

DIVISION 180

SYSTEME DE VISITES OBLIGATOIRES CONTRIBUANT A L'EXPLOITATION EN TOUTE SECURITE DE SERVICES REGULIERS DE TRANSBORDEURS ROULIERS ET D'ENGINS A PASSAGERS A GRANDE VITESSE

(Titre modifié par arrêté du 21/09/06)

Edition du **05 AVRIL 2001**, parue au J.O. le **03 JUILLET 2001**

A jour des arrêtés suivants :

Date de signature	Date de parution J.O.
26-04-04	23-05-04
13-09-04	01-10-04
21-09-06	18-11-06

TABLE DES MATIERES

Article 180-01	Définitions (<i>Arrêtés des 26/04/04 et 21/09/06</i>)
Article 180-02	Champ d'application
Article 180-03	Vérifications initiales requises pour les engins à passagers à grande vitesse et les transbordeurs rouliers (<i>Arrêtés des 13/09/04 et 21/09/06</i>)
Article 180-04	Obligations des compagnies (<i>Modifié par arrêté du 21/09/06</i>)
Article 180-05	Visites spécifiques initiales (<i>Modifié par arrêté du 21/09/06</i>)
Article 180-06	Dispositions particulières (<i>Modifié par arrêté du 21/09/06</i>)
Article 180-07	Visites spécifiques régulières et autres visites (<i>Modifié par arrêté du 21/09/06</i>)
Article 180-08	Notification (<i>Modifié par arrêté du 21/09/06</i>)
Article 180-09	Interdiction d'exploitation (<i>Modifié par arrêté du 21/09/06</i>)
Article 180-09-1	Immobilisation et refus d'accès dans un port (<i>Créé par arrêté du 21/09/06</i>)
Article 180-10	Procédures relatives aux visites spécifiques initiales et régulières (<i>Modifié par arrêté du 21/09/06</i>)
Article 180-11	Enquêtes sur les accidents
Article 180-12	Mesures d'accompagnement (<i>Modifié par arrêté du 21/09/06</i>)
Article 180-13	Coopération entre Etats d'accueil (<i>Modifié par arrêté du 21/09/06</i>)
Article 180-14	Mesures de soutien
Article 180-15	Mises en œuvre
Annexe 180-A.1	<i>Exigences spécifiques applicables aux compagnies (Modifié par arrêté du 21/09/06)</i>
Annexe 180-A.2	<i>Procédures pour les visites spécifiques</i>
Annexe 180-A.3	<i>Guide indicatif à l'intention des inspecteurs qualifiés effectuant des visites au cours d'une traversée régulière (Modifié par arrêté du 21/09/06)</i>
Annexe 180-A.4	<i>Critères de qualification et d'indépendance pour les inspecteurs qualifiés</i>

Article 180-01
(Arrêtés des 26/04/04 et 21/09/06)

Définitions

Aux fins de la présente division, on entend par :

- 1 « passager » : toute personne autre que :
 - a) le capitaine et les membres d'équipage ou les autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire ; et
 - b) les enfants de moins d'un an.
- 2 « zone maritime » : toute zone maritime incluse dans une liste établie conformément à l'article 4 de la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers ;
- 3 « certificats » :
 - a) pour les engins à passagers à grande vitesse et les transbordeurs rouliers engagés dans des voyages internationaux, les certificats de sécurité délivrés conformément aux dispositions de la Convention SOLAS de 1974 telle que modifiée, ainsi que les registres des équipements pertinents et, le cas échéant, les certificats d'exemption et les permis d'exploitation ;
 - b) pour les engins à passagers à grande vitesse et les transbordeurs rouliers engagés dans des voyages nationaux, les certificats de sécurité délivrés conformément à la directive 98/18/CE, ainsi que les registres des équipements pertinents et, le cas échéant, les certificats d'exemption et les permis d'exploitation ;
- 4 « certificat d'exemption » : tout certificat délivré conformément aux dispositions de la règle IB/12 a) vi) de la Convention SOLAS de 1974 ;
- 5 « administration de l'Etat du pavillon » : les autorités compétentes de l'Etat dont le transbordeur roulier et l'engin à passagers à grande vitesse est autorisé à battre pavillon ;
- 6 « Etat d'accueil » : un Etat membre à destination ou au départ des ports duquel un engin à passagers à grande vitesse ou un transbordeur roulier assure un service régulier ;
- 7 « voyage international » : le voyage par mer d'un port français vers un port situé hors de France ou inversement ;
- 8 « voyage national » : le voyage effectué dans des zones maritimes entre un port français et ce même port ou un autre port français ;
- 9 « compagnie » : une société exploitant un ou plusieurs transbordeurs rouliers et à laquelle a été délivré un document de conformité conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil du 8 décembre 1995 concernant la gestion de la sécurité des transbordeurs rouliers de passagers, ou une société exploitant un engin à passagers à grande vitesse à laquelle a été délivré un document de conformité conformément à la règle IX/4 de la convention SOLAS de 1974 dans sa version actualisée ;
- 10 « code d'enquête sur les accidents maritimes » : le code d'enquête sur les accidents et incidents maritimes adopté par l'OMI dans sa résolution A.849 (20) du 27 novembre 1997 ;
- 11 « visite spécifique » : une visite effectuée par l'Etat d'accueil comme prévu à l'article 180.05 et 180.07 ;
- 12 « inspecteur qualifié » : un employé du secteur public ou une autre personne dûment autorisée par l'autorité compétente d'un Etat membre à effectuer des visites et des inspections en vue de la délivrance de certificats et répondant aux critères de qualification et d'indépendance visés à l'annexe 180-A.4 ;
- 13 « défaut » : une situation se révélant non conforme aux exigences de la présente division ;

- 14 « organisme agréé » : un organisme agréé conformément à l'article 4 de la directive 94/57/CE ;
- 15 « engin à passagers à grande vitesse » : un engin à grande vitesse tel que défini dans la règle X/1 de la convention SOLAS de 1974, dans sa version actualisée, qui transporte plus de douze passagers ;
- 16 « convention SOLAS de 1974 » : la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ainsi que les protocoles et amendements y afférents, dans sa version actualisée ;
- 17 « recueil HSC » : le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, contenu dans la résolution MSC.36(63) du comité de la sécurité maritime de l'OMI du 20 mai 1994, dans sa version actualisée ;
- 18 « transbordeur roulier » : un navire de mer destiné à transporter des passagers, équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de douze passagers ;
- 19 « DRAM » : la direction régionale des affaires maritimes dont le directeur exerce les attributions visées à l'article 4 du décret n° 97-156 du 19 février 1997, dans le ressort élargi visé à l'annexe IV dudit décret ;
- 20 « Centre de Sécurité des Navires compétent » : le centre de sécurité des navires dans la zone de compétence duquel le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse est exploité, ou le centre de sécurité des navires le plus approprié désigné par le directeur régional des affaires maritimes ou par une décision conjointe de plusieurs directeurs régionaux des affaires maritimes 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 à l'article 120-1.04 de la division 120 du présent règlement ;
- 21 « CROSS (Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage) compétent » : le service de recherche et de sauvetage français, tel que défini dans les règles V/2 et V/7 de la Convention SOLAS en vigueur et aux articles 221-V/2 et 221-V/7 de la division 221 du présent règlement, dans la zone duquel le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse est exploité ;
- 22 «service régulier» : une série de traversées par transbordeur roulier 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 :
- a) soit selon un horaire publié ;
 - b) soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable.

Article 180-02

Champ d'application

1 La présente division s'applique à tous les engins à passagers à grande vitesse et transbordeurs rouliers assurant un service régulier à destination ou au départ d'un port français, quel que soit leur pavillon, lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux ou nationaux dans des zones maritimes de classe A.

Article 180-03

(Arrêtés des 13/09/04 et 21/09/06)

Vérifications initiales requises pour les engins à passagers à grande vitesse et les transbordeurs rouliers

1 Avant qu'un engin à passagers à grande vitesse ou transbordeur roulier ne soit mis en exploitation dans le cadre d'un service régulier ou dans les douze mois qui suivent la date d'entrée en vigueur de la présente division pour un engin à passagers à grande vitesse ou transbordeur roulier déjà en exploitation dans le cadre d'un service régulier, le Centre de Sécurité des Navires compétent vérifie que les engins à passagers à grande vitesse et transbordeurs rouliers :

- 1.1 ont obtenu un certificat valide délivré par l'administration de l'Etat du pavillon ou par un organisme agréé agissant en son nom ;
- 1.2 ont fait l'objet de visites en vue de la délivrance de certificats conformément aux procédures et dispositions pertinentes annexées à la Résolution A.746(18) de l'Assemblée de l'OMI sur les directives en matière de visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance de certificats, telle qu'amendée, ou à des procédures permettant d'atteindre le même objectif ;
- 1.3 sont certifiés conformes aux normes de classification définies par les règles d'un organisme agréé ou des règles considérées comme équivalentes par l'administration de l'Etat du pavillon pour la construction et l'entretien de la coque, des machines, des installations électriques et des systèmes de contrôle ;
- 1.4 sont équipés d'un enregistreur de données du voyage (VDR) fournissant des informations en vue d'une éventuelle enquête en cas d'accident. Le VDR doit être conforme aux normes de performance de la Résolution A.861(20) de l'Assemblée de l'OMI du 27 novembre 1997 ainsi qu'aux normes d'essai définies par la norme n°61996 de la Commission Electrotechnique Internationale. Toutefois pour les VDR installés à bord des engins à passagers à grande vitesse et transbordeurs rouliers construits avant le 29 avril 1999, des exemptions de conformité à certaines des exigences peuvent être accordées.
- 1.5. sont conformes aux exigences de stabilité spécifiques adoptées au niveau régional, et transposées dans leur législation nationale conformément à la procédure de notification prévue par la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information ⁽¹⁾, lorsqu'ils effectuent dans cette région un service couvert par cette législation nationale, à condition que ces exigences n'aillent pas au-delà de celles spécifiées à l'annexe de la résolution 14 (prescriptions de stabilité annexées à l'accord) de la conférence SOLAS de 1995 et qu'elles aient été notifiées au secrétaire général de l'OMI conformément aux procédures visées au point 3 de ladite résolution ;
- 1.6. que le plan de coopération avec les services de recherche et de sauvetage visé à l'article 221-V/7.3 de la division 221 du présent règlement a bien été établi en coopération avec le CROSS compétent et jugé approprié par celui-ci.

Article 180-04

(Modifié par arrêté du 21/09/06)

Obligations des compagnies

Avant qu'un engin à passagers à grande vitesse ou transbordeur roulier ne soit mis en exploitation dans le cadre d'un service régulier ou dans les douze mois qui suivent la date d'entrée en vigueur de la présente division pour un engin à passagers à grande vitesse ou transbordeur roulier déjà en exploitation dans le cadre d'un service régulier, le Centre de Sécurité des Navires compétent vérifie :

- 1 que les compagnies qui exploitent ou comptent exploiter un tel engin à grande vitesse ou transbordeur dans le cadre d'un service régulier :
 - 1.1 prennent les mesures nécessaires à l'application des exigences spécifiques visées à l'annexe 180-A.1 de la présente division et fournissent aux États d'accueil concernés par le service régulier la preuve de la conformité à ce paragraphe et à l'article 180.03.
 - 1.2 conviennent à l'avance que les États d'accueil ou tout État membre particulièrement intéressé peuvent procéder, participer pleinement ou coopérer à toute enquête sur un accident ou incident maritime tel que défini dans le code d'enquête sur les accidents maritimes, et leur donner l'accès aux informations fournies par le VDR de leur transbordeur ou engin impliqué dans un accident ou incident.

¹ JO n° L 204 du 21 juillet 1998, p. 37. Directive modifiée par la directive 98/48/CE (JO n° L 217 du 5 août 1998, p. 18)

2 que, pour de tels transbordeurs ou engins battant un pavillon autre que celui d'un État membre, l'État de ce pavillon a accepté l'engagement de la compagnie de se conformer aux exigences de la présente division.

Article 180-05

(Modifié par arrêté du 21/09/06)

Visites spécifiques initiales

1 Avant qu'un engin à passagers à grande vitesse ou transbordeur roulier ne soit mis en exploitation dans le cadre d'un service régulier ou dans les douze mois qui suivent la date d'entrée en vigueur de la présente division pour un engin à passagers à grande vitesse ou transbordeur roulier déjà en exploitation dans le cadre d'un service régulier, le Centre de Sécurité des Navires compétent procède à une visite spécifique initiale conformément aux directives exposées aux annexes 180-A.1 et 180-A.2, afin de vérifier que l'engin à passagers à grande vitesse ou transbordeur roulier remplit les conditions requises pour l'exploitation d'un service régulier à destination ou au départ d'un ou de plusieurs de ses ports.

2 Lorsque le présent article est appliqué avant la mise en exploitation, le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec le CROSS compétent et la DRAM fixe pour la visite spécifique initiale une date qui ne dépasse pas un mois après la réception de la preuve nécessaire pour terminer la vérification visée aux articles 180-03 et 180-04.

Article 180-06

(Modifié par arrêté du 21/09/06)

Dispositions particulières

1 Lorsqu'un engin à passagers à grande vitesse ou un transbordeur roulier est transféré vers un autre service régulier, le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec le CROSS compétent et la DRAM tient le plus grand compte des vérifications et visites effectuées précédemment sur ce navire ou engin en vue d'une exploitation dans le cadre d'un service régulier antérieur couvert par la présente division.

2 L'application des articles 180-03, 180-04 et 180-05 n'est pas requise lorsqu'un engin à passagers à grande vitesse ou transbordeur roulier conforme à la présente division et effectuant déjà un service régulier couvert par la présente division est transféré vers un autre service régulier dont les caractéristiques de route sont reconnues similaires par le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec le CROSS compétent et la DRAM.

A la demande d'une compagnie, le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec le CROSS compétent et la DRAM peut confirmer à l'avance son accord sur les cas où les caractéristiques de route sont similaires.

3 Lorsque par suite de circonstances imprévues, un engin à passagers à grande vitesse ou un transbordeur roulier de remplacement doit être mis en service rapidement pour assurer la continuité du service et que les paragraphes 1 et 2 ne sont pas applicables, le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec le CROSS compétent et la DRAM peut autoriser la mise en exploitation de ce transbordeur ou engin à passagers à condition :

3.1 qu'une inspection visuelle et un contrôle des documents ne portent pas à craindre que l'engin à passagers à grande vitesse ou transbordeur roulier ne remplisse pas les conditions nécessaires pour une exploitation en toute sécurité ; et

3.2 que les vérifications et visites visées aux articles 180.03, 180.04 et 180.05 soient effectuées dans un délai d'un mois .

Article 180-07
(Modifié par arrêté du 21/09/06)

Visites spécifiques régulières et autres visites

1 Le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec le CROSS compétent et la DRAM effectue une fois par période de douze mois :

- 1.1 une visite spécifique conformément à l'annexe 180-A.2 ; et
- 1.2 une visite au cours d'un service régulier, portant sur un nombre suffisant des points énumérés aux annexes 180-A.1, 180-A.2 et 180-A.3 pour vérifier que l'engin à passagers à grande vitesse ou transbordeur roulier continue de remplir toutes les conditions nécessaires pour son exploitation en toute sécurité.

Une visite spécifique initiale effectuée conformément à l'article 180-05 fait office de visite spécifique aux fins du présent article.

2 Le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec le CROSS compétent et la DRAM effectue une visite spécifique conformément à l'annexe 180-A.2 chaque fois que l'engin à passagers à grande vitesse ou le transbordeur roulier subit des réparations, des modifications et transformations majeures, en cas de changement de gestion ou de pavillon ou en cas de transfert de classe. Toutefois, en cas de changement de gestion ou de pavillon ou en cas de transfert de classe, après prise en compte des vérifications et visites effectuées précédemment pour le navire, et à condition que ce changement ou transfert n'affecte pas l'exploitation en toute sécurité de l'engin à passagers à grande vitesse ou du transbordeur roulier, le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec le CROSS compétent et la DRAM peut dispenser le transbordeur ou l'engin concerné de la visite spécifique requise par le présent paragraphe.

3 Si les visites visées au paragraphe 1 confirment ou révèlent des défauts en rapport avec les exigences de la présente division entraînant une interdiction d'exploitation, tous les coûts liés à ces visites au cours de toute période comptable normale sont à la charge de la compagnie.

Article 180-08
(Modifié par arrêté du 21/09/06)

Notification

Le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec le CROSS compétent et la DRAM informe rapidement les compagnies par écrit du résultat des vérifications et visites visées aux articles 180-03, 180-04, 180-05 et 180-07.

Article 180-09
(Modifié par arrêté du 21/09/06)

Interdiction d'exploitation

Le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec la DRAM interdit l'exploitation d'un engin à passagers à grande vitesse ou transbordeur roulier sur une ligne régulière :

- 1.1 en cas d'impossibilité de confirmer le respect des exigences des articles 180.03 et 180.04 ;
- 1.2 lorsque les visites spécifiques visées aux articles 180.05 et 180.07 ont révélé des défauts qui constituent un danger immédiat pour la vie de l'équipage et des passagers, pour le transbordeur ou l'engin ;
- 1.3 en cas de non-conformité établie - à l'article 54-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 tel que modifié relatif aux conditions minimales exigées pour les navires transportant des marchandises dangereuses, à la Convention STCW 95 et au Code de gestion de la sécurité - laquelle constitue un danger immédiat pour la vie de l'équipage et des passagers, pour le transbordeur ou l'engin ;

1.4 lorsqu'il n'a pas été consulté par l'Etat du pavillon sur les questions visées à l'article 180.12, paragraphe 1 ou 3 ;

jusqu'à ce qu'il soit établi que le danger a été écarté et que les exigences de la présente division sont satisfaites.

2 Le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec la DRAM informe la compagnie par écrit de sa décision d'interdire l'exploitation dudit engin à passagers à grande vitesse ou dudit transbordeur roulier en immobilisant le navire. Il indique les motifs de sa décision.

3 Toutefois, lorsque l'engin à passagers à grande vitesse ou transbordeur roulier est déjà exploité dans le cadre d'un service régulier et que des défauts sont établis, le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec la DRAM oblige la compagnie à prendre les mesures nécessaires pour y remédier rapidement ou dans un délai déterminé et raisonnable à condition que les défauts ne constituent pas un danger immédiat pour la sécurité du transbordeur ou de l'engin, son équipage et ses passagers. Après correction des défauts, il vérifie si les corrections ont été réalisées à son entière satisfaction. Si tel n'est pas le cas, il interdit l'exploitation du transbordeur ou engin.

4 Lorsque les articles 180-03, 180-04 et 180-05 sont appliqués avant la mise en exploitation d'un transbordeur roulier ou d'un engin à passager à grande vitesse dans le cadre d'un service régulier, toute décision visant à interdire l'exploitation dudit transbordeur ou dudit engin doit être prise dans le mois qui suit la visite initiale et être communiquée immédiatement à la compagnie.

Article 180-09-1

(Créé par arrêté du 21/09/06)

Immobilisation et refus d'accès dans un port

L'immobilisation et le refus d'accès d'un engin à passagers à grande vitesse ou d'un transbordeur roulier battant un pavillon étranger sont effectués conformément aux dispositions de la division 150 du présent règlement.

Article 180-10

(Modifié par arrêté du 21/09/06)

Procédures relatives aux visites spécifiques initiales et régulières

1 Les engins à passagers à grande vitesse et les transbordeurs rouliers dont les visites spécifiques ont satisfait le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec la DRAM sont dispensés par ces derniers des inspections renforcées visées à l'article 150-1.06, paragraphe 4 du présent règlement et des inspections renforcées en raison de leur appartenance à la catégorie des navires à passagers visée à l'article 180-06 paragraphe 1 et à l'annexe 180-A.4 du présent règlement.

2 Lorsqu'un ou plusieurs autres Etats d'accueil sont concernés par une visite spécifique du même navire ou engin, le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec la DRAM agit en coopération avec l'administration de ces Etats. Les visites spécifiques sont effectuées par une équipe composée d'inspecteurs qualifiés du ou des États d'accueil concernés. S'il y a lieu d'évaluer qualitativement le respect des dispositions des règlements des sociétés de classification, un expert d'un organisme agréé est inclus, le cas échéant, à l'équipe de visite. Les inspecteurs signalent les défauts aux administrations des Etats d'accueil. Une copie du rapport de visite est adressée à l'Etat du pavillon.

3 Le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec la DRAM peut effectuer une visite conjointe à la demande d'un autre Etat d'accueil concerné.

4 Lorsque les compagnies l'exigent, l'administration de l'État du pavillon qui n'est pas un État d'accueil peut être représentée lors des visites spécifiques effectuées conformément aux dispositions de la présente division.

5 Lors de la planification d'une visite conformément aux articles 180-05 et 180-07, le Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec la DRAM tient dûment compte du programme d'exploitation et d'entretien du transbordeur ou de l'engin.

6 Les résultats des visites spécifiques sont consignés dans un rapport dont une copie est remise au capitaine. Un enregistrement du rapport est effectué dix jours au plus tard après la date de la visite sur la base de données communautaire. Si le navire inspecté bat le pavillon d'un État étranger, l'enregistrement est également effectué dans SIRENaC sans délai avec l'indication « inspection renforcée » pour les visites spécifiques initiales et régulières et « inspection détaillée » pour les visites au cours d'un service régulier.

7 En cas de désaccord persistant entre États d'accueil sur le respect des exigences visées à l'article 180-03 et à l'article 180-04, paragraphe 1, la Sous-Direction de la Sécurité Maritime communique immédiatement à la Commission les motifs du désaccord.

Article 180-11

Enquêtes sur les accidents

1 La procédure d'enquête est lancée par le Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autre événements de mer (BEA mer) lorsqu'un transbordeur roulier ou un engin à passagers à grande vitesse, quel que soit son pavillon, est impliqué dans un accident maritime survenu dans :

- les eaux territoriales françaises ; ou
- des eaux n'appartenant pas aux eaux territoriales d'un autre Etat membre si la France est le dernier Etat visité par le navire.

2 Le BEA mer reste responsable de l'enquête et de la coordination avec les autres Etats particulièrement intéressés jusqu'à ce que l'Etat principal de l'enquête ait été désigné d'un commun accord.

Article 180-12

(Modifié par arrêté du 21/09/06)

Mesures d'accompagnement

1 Si l'administration délivre ou reconnaît un certificat d'exemption, elle collabore avec l'État d'accueil ou l'administration de l'État du pavillon concerné pour résoudre, avant la visite spécifique initiale, tout désaccord concernant la pertinence des exemptions.

2 Les engins à passagers à grande vitesse et transbordeurs rouliers qui assurent un service régulier à destination ou au départ de ports français doivent avoir reçu un numéro d'identification conformément au système de numéros d'identification des navires adopté par l'OMI dans sa résolution A.600(15).

3 L'administration veille à collaborer pleinement, en sa qualité d'État d'accueil, avec l'administration de l'État du pavillon avant la délivrance du permis d'exploiter un engin à grande vitesse, conformément aux dispositions du paragraphe 1.9.3 du recueil HSC. Elle veille à la mise en place et au maintien des restrictions d'exploitation qu'exigent les circonstances locales en vue de protéger la vie, les ressources naturelles et les activités côtières, et prend les mesures nécessaires pour assurer l'application efficace de ces restrictions.

Article 180-13

(Modifié par arrêté du 21/09/06)

Coopération entre Etats d'accueil

1 L'administration en tant qu'Etat d'accueil concerné par un service régulier, se consulte avec le ou les autre(s) Etat(s) d'accueil concerné(s) par le même service régulier pour appliquer les dispositions de la présente division.

2 En particulier, pour l'application des mesures prévues au paragraphe 2 de l'article 180-10 et lorsqu'une visite spécifique est effectuée par une équipe conjointe composée d'inspecteurs qualifiés français et d'un ou de plusieurs Etats d'accueil, un chef de l'équipe conjointe est désigné en concertation entre les chefs des équipes d'inspecteurs des États d'accueil concernés. Dans ce cas, le rapport d'inspection remis au capitaine est visé conjointement par les chefs des équipes d'inspecteurs de chaque Etat d'accueil.

3 Le rapport d'une inspection effectuée par une équipe conjointe d'inspecteurs de plusieurs Etats d'accueil est enregistré sur la base de données communautaire par le chef d'équipe conjointe désigné. En fonction du pavillon du navire inspecté, un enregistrement du rapport dans SIRENaC est également effectué par l'un des chefs d'équipes d'inspecteurs des Etats d'accueil après concertation entre les chefs d'équipes d'inspecteurs des Etats d'accueil si nécessaire.

Article 180-14

Mesures de soutien

L'administration informe les pays tiers qui assument des responsabilités en tant qu'Etats du pavillon ou des responsabilités comparables à celles de l'administration en sa qualité d'Etat d'accueil pour des engins à passagers à grande vitesse et transbordeurs rouliers entrant dans le champ d'application des présentes dispositions et opérant entre un port français et un port d'un pays tiers, des exigences imposées par les présentes dispositions à toute compagnie assurant un service régulier à destination ou au départ d'un port français.

Article 180-15

Mise en œuvre

Les dispositions de l'article 180-03, paragraphe 1.4, sont applicables au plus tard le 1^{er} février 2003, soit trente mois après la date de publication de la norme CEI n°61996.

ANNEXE 180-A.1**EXIGENCES SPÉCIFIQUES APPLICABLES AUX COMPAGNIES
(visées à l'article 180-04, paragraphe 1, et aux articles 180-05 et 180-07)**

Les compagnies veillent à ce que, à bord de leurs engins à passagers à grande vitesse et transbordeurs rouliers :

- 1 avant l'appareillage du navire ou de l'engin, le capitaine ait accès aux informations appropriées concernant la disponibilité de systèmes terrestres d'aide à la navigation et d'autres systèmes d'information pouvant l'aider dans la conduite en toute sécurité de la navigation, et qu'il participe aux systèmes d'aide à la navigation et d'information mis en place par l'administration ;
- 2 les dispositions pertinentes des paragraphes 2 à 6 de la circulaire MSC/Circ.699 (directives révisées concernant les instructions de sécurité pour les passagers) du Comité de la sécurité maritime soient appliquées ;
- 3 un tableau où figurent les conditions de vie et de travail à bord du navire soit placé en un endroit aisément accessible et indique au moins :
 - a) le programme de service en mer et au port,
 - b) le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos requis pour le personnel de veille ;
- 4 le capitaine dispose de la possibilité de prendre les décisions qui, selon son jugement de professionnel, sont nécessaires pour une navigation et une exploitation en toute sécurité, notamment dans des conditions météorologiques difficiles et en cas de mer forte ;
- 5 le capitaine tienne un registre des activités et incidents de navigation qui sont importants pour la sécurité de la navigation ;
- 6 toute avarie ou déformation permanente au niveau des portes de bordé et des tôles de bordé adjacentes pouvant affecter l'intégrité du transbordeur ou de l'engin, ainsi que tout défaut au niveau des dispositifs d'assujettissement de ces portes soient signalés rapidement au Centre de Sécurité des Navires compétent en liaison avec la Sous-Direction de la sécurité maritime et soient réparés rapidement d'une façon qu'ils jugent satisfaisante ;
- 7 un plan de voyage à jour soit disponible avant l'appareillage de l'engin à passagers à grande vitesse ou du transbordeur roulier. Lors de l'élaboration du plan de voyage, il convient de tenir compte des directives sur la planification du voyage contenues dans la résolution A.893(21) de l'Assemblée ;
- 8 les informations générales concernant les services et l'assistance mis à la disposition des personnes âgées et des personnes handicapées à bord du navire ou engin soient portées à la connaissance des passagers et soient disponibles dans des formats adaptés aux personnes souffrant de handicaps visuels.
- 9 L'administration veille à ce que les compagnies exploitant des services réguliers d'engins à passagers à grande vitesse ou transbordeurs rouliers à destination ou au départ des ports français soient en mesure de mettre en œuvre un système intégré de plans d'urgence à bord. À cet effet, elle a recours au cadre que fournit la résolution A.852 (20) de l'OMI sur les directives relatives à la structure d'un système intégré de planification des situations d'urgence à bord. Si un ou plusieurs autre(s) État(s) membre(s) est concerné par le service régulier en tant qu'États d'accueil, l'administration établit en commun avec cet ou ces État(s) un plan pour les différents trajets.

ANNEXE 180-A-2**PROCEDURES POUR LES VISITES SPÉCIFIQUES****(visées aux articles 180-05 et 180-07)**

- 1 Les visites spécifiques ont pour objet de vérifier, sur la base des certificats, la conformité des navires aux exigences légales, et notamment en matière de construction, de compartimentage et de stabilité, d'équipements et d'installations électriques, de chargement, de protection contre l'incendie, de nombre maximum de passagers, d'engins de sauvetage et de transport de marchandises dangereuses, de radiocommunications et de navigation sont respectées et comprennent, le cas échéant, les éléments suivants :
 - le démarrage du générateur de secours,
 - une inspection de l'éclairage de secours,
 - une inspection de la source d'énergie électrique de secours pour les installations de radiocommunications,
 - un essai du dispositif de communication avec le public,
 - un exercice d'incendie comprenant une démonstration de la capacité d'utiliser les équipements de pompiers,
 - la mise en marche de la pompe d'incendie de secours, avec deux lances branchées sur la conduite principale en fonctionnement,
 - l'essai des commandes d'arrêt d'urgence à distance de l'alimentation en combustible des chaudières, des machines principales et auxiliaires, ainsi que des ventilateurs,
 - l'essai des commandes sur place et à distance de fermeture des volets d'incendie,
 - l'essai des systèmes de détection et d'alarme d'incendie,
 - l'essai de la fermeture normale des portes d'incendie,
 - la mise en marche des pompes d'assèchement,
 - la fermeture des portes-cloisons étanches à l'aide des commandes sur place et à distance,
 - une démonstration prouvant que les membres clés de l'équipage sont familiarisés avec le plan de lutte contre les avaries,
 - la mise à l'eau d'au moins un canot de secours et d'une embarcation de sauvetage, l'essai de leur système de propulsion et de l'appareil à gouverner, et leur remise à bord dans leur position d'arrimage à bord,
 - la vérification de l'inventaire de toutes les embarcations de sauvetage et canots de secours,
 - l'essai des appareils à gouverner principal et auxiliaire du navire ou engin.
- 2 Les visites spécifiques comportent la vérification du système d'entretien planifié à bord.

3 Les visites spécifiques portent plus particulièrement sur le degré de familiarisation de l'équipage avec les procédures de sécurité et d'urgence ainsi que sur leur efficacité à les appliquer, l'entretien, la composition de l'équipage, les méthodes de travail, la sécurité des passagers, les opérations sur la passerelle, les opérations liées à la cargaison et aux véhicules. Les visites comportent également une vérification de la capacité des marins de comprendre et, si nécessaire, de donner des ordres et des instructions ainsi que de faire rapport dans la langue de travail commune indiquée dans le journal de bord, ainsi que des documents prouvant que les membres de l'équipe ont suivi avec succès une formation spéciale, particulièrement en ce qui concerne :

- l'encadrement des passagers,
- la familiarisation,
- la sécurité, pour le personnel fournissant une assistance directe aux passagers dans les espaces qui leur sont réservés et notamment aux personnes âgées et aux personnes handicapées en cas d'urgence,
- la gestion des situations de crise et le comportement humain,
- La visite spécifique comprend une évaluation de la fatigue et une évaluation destinée à déterminer si le système d'affectation du personnel entraîne une fatigue excessive, particulièrement pour le personnel de veille.

4 Les certificats de compétence des membres de l'équipage délivrés par des États tiers ne sont reconnus que s'ils sont conformes à la règle 1/10 de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets de veille, 1978 (STCW).

ANNEXE 180-A.3**GUIDE INDICATIF A L'INTENTION DES INSPECTEURS QUALIFIÉS
EFFECTUANT DES VISITES AU COURS D'UNE TRAVERSEE REGULIERE****(visées à l'article 180-07, paragraphe 1)***1 Informations concernant les passagers*

Vérifier si le nombre de passagers pour lequel le transbordeur roulier ou l'engin à passagers à grande vitesse (ci-après dénommé « navire » est certifié n'est pas dépassé ; si le système d'enregistrement des informations relatives aux passagers est conforme aux réglementations et est efficace.

Déterminer comment les informations concernant le nombre total de passagers sont transmises au capitaine et, le cas échéant, comment les passagers effectuant une double traversée sans aller à terre sont inclus dans le total pour le voyage de retour.

2 Informations concernant le chargement et la stabilité

Vérifier si, le cas échéant, des indicateurs de tirant d'eau fiables sont disponibles et sont utilisés ; que des mesures sont prises pour veiller à ce que le navire ne soit pas surchargé et la ligne de charge de compartimentage appropriée n'est pas submergée ; si l'évaluation du chargement et de la stabilité est effectuée comme prévu ; si les véhicules transportant des marchandises et les autres éléments de la cargaison sont pesés et les chiffres sont communiqués au navire en vue de l'évaluation du chargement et de la stabilité ; si les plans de lutte contre les avaries sont affichés en permanence et des opuscules contenant les informations relatives à la lutte contre les avaries sont mis à la disposition des officiers du navire.

3 Sécurité en mer

S'assurer que le navire, avant son appareillage, est en état de prendre la mer, notamment par une procédure confirmant que toutes les portes de bordé étanches à l'eau et aux intempéries sont fermées, que toutes les portes des ponts-garages sont fermées avant l'appareillage du navire ou ne restent ouvertes que le temps nécessaire à la fermeture de la visière d'étrave.

Vérifier les dispositifs de fermeture des portes d'étrave, arrière et latérales, et l'existence de voyants lumineux et d'un système de surveillance par télévision indiquant leur état sur la passerelle de navigation. Tout problème de fonctionnement des voyants lumineux, particulièrement en ce qui concerne les commutateurs au niveau des portes, doit être constatée et signalée.

4 Consignes de sécurité

Vérifier la forme des consignes de sécurité de routine et l'affichage d'instructions et de conseils sur les procédures d'urgence dans la ou les langues appropriées.

Vérifier si les consignes de sécurité sont diffusées au début du voyage et peuvent être entendues dans tous les lieux auxquels les passagers ont accès, y compris les ponts découverts.

5 Mentions au journal de bord

Vérifier le journal de bord pour s'assurer qu'il y est fait mention des procédures de fermeture de la porte d'étrave, de la porte arrière et d'autres portes étanches à l'eau et aux intempéries, des exercices de manœuvre des portes étanches de compartimentage, de l'essai des appareils à gouverner, etc.

Vérifier en outre si les données relatives au tirant d'eau, aux franc-bords et à la stabilité sont enregistrées ainsi que la langue de travail commune de l'équipage.

6 Marchandises dangereuses

Vérifier si toute cargaison de marchandises dangereuses ou polluantes est transportée conformément aux réglementations pertinentes et, notamment, si une déclaration concernant les marchandises dangereuses et polluantes est fournie, accompagnée d'un manifeste ou d'un plan d'arrimage indiquant leur emplacement à bord,

si le transport de la cargaison en question est autorisé sur les navires à passagers et si les marchandises dangereuses et polluantes sont convenablement marquées, étiquetées, arrimées et séparées du reste de la cargaison.

Vérifier si les véhicules transportant des marchandises dangereuses et polluantes sont identifiés et arrimés de façon adéquate ; si, en cas de transport de marchandises dangereuses et polluantes, une copie du manifeste ou du plan d'arrimage est disponible à terre, si le capitaine a connaissance des exigences en matière de notification conformément à la directive 93/75/CEE, dans sa version modifiée, et des instructions relatives aux procédures d'urgence à suivre et aux premiers secours en cas d'incident impliquant des marchandises dangereuses ou des polluants marins.

Vérifier si le système de ventilation des ponts-garages fonctionne à tout moment, si la ventilation est renforcée lorsque le moteur des véhicules est en marche et s'il existe sur la passerelle un dispositif indiquant que la ventilation des ponts-garages fonctionne.

7 *Arrimage des véhicules de transport de marchandises*

Déterminer comment les véhicules de transport de marchandises sont arrimés (par groupes ou par saisines individuelles, par exemple), si un nombre suffisant de points d'ancrage est disponible.

Vérifier les dispositifs d'arrimage des véhicules de transport de marchandises par gros temps, l'éventuel système d'arrimage des cars et des motos et la disponibilité d'un manuel d'arrimage de la cargaison.

8 *Ponts-garages*

Vérifier si les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers à cargaison sont surveillés en permanence par un service de ronde ou un système de télévision de manière que l'on puisse observer tout mouvement des véhicules par gros temps et tout accès non autorisé par des passagers ;

Vérifier si les portes d'incendie et accès restent fermés et si des avis sont affichés interdisant aux passagers de se rendre sur les ponts-garages lorsque le navire fait route.

9 *Fermeture des Portes étanches*

Vérifier si la procédure de fermeture des portes étanches de compartimentage décrite dans les instructions d'utilisation du navire est suivie, si les exercices requis sont effectués, si la commande des portes étanches à partir de la passerelle est maintenue, si possible, sur "local", si les portes restent fermées en cas de visibilité réduite et toute situation dangereuse, si les membres d'équipage sont informés de la manière correcte de manœuvrer les portes et sont conscients des dangers que comporte une manœuvre incorrecte.

10 *Surveillance incendie par service de ronde*

Vérifier si un service de ronde efficace est maintenu afin de déceler rapidement tout début d'incendie. Cette surveillance doit s'étendre aux locaux de catégorie spéciale non équipés d'un système fixe de détection et d'alarme d'incendie, les rondes dans ces locaux pouvant être effectuées comme indiqué au paragraphe 8.

11 *Communications en cas d'urgence*

Vérifier si, en fonction du rôle d'appel, il y a un nombre suffisant de membres de l'équipage pour venir en aide aux passagers en cas d'urgence et s'ils sont facilement identifiables et capables de communiquer avec les passagers en cas d'urgence, en tenant compte d'une combinaison appropriée et adéquate d'un ou de plusieurs des facteurs suivants :

- a) la ou les langues correspondant aux principales nationalités des passagers transportés sur un trajet déterminé ;
- b) la probabilité que la capacité d'employer un vocabulaire anglais élémentaire pour les instructions de base peut constituer un moyen de communication avec un passager qui a besoin d'assistance, que ce passager et le membre de l'équipage partagent une langue commune ou non ;
- c) la nécessité éventuelle de communiquer, lors d'une urgence, par un autre moyen (démonstration, signaux gestuels ou attirer l'attention sur l'emplacement des instructions, des postes de rassemblement,

des dispositifs de sauvetage ou des voies d'évacuation lorsque la communication orale est impossible en pratique) ;

- d) la mesure dans laquelle des instructions de sécurité complètes ont été communiquées aux passagers dans leur(s) langue(s) maternelle(s) ;
- e) les langues dans lesquelles des consignes d'urgence peuvent être diffusées en cas d'urgence ou lors d'un exercice pour donner les instructions essentielles aux passagers et faciliter la tâche des membres de l'équipage dans l'assistance aux passagers.

12 *Langue de travail commune des membres de l'équipage*

Vérifier si une langue de travail a été établie afin d'assurer un travail efficace de l'équipage en matière de sécurité, et si cette langue de travail est indiquée dans le journal de bord du navire.

13 *Équipement de sécurité*

Vérifier si les dispositifs de sauvetage et de lutte contre l'incendie, notamment les portes d'incendie et d'autres éléments destinés à la protection contre l'incendie qui peuvent être aisément inspectés, se trouvent en bon état d'entretien ; si les plans de lutte contre l'incendie sont affichés en permanence ou que des opuscules contenant les informations équivalentes sont mis à la disposition des officiers du navire ; si les brassières de sauvetage sont arrimées de façon adéquate et si l'emplacement des brassières de sauvetage pour les enfants est aisément identifiable ; si le chargement des véhicules n'empêche pas la manœuvre des moyens de lutte contre l'incendie, des dispositifs d'arrêt d'urgence, des vannes de décharge etc., qui peuvent se trouver sur les ponts garages.

14 *Équipement de navigation et de radiocommunications*

Vérifier si l'équipement de navigation et de radiocommunications, y compris les radiobalises de secours (RLS), sont opérationnels

15 *Éclairage de secours supplémentaire*

Vérifier s'il existe un éclairage de secours supplémentaire lorsque la réglementation l'exige et si les défauts de fonctionnement sont consignés dans un registre.

16 *Moyens d'évacuation*

Vérifier si les moyens d'évacuation sont indiqués conformément aux règles applicables et sont illuminés par les sources d'électricité principale et de secours. Déterminer quelles sont les mesures prises pour que les véhicules n'entraient pas les voies d'évacuation lorsque celles-ci traversent les ponts-garages.

Vérifier si les issues, particulièrement celles des boutiques, qui se sont déjà trouvées obstruées par une quantité excessive de marchandises, restent dégagées.

17 *Manuel des opérations*

Vérifier si des copies du manuel des opérations sont fournies au capitaine et à chaque officier supérieur et si d'autres copies sont mises à la disposition de tous les membres de l'équipage.

Vérifier s'il existe des listes de contrôle couvrant les préparatifs de l'appareillage et d'autres opérations.

18 *Propreté de la salle des machines*

Vérifier si la salle des machines est maintenue en état de propreté selon les procédures d'entretien.

19 *Élimination des débris*

Vérifier si les moyens de traitement et d'élimination des débris sont satisfaisants.

20 *Entretien planifié*

Toutes les compagnies doivent prévoir des prescriptions spécifiques pour l'entretien planifié de tous les éléments liés à la sécurité, y compris la porte d'étrave, la porte arrière et les ouvertures latérales ainsi que leurs

dispositifs de fermeture, la salle des machines et l'équipement de sécurité. Tous les éléments doivent être vérifiés périodiquement, afin que les normes de sécurité soient maintenues au niveau le plus élevé. Il doit exister des procédures d'enregistrement des défauts et de confirmation qu'on y a remédié de façon appropriée, afin que le capitaine et la personne à terre désignée au sein de la structure d'encadrement de la compagnie soient au courant de ces défauts et soient informés, dans un délai déterminé, lorsqu'ils ont été rectifiés. La vérification périodique du fonctionnement des dispositifs de fermeture des portes d'étrave intérieure et extérieure doit comprendre l'inspection des indicateurs, de l'équipement de surveillance et des dalots dans les espaces situés entre la visière d'étrave et la porte intérieure, et plus particulièrement les mécanismes de fermeture ainsi que leur système hydraulique.

21 *En cours de navigation*

En cours de navigation, il convient de vérifier s'il n'y a pas surpeuplement, notamment en ce qui concerne la disponibilité de sièges et l'obstruction des couloirs, escaliers et issues de secours par des bagages et des passagers ne trouvant pas de place assise, si les passagers ont évacué le pont-garage avant l'appareillage du navire et ne peuvent de nouveau y avoir accès que juste avant l'accostage.

ANNEXE 180-A.4

**CRITÈRES DE QUALIFICATION ET D'INDÉPENDANCE POUR LES
INSPECTEURS QUALIFIÉS
(article 180-01, point 12)**

1 Pour procéder aux visites spécifiques visées à l'article 180-5, l'inspecteur qualifié doit être autorisé par l'autorité compétente de l'État membre.

2 Soit :

2.1. l'inspecteur qualifié doit avoir exercé, auprès de l'autorité compétente d'un État membre, pendant un an au moins la fonction d'inspecteur de l'État du pavillon dans le domaine des visites et de la délivrance de certificats, conformément à la convention SOLAS de 1974 ; et

- a) être titulaire d'un brevet de capitaine l'autorisant à commander un navire de 1.600 tonneaux ou plus (convention STCW, règle II/2) ; ou
- b) être titulaire d'un brevet de chef mécanicien l'autorisant à remplir cette tâche à bord d'un navire dont le moteur principal a une puissance égale ou supérieure à 3.000 kW (convention STCW, règle III/2) ; ou
- c) d'un diplôme d'architecte naval, d'ingénieur-mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans une de ces fonctions ;

Les inspecteurs qualifiés titulaires d'un des brevets mentionnés aux points a) et b) doivent avoir exercé en mer, pendant cinq ans au moins, les fonctions d'officier du service "pont" ou du service "machines", selon le cas.

Soit :

2.2. l'inspecteur qualifié doit :

- être titulaire d'un diplôme universitaire délivré par un État membre ou avoir suivi une formation équivalente ; et
- avoir suivi une formation dans une école d'inspecteurs de la sécurité des navires dans un État membre et être diplômé de cette école ; et
- avoir exercé, auprès de l'autorité compétente d'un État membre, pendant deux ans au moins, les fonctions d'inspecteur de l'État du pavillon chargé de visites et de la délivrance de certificats, conformément à la convention SOLAS de 1974.

3 Les inspecteurs qualifiés doivent pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer.

4 Les inspecteurs qualifiés doivent avoir une connaissance suffisante des dispositions de la Convention SOLAS de 74 et des procédures pertinentes de la présente division.

5 Les inspecteurs qualifiés qui effectuent des visites spécifiques ne doivent détenir aucun intérêt commercial dans la compagnie concernée, dans toute autre compagnie exploitant un service régulier à destination ou au départ de l'État d'accueil concernés, ni dans les transbordeurs rouliers ou engins à passagers à grande vitesse visités, ils ne doivent pas non plus être employés par des organisations non gouvernementales effectuant des visites obligatoires ou des visites de classification, ou délivrant des certificats à cette fin, ni travailler pour le compte de telles organisations.

6 Les inspecteurs qui ne remplissent pas les critères visés ci-dessus sont également acceptés s'ils étaient, à la date d'adoption de la directive 95/21/CE, employés par l'autorité compétente pour les visites statutaires ou les inspections dans le cadre de l'État du port.