



ETAT-MAJOR DE LA MARINE : *bureau "expertise" ; section "construction navires"*.

**INSTRUCTION N° 000-28850-2007/DEF/EMM/EXPERT/CN relative à l'autorisation de naviguer des bâtiments de la flotte et au contrôle de la sécurité maritime.**

*Du 4 mai 2007*

NOR D E F B 0 7 5 1 0 0 0 J

---

*Références :*

- a) Arrêté du 20 juin 2006 (JO du 5 juillet, texte n° 3 ; BOEM 570-0) ;
- b) Arrêté du 17 janvier 2007 (JO du 3 mars, texte n° 9 ; BOEM 570-0) ;
- c) Instruction ministérielle n° 800/EMA/PPE - 60800/DGA/DPM du 9 février 1994 (édition 3 du 20 décembre 2004) (n.i. BO).

*Pièce(s) Jointe(s) :*

Trois annexes et un appendice.

*Classement dans l'édition méthodique :* BOEM 111.3.5, 570-0.1.

*Référence de publication :* BOC N°18 du 30 juillet 2007, texte 70.

---

1. INTRODUCTION.

L'octroi de l'autorisation de naviguer des bâtiments relevant de la marine nationale est du ressort du chef d'état-major de la marine (CEMM), en tant qu'autorité du pavillon.

S'exerçant dans le cadre juridique rappelé en annexe I, cette responsabilité est déléguée au président de la commission permanente des programmes et des essais (CPPE) qui, à ce titre :

- délivre les permis de navigation des bâtiments neufs ;
- renouvelle les permis des bâtiments remis en service après modifications ;
- approuve les éventuelles dérogations aux exigences réglementaires de sécurité maritime.

Le permis de navigation est délivré à l'issue d'un processus de contrôle mettant essentiellement en œuvre la commission de sécurité maritime (CSM), qui permet de s'assurer que les conditions attendues sont bien réunies, en application des règles et dispositions de sécurité maritime en vigueur.

2. OBJET DE L'INSTRUCTION.

Il s'agit de fixer les modalités du contrôle de sécurité maritime et de la délivrance des autorisations de naviguer, applicables aux différents types de bâtiments et engins nautiques de la marine.

Cette instruction traite du cas des navires de guerre de surface et corrélativement du fonctionnement de la CSM ; ce cas est pris en référence pour le contrôle de sécurité maritime des autres types de navires et engins.

3. NAVIRES DE GUERRE DE SURFACE.

Dans le cas des navires de guerre de surface, le contrôle de sécurité maritime se déroule selon le processus décrit en annexe II, sous la responsabilité de la CSM créée en application de l'arrêté du 20 juin 2006 (réf a).

La CSM a pour principales missions :

- d'approuver formellement les éléments relatifs à la sécurité maritime, avant notification du contrat ;
- de valider les éventuelles dérogations, avant approbation par le président de la CPPE ;
- de formuler des avis et recommandations, en vue de la délivrance des permis de navigation par le président de la CPPE.

Pour toute étude, enquête ou expertise qu'elle juge utile, elle sollicite l'équipe de programme intégrée (EDPI).

La composition de la CSM est fixée par l'arrêté du 17 janvier 2007 (réf b). Elle se réunit sur convocation de son président et ne délibère que si la moitié au moins de ses membres est présente. Ses avis et ses recommandations sont pris à la majorité des voix ; en cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Au titre de l'arrêté du 17 janvier 2007 précité, le rapporteur de la CSM est désigné au sein de la CPPE. Il représente la commission auprès des différents acteurs du programme concerné, et a pour tâches :

- de conduire le processus de contrôle de sécurité maritime ;
- d'organiser les revues de sécurité maritime ;
- d'établir, avant chaque revue, un état des lieux des actions de vérification ;
- d'instruire les demandes de dérogation ;
- de rédiger les comptes-rendus des revues.

Le rapporteur s'appuie sur l'organisation et les moyens de la CPPE pour effectuer les inspections in situ, assurer la traçabilité du processus de contrôle, la gestion du retour d'expérience et l'archivage au profit de la CSM.

#### 4. BÂTIMENTS EN SERVICE, APRÈS MODIFICATIONS.

Selon le niveau d'incidence des modifications prévues vis-à-vis des exigences de sécurité maritime, les bâtiments en service peuvent faire l'objet d'un renouvellement des autorisations de naviguer, selon des modalités :

- découlant de l'application de l'arrêté du 20 juin 2006 précité, pour les navires de guerre de surface ;
- spécifiées au cas par cas par la CPPE pour les autres catégories de bâtiments.

Ces modalités sont mises au point en concertation avec les acteurs concernés, en prenant en compte les particularités du processus de conduite de l'opération selon la maîtrise d'ouvrage impliquée.

#### 5. SOUS-MARINS.

Ces bâtiments sont autorisés à naviguer selon un processus analogue à celui appliqué aux navires de guerre de surface, détaillé en annexe II, dans lequel intervient une commission de sécurité maritime spécifique au programme concerné, créée sur décision du président de la CPPE. Cette commission, dont les membres sont désignés en concertation avec l'état-major de la marine (EMM), la délégation générale pour l'armement (DGA) et les instances concernées, est présidée par un vice-président de la CPPE.

## 6. NAVIRES NON SOUMIS À L'ARRÊTÉ DU 20 JUIN 2006 ET ENGIN NAUTIQUES DIVERS.

Les navires et les engins nautiques divers ne relevant pas encore de la marine nationale sont autorisés à naviguer, pour leurs essais notamment, par l'autorité civile, voire étrangère dont ils relèvent.

Si, en raison de leurs particularités, le président de la CPPE est spécialement mandaté pour accorder à ces navires et engins nautiques les permis de navigation, il applique les errements en vigueur dans la marine et s'appuie sur l'avis d'une commission spécialement désignée par lui, voire éventuellement de la CSM.

Les engins nautiques divers, de surface, sous-marins ou drones, font l'objet d'un traitement spécifique défini au cas par cas en concertation entre l'EMM, la DGA et la CPPE.

Dans tous les cas, avant la prise en charge par la marine, la CPPE vérifie la satisfaction aux règles et dispositions de sécurité en vigueur dans la marine en vue de la délivrance du permis définitif de navigation. Pour préparer efficacement ces opérations de vérifications, l'avis de la CPPE peut utilement être recherché en amont de la prise en charge par la marine.

Pour la ministre de la défense et par délégation :

*L'amiral,*  
*chef d'état-major de la marine,*

Alain OUDOT DE DAINVILLE.

ANNEXE I.

**AUTORITÉ DU PAVILLON - CONTRÔLE DE L'ÉTAT DU PAVILLON**

- a) Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (BOC 1996, p 3761 ; BOEM 102-1), dite de Montego Bay.
- b) Loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 (BOC, p 3627 ; BOEM 102-1) modifiée, sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution.
- c) Décret n° 85-755, du 19 juillet 1985 (BOC, p. 4150 ; BOEM 126\* et 505-0\*), modifié, relatif à l'hygiène à la sécurité du travail et la prévention au ministère de la défense, et notamment son article 16.

Pour les navires français armés par du personnel militaire, la responsabilité d'autorité du pavillon s'inscrit dans le cadre du contrôle exercé par chaque Etat sur les navires arborant leur pavillon.

Cette responsabilité appelée « contrôle de l'état du pavillon », fait partie des obligations de l'Etat, telles qu'elles sont précisées dans l'article 94 de la convention internationale citée en référence a).

Le contrôle de l'état du pavillon français est exercé par deux *autorités du pavillon* :

- le directeur des affaires maritimes, par délégation du ministre chargé de la marine marchande. Au sein du ministère concerné, la direction des affaires maritimes (DAM) exerce le contrôle des navires ou engins appartenant au domaine d'application de la loi citée en référence b) ;

- le chef d'état-major de la marine (CEMM), en ce qui concerne la marine nationale. Ce contrôle s'applique aux navires de guerre <sup>(1)</sup> tels qu'ils sont définis à l'article 29 de la convention internationale citée en référence a) et aux autres navires exploités par la marine, en application du décret cité en référence c).

Il concerne la sauvegarde de la vie humaine en mer (sécurité classique et nautique), la prévention de la pollution et l'hygiène et l'habitabilité à bord ainsi que les conditions de sécurité et de protection de la santé des équipages (sécurité et santé au travail - SST).

Ces notions sont regroupées et désignées sous le terme générique de « sécurité maritime ».

---

(1) Tout navire qui fait partie des forces armées d'un Etat et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de la nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet Etat et inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent, et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire.

ANNEXE II.

**CONTRÔLE DE SÉCURITÉ MARITIME EN APPLICATION DE L'ARRÊTÉ DU 20 JUIN 2006**

Le contrôle de sécurité maritime consiste à vérifier la satisfaction des exigences requises au titre des règles et dispositions de sécurité fixées dans la fiche de caractéristique militaire de référence (FCMR), en tenant compte des dérogations éventuellement accordées au cours du programme.

Ce processus s'intègre dans le déroulement général de la conduite du programme en se conformant aux principes fixés par l'instruction ministérielle citée en référence c) et s'appuie prioritairement sur les actions menées par l'EDPI.

Le schéma joint en appendice situe les différentes phases de ce contrôle, en interface avec le processus général de conduite du programme.

**1. CONTRÔLE AVANT NOTIFICATION DU CONTRAT.**

Cette première phase a pour objectif de vérifier que toutes les dispositions en matière de sécurité maritime ont été prévues, en conformité avec les directives de l'arrêté du 20 juin 2006 précité, à savoir :

- une déclaration précise dans la FCMR des règles et dispositions de sécurité constituant le référentiel de contrôle de sécurité maritime applicable au programme concerné ;
- une justification cohérente des choix techniques au niveau de la spécification technique de besoin de référence (STBR) ;
- une justification cohérente des choix de définition ;
- une prise en compte explicite des démonstrations de sécurité maritime dans le plan de qualification et le plan directeur des essais du programme ;
- l'adéquation des dispositions contractuelles, notamment le plan d'acceptation.

A l'issue de cette première phase, la CSM se réunit en vue d'approuver formellement les éléments relatifs à la sécurité maritime avant la notification du contrat.

**2. CONTRÔLE AVANT PREMIÈRE SORTIE À LA MER.**

Cette deuxième phase a pour objectif de réunir les preuves matérielles de la satisfaction des exigences de sécurité maritime, en vue de la première sortie à la mer (PSM).

Au début de cette phase, la commission approuve le plan justificatif de sécurité proposé par l'EDPI en liaison avec le constructeur, conformément aux stipulations du contrat.

A l'occasion des revues de conception du programme, le rapporteur de la commission se fait présenter les éléments justificatifs en matière de sécurité maritime. Dans le cas où des difficultés à respecter certaines exigences de sécurité maritime apparaissent, le rapporteur analyse en concertation avec l'EDPI et le constructeur, l'opportunité de régler ces difficultés par voie de dérogations.

Les contrôleurs de la CPPE assistent aux opérations de vérification menées à bord dans le cadre des essais constructeur et contractuels à quai, suivent les actions de surveillance de la société de classification éventuellement mandatée, réalisent des inspections à bord et vérifient l'existence des documents et équipements imposés par le référentiel.

Si, au cours de ces inspections, des non conformités de dernière minute sont constatées et ne sont pas résorbables avant la PSM, des mesures compensatoires provisoires sont prises en concertation entre le constructeur, l'équipage, l'EDPI et le rapporteur de la CSM.

La commission peut faire appel à l'inspection du travail dans les armées. Elle s'assure que l'équipage est qualifié pour la conduite du navire en sécurité.

A l'issue de cette deuxième phase, la CSM se réunit afin de fournir au président de la CPPE son avis et ses recommandations, en vue de la PSM et de la délivrance d'un permis provisoire de navigation.

### 3. CONTRÔLE AVANT ADOPTION / PRISE EN CHARGE.

La troisième phase a pour objectif de compléter les preuves de la satisfaction des exigences de sécurité et de vérifier la reprise des non-conformités et la levée des réserves avant adoption et prise en charge du bâtiment par la marine.

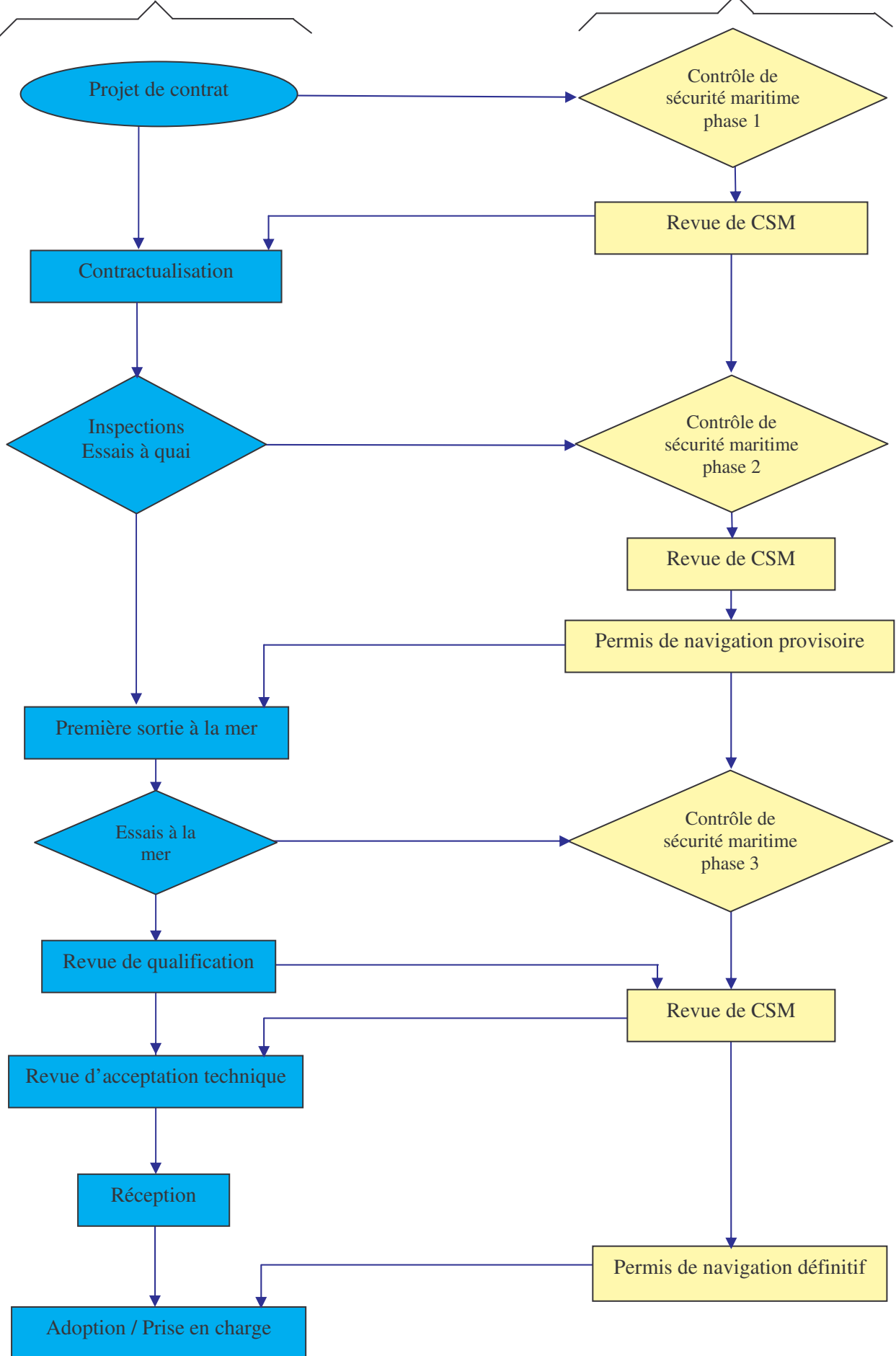
Le contrôle de sécurité maritime s'appuie alors sur les résultats des essais à la mer, le bilan du processus de qualification, les inspections à bord menées par les contrôleurs de la CPPE et, éventuellement, par les inspecteurs du travail dans les armées.

A l'issue de cette dernière phase, la CSM se réunit afin de fournir au président de la CPPE son avis et ses recommandations, en vue de la délivrance d'un permis définitif de navigation.

Les conclusions de cette revue conditionnant la réception du navire, elle est programmée avant la revue d'acceptation technique du programme.

*APPENDICE II.A.*  
***CONTRÔLE DE SÉCURITÉ MARITIME***





ANNEXE III.  
**PERMIS DE NAVIGATION**

1. Le permis de navigation définit le cadre d'emploi du bâtiment pour une navigation en sécurité. Il est généralement délivré, à titre provisoire, avant la première sortie à la mer et, à titre définitif à la prise en charge du bâtiment par la marine.

Le permis de navigation énonce principalement :

- les éléments déterminants d'identification, le type fondamental et, le cas échéant, particulier du navire ;
- le franc bord minimum et le tirant d'eau maximum ;
- la composition de la drome de sécurité maritime et des équipements de sauvetage ;
- le nombre des radeaux et embarcations de sauvetage et des canots de secours ;
- le nombre d'équipements individuels de sauvetage (brassières, bouées, ...) ;
- la liste des dérogations ;
- les conditions particulières de navigation assignées au navire, à savoir :
  - la catégorie de navigation correspondant à la distance maximale d'éloignement de la côte ou d'un abri ;
  - le nombre maximal de personnes autorisées à embarquer (hors circonstances exceptionnelles), en cohérence avec les moyens individuels et collectifs de sauvetage. Ce nombre se répartit en un nombre minimal de personnel pour l'équipage de conduite et un nombre maximal de personnel spécial, non strictement nécessaire pour la conduite nautique mais dont la présence correspond à la vocation militaire de l'unité ;
  - les restrictions éventuelles imposées à la catégorie de navigation et toute autre condition contraignante fixée par l'autorité. Le cas échéant, d'éventuelles restrictions dans la mise en œuvre d'équipements sont indiquées ;
- la date de fin de validité.

2. Tout emploi en service de temps de paix qui s'écarte des conditions de validité du permis est interdit.

En cas de nécessité, l'autorité organique peut adresser une demande de dérogation temporaire ou définitive au président de la CPPE qui saisit, en tant que de besoin, la CSM.

Toutefois, dans un cadre d'emploi opérationnel d'urgence (évacuation de ressortissants, assistance à naufragés, ...), l'autorité en charge peut prendre des dispositions dérogatoires temporaires sur des aspects limités du permis de navigation, en tenant informé a posteriori le président de la CPPE.

3. Un permis de navigation formel n'est pas attribué aux unités de faible tonnage; celles-ci peuvent être autorisées à naviguer par le président de la CPPE sous forme d'un simple message ou note précisant les conditions et limites d'emploi.