commentaires peut être utilisée pour indiquer le nombre d'heures qu'il est envisagé de consacrer à des tâches imprévues, par ailleurs, toute heure consacrée à ce type de tâche doit être comptabilisée dans la colonne où figure le total des heures de travail journalier.

# *Annexe 150-3.A2 MODÈLE DE REGISTRE DES HEURES DE TRAVAIL OU DE REPOS DES MARINS (1)*

*(Modifié par arrêté du 12/03/12)*

Nom du navire : ---------- Numéro OMI (le cas échéant) : ---------- Pavillon du navire : ----------

Marin (nom et prénoms) : ---------- Position/rang : ----------

Mois et année : ---------- Quart (2) : oui ☐ non ☐

*Biffer la mention inutile.*

Registre des heures de travail/repos (2)
*Veuillez indiquer s'il s'agit de périodes de travail ou de repos, selon le cas, à l'aide d'un X ou d'un trait continu ou d'une flèche.*

COMPLÉTER LE TABLEAU AU DOS

Les dispositions législatives ou réglementaires ou les conventions collectives nationales suivantes, qui régissent les limitations des heures de travail ou les périodes minimales de repos, s'appliquent à ce navire :

Je reconnais que ce registre reproduit fidèlement les heures de travail ou de repos du marin concerné.

Nom du capitaine ou de la personne autorisée par le capitaine à signer ce registre :

*Signature du capitaine ou de la personne autorisée :* *Signature du marin :*

Une copie de ce registre doit être donnée au marin.

Ce formulaire est examiné et approuvé conformément aux procédures établies par : (nom de l'autorité compétente)

(1) Le tableau doit être reproduit, selon le modèle, dans la ou les langues de travail utilisées à bord et en anglais.
(2) Cocher la mention qui convient.

| Veuillez indiquer les périodes de travail ou de repos, selon le cas, par un X , ou au moyen d'une ligne continue ou d'une flèche | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Nombre d'heures de repos dans une période de 24 heures | Commentaires | Le marin ne doit pas remplir cette partie (1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Heures Date | 00 | 01 | 02 | 03 | 04 | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | | | Nombre d'heures de travail ou de repos, selon le cas, dans une période de 24 heures (2) | Nombre d'heures de travail ou de repos, selon le cas, dans une période de 7 jours (2) |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Heures | 00 | 01 | 02 | 03 | 04 | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | | | | |

(1) Doit être remplie et utilisée conformément aux procédures prévues par l'autorité compétente dans le respect des exigences pertinentes de la convention (ri' 180) de l'OIT sur la durée de travail des gens de mer et les effectifs des navires, de 1996.

(2) Des calculs et des vérifications supplémentaires peuvent être requis pour s'assurer du respect des exigences pertinentes de la convention (n' 180) de l'OIT sur la durée à travail des gens de mer et les effectifs des navires, de 1996, et de la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, de 1978, telle que modifiée (convention STCW).

# Table des références

## Réglementation nationale

article L. 5334-4 du code des transports ..... 11
article R.5333-4 du code des transports ..... 8
code STCW ..... 10
Convention du travail maritime, 2006 ..... 12, 13, 14
convention SOLAS 74, chapitre II-1, partie A-1, règle 3-1 ..... 6
convention STCW ..... 10
décret n° 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer ..... 6
décret n°88-531 du 2 mai 1988 portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer ..... 6
directive 2002/59/CE ..... 14
division 180 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires ..... 6
loi du 20 août 2008 portant rénovation de la démocratie sociale et réforme du temps de travail et organisations professionnelles des entreprises françaises de transport et de service maritime ..... 6
MSC/Circ.884 ..... 15
règlement (CE) n° 391/2009 ..... 11, 14, 16
résolution OMI A.744(18) ..... 15
résolution OMI A.765(18) ..... 15