

CHAPITRE 3

RÉGLEMENTATION

Les activités de travaux nautiques peuvent connaître des approches particulières en termes de technologies, d'environnements ou de méthodes. Elles constituent néanmoins des activités professionnelles qui sont définies par différentes branches de la réglementation.

- 3.1** Réglementation commune aux :
- Bateaux de navigation intérieur
 - Navires de mer

- 3.2** Réglementation applicable aux bateaux des eaux intérieures

- 3.3** Réglementation applicable aux navires maritimes

- 3.4** Interfaces et limites entre fluvial / maritime

- 3.5** Autres réglementations Françaises

- 3.6** Autres réglementations internationales

CHAPITRE 3

RÉGLEMENTATION

3.1 Réglementation commune aux :

- Bateaux de navigation intérieur
- Navires de mer

Les activités de travaux nautiques peuvent connaître des approches particulières en termes de technologies, d'environnements ou de méthodes. Elles constituent néanmoins des activités professionnelles qui sont définies par différentes branches de la réglementation.

3.1.1 La réglementation Européenne

Les règlements bénéficient de l'applicabilité directe sur le territoire des États membres. Les directives (après transcription en droit français) s'appliquent de plein droit. Les recommandations et avis doivent être connus même si leurs portés sont limités.

Au 1er janvier 2015 aucun texte européen n'est à mettre en avant concernant les travaux nautiques.

3.1.2 La réglementation Française

Les divers codes dont nous verrons l'application, ci-après, s'appliquent indépendamment les uns des autres. Aucun n'est supérieur aux autres. Ainsi une entreprise respectueuse du code du travail, vis-à-vis de ses compagnons, ne peut demander à un compagnon de faire manœuvrer un engin nautique motorisé, s'il n'est pas inscrit maritime au rôle d'équipage ou titulaire d'un permis maritime correspondant à la classe de l'engin (en maritime) ; ou pour des opérations fluviales détenteur d'un certificat de capacité pour la conduite des bateaux, ou du permis fluvial.

Le **Code du travail** et le **Code des transports** dictent la majeure partie des obligations sécuritaires réglementaires qui s'imposent à l'activité des travaux nautiques. Le code du travail s'applique communément aux navires et aux bateaux.

3.1.2.1 Le Code du Travail

La tendance galopante de la jurisprudence à l'obligation de résultat en matière de sécurité impose une prise en charge sans faille de la sécurité sur les chantiers.

Sans oublier les chapitres relatifs aux statuts sociaux de l'entreprise et du travailleur, nous nous intéresserons à la partie du CODE DU TRAVAIL qui détermine pour chaque entreprise une politique sécurité qui doit :

- Gagner les esprits : en développant une prévention qui engendre de la diffusion d'information, de la formation et de l'organisation du travail...
- S'illustrer par les actes : en fournissant des moyens, en imposant des méthodes et des équipements adaptés et en faisant atteindre le zéro accident aux résultats d'activités.

La **Quatrième partie du CODE DU TRAVAIL: « SANTE ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL »** cerne ces principes en définissant plus précisément autant d'obligations comme :

- Celles de l'employeur et du travailleur : **Document unique d'évaluation des risques (DUR), pénibilité...**
- Le droit d'alerte et droit de retrait.
- L'information et la formation (Conditions de circulation, d'exécutions du travail, conduites à tenir...).
- Dispositions pour certaines catégories de travailleurs (femmes enceintes, jeunes travailleurs, pénibilité...).
- Conception et utilisation des lieux de travail (Obligations pour le maître d'ouvrage, l'employeur...).
- Les équipements du travail et moyens de protection (Conception et utilisation...).
- La prévention de certains risques d'exposition (chimiques – **gestion des fiches de données sécurité + étiquetage** -, biologiques, bruit, vibrations, rayonnements, milieu hyperbares...).
- La prévention des risques liés à certaines activités/opérations (sous-traitance, **plans de prévention**, installations nucléaires, bâtiment et génie civil, manutentions de charges, écrans de visualisation, surveillance médicale...).

- Organismes de prévention (SS&ST, CSCR-PRP, ANACT...).
- Documents et affichages obligatoires (**Tableau de service des heures de travail (pour les marins...)**).
- Mises en demeure et vérifications (DIRECCTE, inspecteurs et contrôleurs du travail...).

Liste suggestive non exhaustive dans laquelle apparaissent en gras les incontournables pour ce qui concerne l'exploitation d'engins dans les travaux nautiques

3.1.2.2 Le code minier

A toutes fins utiles, il convient de rappeler que certaines opérations menées par des chantiers de travaux nautiques (extraction...) peuvent avoir trait au code minier. Ce code ne traite pas spécifiquement d'obligation en matière de sécurité au travail. Comme tous les autres, pour ce sujet il se réfère au code du travail.

3.1.2.3 Le code de l'environnement

Ce code lié aux travaux maritimes n'est pas détaillé dans le présent guide.

3.1.2.4 Le code des transports

Sera détaillé dans les chapitres suivants puisqu'il définit en détail la réglementation appliquée, d'une part en maritime, d'autre part en fluvial.

CE QUI EST INDISPENSABLE DE RETENIR :

Le code du travail et le code des transports reprennent l'ensemble de la réglementation applicable aux travaux nautiques. Les chapitres suivants détaillent les mesures à mettre en œuvre.

3.2 Réglementation applicable aux bateaux des eaux intérieures

3.2.1 Le code des transports

Pour la navigation intérieure, les transports et travaux fluviaux, le CODE DES TRANSPORTS impose ses propres exigences en complément de celles du CODE

DU TRAVAIL citées précédemment, notamment par sa partie IV.

La déclinaison du sommaire de cette dernière suffit à elle-même pour comprendre les sujets qu'elle traite.

VOICI LE SOMMAIRE EXISTANT AU 1^{er} JANVIER 2015 :

CODE DES TRANSPORTS - QUATRIÈME PARTIE: NAVIGATION INTÉRIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL :

LIVRE I : LE BATEAU

LIVRE II : NAVIGATION INTÉRIEURE

LIVRE III : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE ET PORTS FLUVIAUX

LIVRE IV : LE TRANSPORT FLUVIAL

LIVRE V : PERSONNELS DES ENTREPRISES DE NAVIGATION INTÉRIEURE

LIVRE VI : DISPOSITIONS RELATIVES A L'OUTRE MER

Dans cette partie, il convient de se concentrer sur le :
Livre II : « **NAVIGATION INTÉRIEURE** » dans son Titre 2 : « Titres de navigation » qui traite de la sécurité des activités de travaux nautiques

3.2.1.1 Les titres de navigation, quelques définitions

Avant de décrire la procédure de délivrance des titres de navigation, il convient de poser la définition des éléments clé du dispositif :

TITRES DE NAVIGATION : (Code des transports Art. D4221.1 et suite).

Suivant le type du bâtiment, ils sont de trois ordres :

Le CERTIFICAT COMMUNAUTAIRE qui concerne la plupart de nos flottes récentes de bâtiments de travaux nautiques et, plus occasionnellement, LE CERTIFICAT DE BATEAU pour les bateaux en service avant 2008.

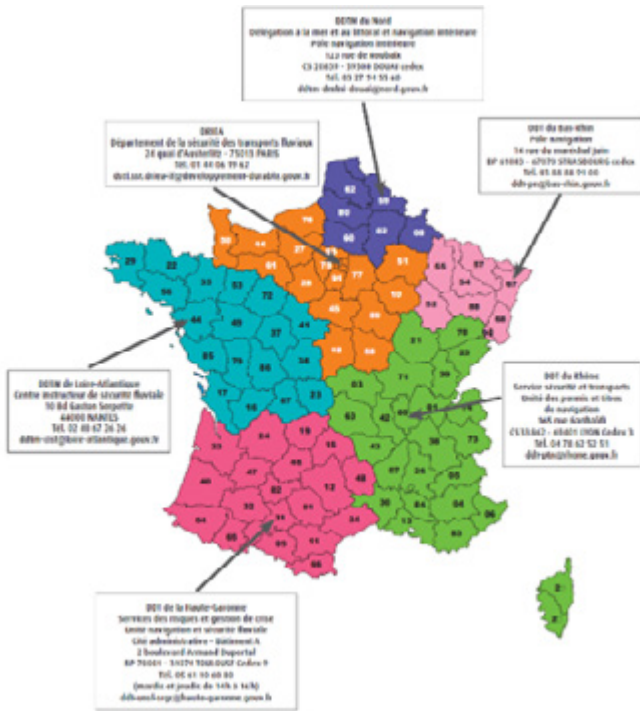
Il existe également Le CERTIFICAT D'ETABLISSEMENT FLOTTANT, pour les établissements flottants, et la CARTE DE CIRCULATION pour la plaisance.

Suivant les conditions d'attribution définies par le code des transports, les titres peuvent revêtir un caractère provisoire ou connaître des prolongations (Art D4221- 9).

AUTORITÉS COMPÉTENTES : (Code des transports Art. R.* 4100-1 et R.* 4200-1).

Les préfets de départements de la Loire-Atlantique, du Rhône, du Nord, de Paris, du Bas-Rhin, de la Haute-Garonne et de Guyane sont les 7 autorités compétentes pour la délivrance des titres de navigation et autres certificats et attestations relatifs aux transports et travaux fluviaux.

Les dépôts de déclarations préalables de mises en chantier, de demandes de délivrance ou de renouvellement des titres de navigation et demande de visites à sec sont adressés à l'autorité compétente concernée.



SERVICES INSTRUCTEURS : (Code des transports art. D4221- 25 – Arrêté du 30/10/12 min.transp).

Services placés auprès des autorités compétentes et chargés de l'instruction des dossiers relatifs à la gestion des titres de navigation.

COMMISSION DE VISITE : (Code des transports art. D4221- 21 à 22 – Arrêté du 21/12/07 min.transp).

Commission ne comprenant que des agents de l'état (service instructeur) chargée de donner un avis sur la conformité d'un bâtiment ou d'un établissement flottant au regard des prescriptions techniques réglementaires et en vue de la délivrance d'un titre de navigation.

ORGANISMES DE CONTRÔLES : (Code des transports art. D4221-17 à 20 – Arrêté du 21/12/07 Min.transp).

Est considéré comme ORGANISME DE CONTRÔLE : Une société de classification agréée ou une personne reconnue pour son expertise en matière de bateaux de navigation intérieure.

En vue de la délivrance ou du renouvellement d'un titre de navigation, le propriétaire d'un bâtiment désigne à sa charge un ou plusieurs organismes de contrôle chargé de vérifier que le bâtiment respecte les prescriptions techniques réglementaires. Ce(s) organisme(s) dressent des rapports suivant une forme déterminée (annexe 1 de l'arrêté du 21/12/07).

ZONES DE NAVIGATION : Cinq zones de navigation sont réglementairement définies. Partant des parties les plus turbulentes vers celles plus abritées des eaux considérées, ces zones se dénomment « zone 1, 2, 3 ou 4 ». Une zone « R » pour le Rhin, complète cette liste. (cf. arrêté du 16/12/10 relatif au classement par zones des eaux intérieures...)

Suivant les zones de navigation, un régime de prescriptions complémentaires (zone 2 et 3) ou d'allègements (zone 4) est applicable aux bâtiments lors de l'application du règlement technique.

LES BÂTIMENTS : (Circulaire du 03/08/10, annexe VI fournie ci-après).

Ensemble constitué des bateaux et des engins flottants, en opposition aux établissements flottants.

PRESCRIPTIONS TECHNIQUES : (Code des transports art. D4211- 2 – Arrêté du 30/12/08 Min.transp).

Ensemble des dispositions techniques auxquelles un navire doit répondre en vue de la délivrance d'un titre de navigation.

PRESCRIPTIONS TECHNIQUES COMPLÉMENTAIRES : (art 4221-12 et 14 à 16 – Art 4 de l'arrêté du 30/12/08 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables).

Prescriptions technique venant s'ajouter à celle citées ci-dessus pour tout bateau titulaire d'un certificat communautaire naviguant dans les zones 1 et 2.

PRESCRIPTIONS TECHNIQUES ALLÉGÉES : (art 4221-13 – Art4 de l'arrêté du 30/12/08 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables).

Tout bateau titulaire d'un certificat communautaire naviguant dans les zones 3 et 4. Bénéficie de prescriptions techniques allégées.

CONDUITE D'UN BATEAU DE COMMERCE : (Code des transports art. R4212-1 à 3 – art R4231-1).

D'une façon générale, tout bateau de commerce est au moins :

- mené par un conducteur détenteur du certificat de capacité pour la conduite des bateaux de commerce,
- doté d'un équipage comprenant minimum un membre d'équipage de pont.

3.2.1.2 Applications - dispositifs et matériels de sécurité

Un arrêté précise les prescriptions inhérentes à la sécurité des personnels et de l'exploitation des bateaux et engins. A ce jour, c'est l'arrêté du 30 décembre 2008 qui tient ce rôle. Il définit notamment :

- La sécurité aux postes de travail .
- Les minima d'hygiène et d'habitabilité à bord.
- Les sécurités des dispositifs techniques.
- Les grèements, dispositifs et équipements contre l'incendie.
- Le bachot et le sauvetage.

Le document unique d'évaluation des risques (DUER) vient s'imposer en complément de ces prescriptions.

3.2.1.3 Délivrance des titres de navigation

(code des transports art. D4221-1 à 54 _ Circulaire du 03/08/10).

La procédure de délivrance et de renouvellement des titres de navigation est précisément décrite dans la circulaire du 03/08/10 dont l'annexe VI suivante permet de bien saisir les différentes options parmi lesquelles on trouve :

- Déclaration préalable de mise en chantier (artD4221-24 à 25 – arrêté du 21/12/07 Min.transp).
- Demande de visite à sec.
- Demande de délivrance de titre de navigation.
- Demande de renouvellement de titre de navigation.
- Demande de délivrance de certificat communautaire supplémentaire.
- Demande de modification, de prolongation ou de délivrance de titre provisoire.

Nous n'aborderons pas certains sujets très exceptionnels, par exemple les documents d'autorisations spéciales de transport en navigation fluviale.

CE QUI EST INDISPENSABLE DE RETENIR :

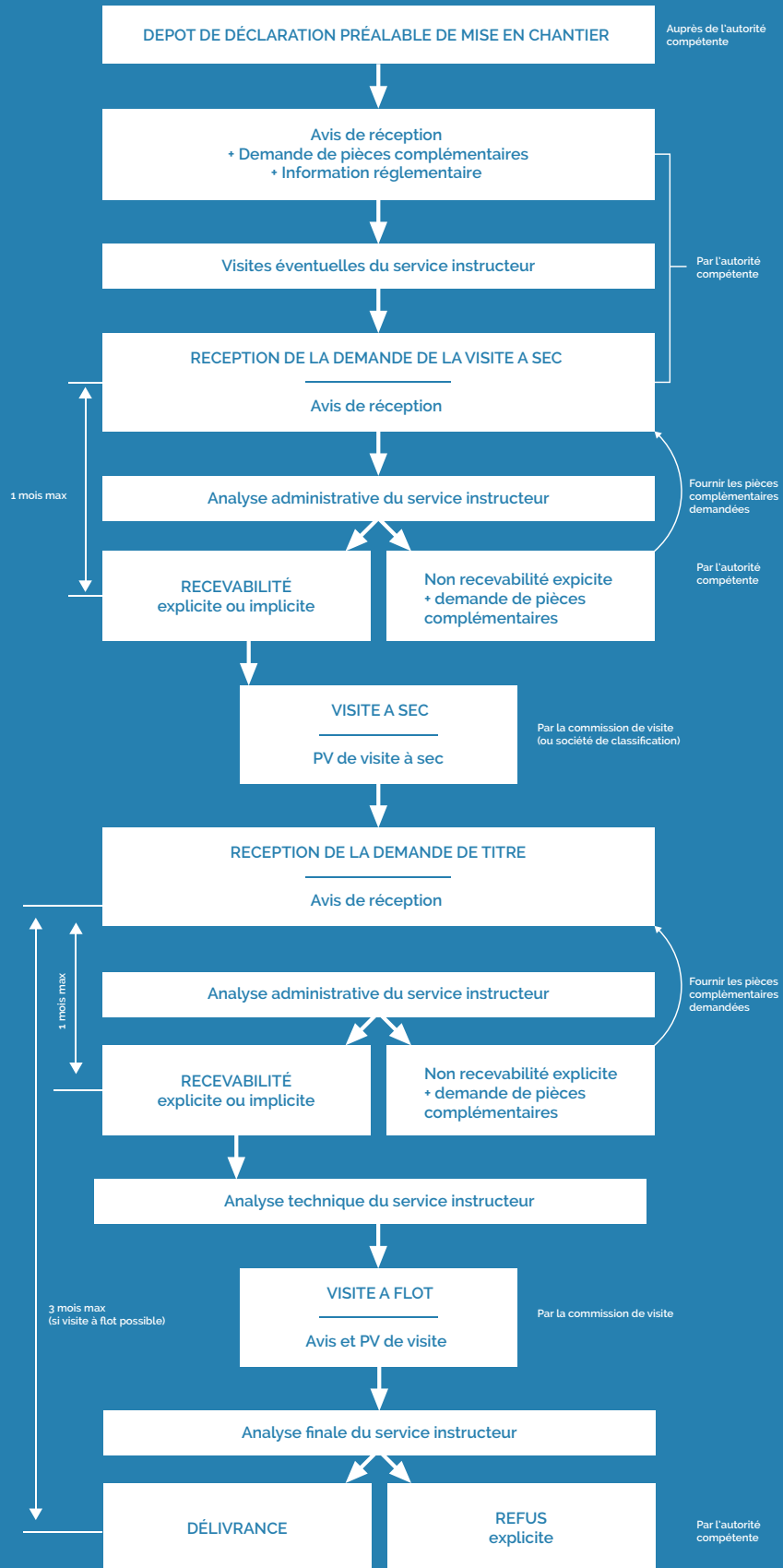
Chaque bâtiment en poste de travail doit obligatoirement :

Être titulaire d'un titre de navigation ;

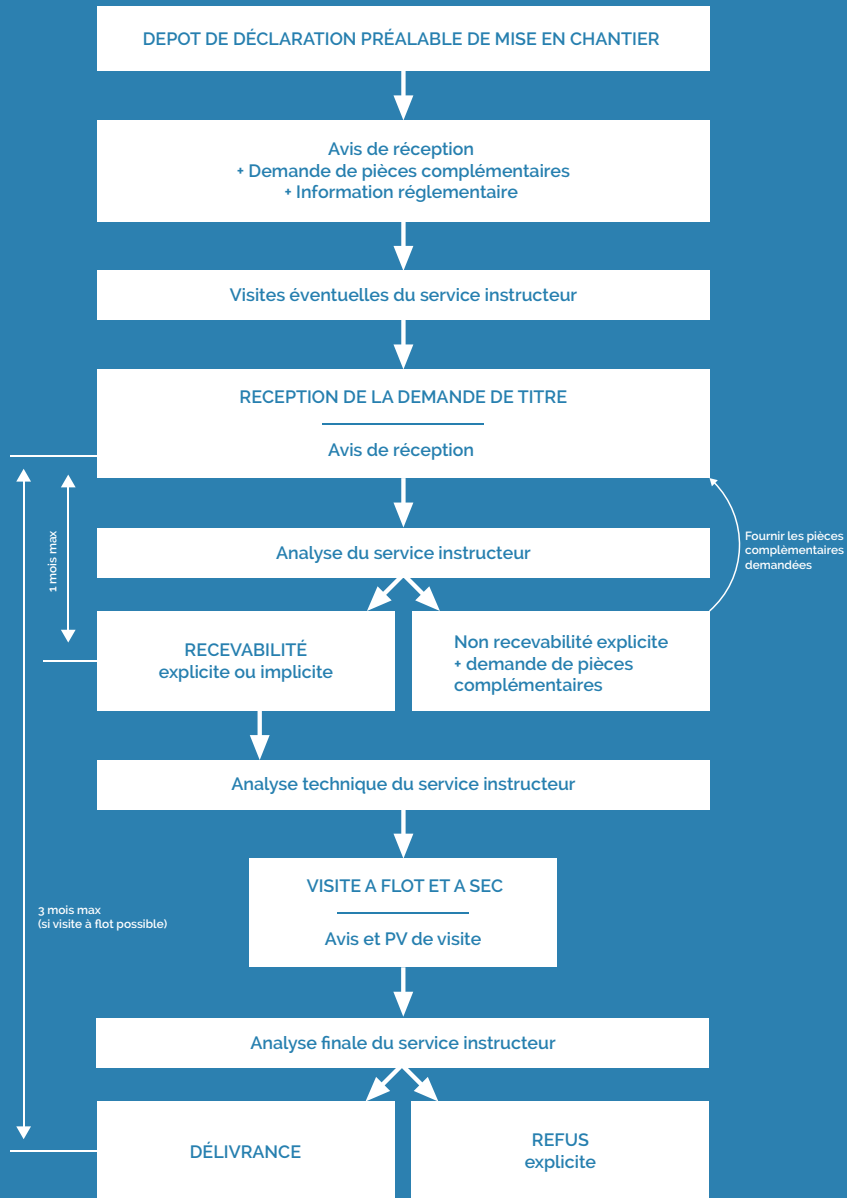
- Titre délivré par les services de l'Etat après examen du matériel et des notes de calcul par un organisme de contrôle, et après visite des services de l'Etat.
- Titre dont la validité est toujours temporaire.
- Titre qui ne permet de travailler que dans des zones préalablement déterminées.

Être manœuvré par un équipage diplômé, si le bâtiment est motorisé.

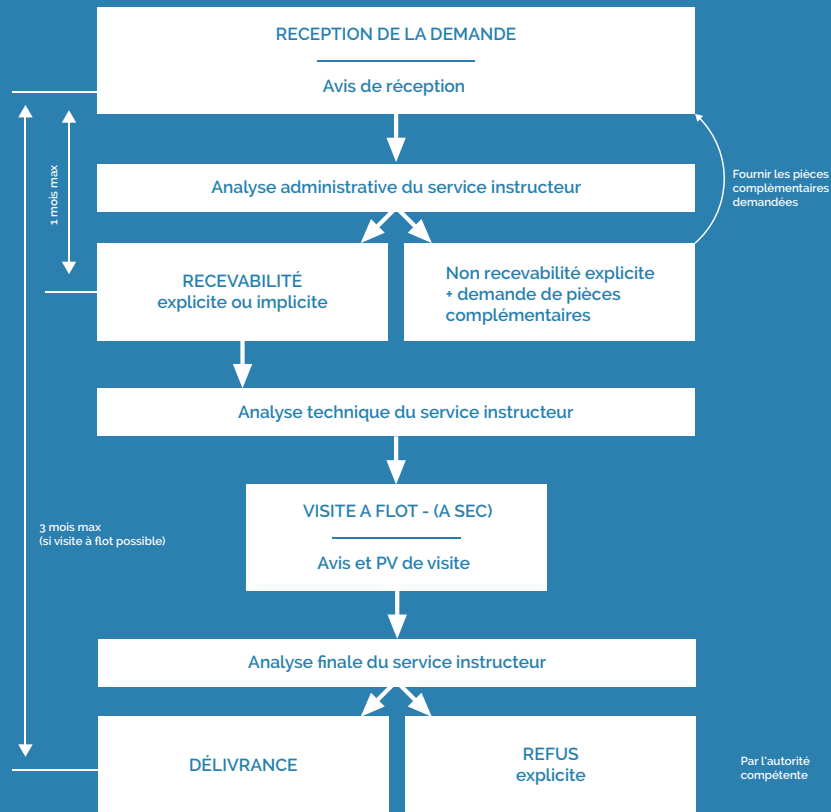
ANNEXE VI de la circulaire du 03/08/10
Procédures de délivrances des titres de navigation – Diagrammes de synthèse
DÉLIVRANCE DE TITRES DE NAVIGATION AVEC VISITE À SEC



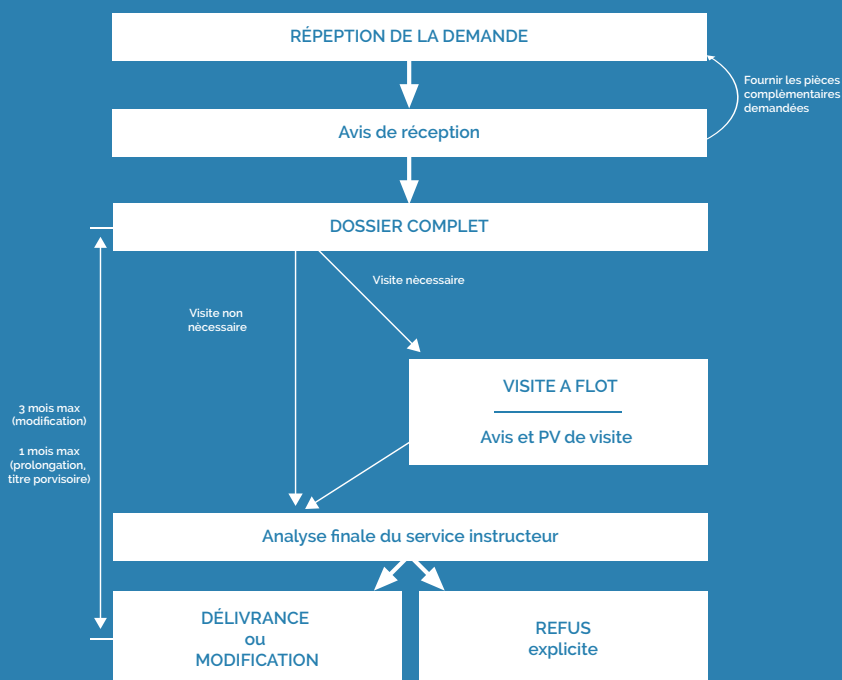
DÉLIVRANCE DE TITRES DE NAVIGATION AVEC VISITE À SEC ANTICIPÉE



PROCÉDURES DE RENOUELEMENT DE TITRE ET DE DÉLIVRANCE DE CERTIFICAT COMMUNAUTAIRE SUPPLÉMENTAIRE



PROCÉDURES DE MODIFICATION, DE PROLONGATION OU DE DÉLIVRANCE DE TITRE PROVISOIRE



ANNEXE V

TABLEAU DE SYNTHÈSE DU DÉCRET DU 2 AOÛT 2007 ET DE SES ARRÊTÉS D'APPLICATION

Catégorie	Critère	Sous-critère	Titre de navigation	Procédure	Organismes de contrôles	Prescriptions techniques 2010	Dispositions transitoires	Compléments et alignements selon zones	Durée maximale du titre	Visite à sec maximale
Bateau de marchandises	≥ 20 mtou ≥ 100 m³	-	Certificat communautaire	Titre II du décret du 02/08/07	Expert ou SAC (SAC obligatoire si > 110 m ou obligation par ADPR)	Arrêté 30/12/2008	Annexe 2 de l'arrêté	-	5 ans (10 ans neuf)	5 ans (10 ans neuf)
	< 20 mtou < 100 m³	-	Certificat de bateau	Titre II du décret du 02/08/07 (6)	Expert ou SAC (SAC obligatoire si obligation par ADPR)	Arrêté 17/03/08 (annexe II)	-	Arrêté 17/03/08 (annexe II)	5 ans (10 ans neuf)	5 ans (10 ans neuf)
Bateau à passagers	Pousseur remorqueur	-	Certificat communautaire	Titre II du décret du 02/08/07	Expert ou SAC (SAC obligatoire si obligation par ADPR)	Arrêté 30/12/2008 (chapitre 16)	Annexe 2 de l'arrêté	-	5 ans (1)	5 ans
	> 12 pass	Motorisé	Certificat communautaire (1)	Titre II du décret du 02/08/07	Expert ou SAC (SAC obligatoire si > 150 pass en zone 3,4 ou si > 75 pass en zone 1,2)	Arrêté 30/12/2008 + Arrêté 09/01/00 (ERFP) le cas échéant (2)	Règle du danger manœuvres (4)	-	5 ans (1)	5 ans
	< 12 pass	Non motorisé	Certificat de bateau	Titre II du décret du 02/08/07 (6)	Expert ou SAC (6)	Arrêté 28/02/75 + Arrêté 09/01/00 (ERFP) le cas échéant (2)	-	(cf Groupe 1)	5 ans (10 ans neuf)	5 ans (10 ans neuf)
	> 6 passagers Motorisé > 6 passagers Non motorisé <= 6 passagers < 20 m <= 6 passagers > 20 m				Expert ou SAC (6)	Arrêté 02/09/70 Arrêté 28/02/75 Décision 240 ou décret 04/07/96 Arrêté 19/01/09				
Bateau de plaisance	≥ 20 mtou ≥ 100 m³	L >= 24 m	Certificat communautaire	Titre II du décret du 02/08/07 Titre II du décret sauf déclaration préalable et suivi du chantier	Organisme notifié ou Expert ou SAC	Arrêté 19/01/09 + Arrêté 09/01/00 (ERFP) le cas échéant (3)	Règle du danger manœuvres (4)	Arrêté 19/01/09 (annexes 2 et 3)	10 ans	10 ans
	< 20 mtou < 100 m³	L < 24 m	Carte de circulation	Titre II (chapitre 2) du décret du 02/08/07	Expert ou SAC (6)	Décision 240 ou décret 04/07/96 + Arrêté 09/01/00 (ERFP) le cas échéant (3)	-	-	limité sauf arrêté prévu à l'article 41 III du décret	-
Engin flottant	-	-	Certificat communautaire	Titre II du décret du 02/08/07	Expert ou SAC	Arrêté 30/12/2008 (chapitre 17)	Règle du danger manœuvres (4)	Arrêté 17/03/08 (annexe II)	5 ans (10 ans neuf)	5 ans (10 ans neuf)
	EF à usage autre que privé	EF recevant plus de 12 pers. EF recevant jusqu'à 12 pers.		Article 36 + Titre II du décret ou décret du 02/08/07 (chapitres 3 et 4)	Expert ou SAC (SAC obligatoire si > 300 p)	Arrêté prévu + Arrêté 09/01/00 (ERFP) le cas échéant				
	EF à usage privé	L >= 24 m 20 <= L < 24 m L < 20 m	Certificat d'établissement flottant	Article 36 + Titre II du décret (chapitres 3 et 4) sauf déclaration préalable et suivi du chantier Article 36 Visite à sec obligatoire + Arrêté prévu	Expert ou SAC	Arrêté prévu Arrêté prévu Arrêté prévu			10 ans	10 ans
Etablissement flottant	-	-	-	Article 36 Visite à sec obligatoire + Arrêté prévu	-	Décision 240 ou décret 04/07/96			limité sauf arrêté prévu à l'article 10.1.3 du décret	-

Bâtiments utilisés dans les travaux nautiques

(1) Jusqu'au 30 décembre 2013, possibilité de délivrer un certificat de bateau pour 2 ans sur la base de l'arrêté du 02/08/07.
 (2) Arrêté 09/01/00 (ERFP) le cas échéant.
 (3) L'arrêté du 09/01/00 s'applique aux bâtiments soumis à la directive 2002/67 mais non soumis à l'ancienne directive 82/714 (bateaux à passagers, engins flottants, bateaux de service, bateaux de marchandises non soumis à la CE 82/714). Elle leur permet de ne pas être conformes à la nouvelle directive, en l'absence de danger manœuvres, sans date limite, en dehors des modifications du bateau ou des remplacements non routiniers d'éléments.
 (4) Possibilité d'exemption de commission de visite (article 2 de l'arrêté du 30 décembre 2008).
 (5) Possibilité d'exemption d'organisme de contrôle (article 7 de l'arrêté du 30 décembre 2008).

3.3 Réglementation applicable aux navires maritimes

3.3.1 Réglementation Internationale et Européenne

Les textes essentiels de la réglementation internationale applicables dans les eaux françaises sont :

- La convention des Nations unies sur le droit de la mer (ensemble neuf annexes), signée à Montego Bay le 10 décembre 1982.
- L'accord relatif à l'application de la partie XI de la convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, fait à New York le 28 juillet 1994 (ensemble une annexe), publié par le [décret n° 96-774 du 30 août 1996](#).
- La convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS), faite à Londres le 1er novembre 1974, ensemble les protocoles et amendements à la convention, publiée par le [décret n° 80-369 du 14 mai 1980](#).
- La convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, du code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de l'Organisation maritime internationale, ensemble les amendements à la convention, faite à Londres le 7 juillet 1978 et publiée par le [décret n° 84-387 du 11 mai 1984](#).
- La convention du travail maritime (ensemble quatre annexes) de l'Organisation internationale du travail, adoptée à Genève le 7 février 2006, publiée par le [décret n° 2014-615 du 13 juin 2014](#).
- Le 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 Etats membres (cabotage maritime).
- La Directive 94/57/CE du Conseil, du 22 novembre 1994, établissant les règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes [Journal officiel L 319 du 12.12.1994].
- La Directive 95/21/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant l'application aux

navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord de navires (contrôle par l'État du port) [Journal officiel L 157 du 7.7.1995].

- 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, modifiée par la directive n° 2012/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012.

Pour ce qui concerne la « SÉCURITÉ DES NAVIRES et des HOMMES », depuis l'origine la réglementation française s'est appuyée sur celle de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) qui diffuse ses règles par le biais de CONVENTIONS INTERNATIONALES (Telles que SOLAS 74, COLREG 72, MARPOL 73, LOAD LINES 66, ILO 96, ISM 93, IMDG....).

A son avènement, l'Europe n'a fait que s'interposer dans la chaîne d'organisation administrative. Elle reprend à son compte la réglementation de l'OMI en accentuant certains points ou accélérant parfois les échéances d'application pour ses membres.

3.3.2 Réglementation nationale

3.3.2.1 Code du travail maritime

L'historique « CODE DU TRAVAIL MARITIME » persiste mais n'apparaît plus en tant que tel. La codification lui a imposé ses principes d'organisation. A ce jour il s'articule donc sur deux plans :

- Le CODE DU TRAVAIL, qui en constitue la base.
- La Partie V, Livre V du CODE DES TRANSPORTS, qui amende ou complète le CODE DU TRAVAIL par certaines spécificités applicables pour le travail à bord des navires.

(L'articulation entre les deux codes est mentionnée dans l'article L 5541-1 du CODE DES TRANSPORTS).

Il convient de noter que ces spécificités n'apportent pas de modification en termes de sécurité du travail par rapport à celles énumérées dans le chapitre « CODE DU TRAVAIL ».

3.3.2.2 Code des transports

Outre la spécificité évoquée ci-dessus, la Vème partie du CODE DU TRAVAIL définit les conditions réglementaires de l'activité des marins sur les navires à la mer. Au 01/01/15, cette partie se décline de la façon suivante :

« CINQUIEME PARTIE : TRANSPORTS ET NAVIGATION MARITIMES »

- **LIVRE I : LE NAVIRE**
- **LIVRE II : LA NAVIGATION MARITIME**
- LIVRE III : LES PORTS MARITIMES
- LIVRE IV : LE TRANSPORT MARITIME
- **LIVRE V : LES GENS DE MER**
- LIVRE VI : REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS
- LIVRE VII : DISPOSITIONS RELATIVES A L'OUTRE MER

Dans cette partie, la sécurité des activités se voit traitée principalement dans les livres I, II et V, notamment :

- Par la définition de la formation des marins aboutissant à la délivrance de certificats, brevets et diplômes (livre V).
- Au travers des sections techniques relatives à la construction des navires et à la sécurité et à la prévention de la pollution (pour les livres I et II) qui mène à la structure suivante de textes régissant la sécurité des navires bien connue par ses « divisions ».

CODE DES TRANSPORTS – Vème partie – TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIME.

- ➔ **DECRET n°84-810 du 30/08/84** Relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires
- ➔ Arrêté du 23/11/87 - Relatif à la sécurité des navires.
- ➔ Règlement annexé : Divisions

Pour information, la liste de ces divisions au 01/01/18 était établie de la façon suivante :

(les parties surlignées en bleu ne concernent pas, à priori, les activités de travaux nautiques).

110	Généralités
120	Liste des titres et des certificats
130	Délivrance des titres de sécurité
140	Organismes techniques
150	Contrôle au titre de l'État du port en métropole
151	Contrôle par l'État du port hors France métropolitaine
160	Gestion pour la sécurité
170	Enregistrement des personnes à bord des navires à passagers
175	Enregistrement des balises 406 MHz 22
180	Système de visites obligatoires contribuant à l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse
190	Accessibilité
210	Jaugeage maritime
211	Stabilité à l'état intact et après avarie
212	Dispositifs de nature à simplifier la conduite et l'exploitation
213	Prévention de la pollution
214	Protection des travailleurs. Appareils de levage
215	Habitabilité
217	Dispositions sanitaires et médicales
218	Gestion des eaux de ballast
219	Radiocommunications pour le système mondial de détresse et de sécurité en mer.
221	Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500
223	Navires à passagers effectuant des voyages nationaux
226	Navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 12 m et inférieure à 24 m
227	Navires de pêche de longueur inférieure à 12 mètres
228	Navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres
229	Navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 effectuant une navigation nationale en 4ème ou en 5ème catégorie
230	Navires aquacoles de longueur inférieure à 24 mètres
231	Engins de dragage et engins porteurs de déblais
232	Unités mobiles de forage au large
233	Navires sous-marins
234	Navires spéciaux

235	Navires de surveillance, d'assistance et de sauvetage.
236	Règles de sécurité applicables à la navigation de plaisance en mer sur des embarcations de longueur inférieure ou égale à 24 mètres
240	Règles de sécurité applicables à la navigation de plaisance en mer sur des embarcations de longueur inférieure ou égale à 24 mètres
241	Navires de plaisance de longueur de coque inférieure ou égale à 24 mètres, à utilisation commerciale
242	Navires de plaisance de compétition ou expérimentaux Navires de plaisance de longueur de coque supérieure à 24 m et de jauge brute inférieure à 3000.
243	Navires de plaisance de compétition ou expérimentaux
244	Navires de plaisance traditionnels.
245	Référentiel technique des navires et embarcations de plaisance exclus du marquage CE de longueur de coque inférieure ou égale à 24 mètres
310	Règles d'approbation hors division 311
311	Équipements marins
321	Prévention de l'incendie
322	Extinction de l'incendie hors division 311
331	Équipements individuels de sauvetage
332	Dispositifs d'alarme d'homme à la mer et d'actions de sauvetage (DAHMAS)
333	Engins collectifs de sauvetage
334	Entretien à terre des radiobalises de localisation des sinistres par satellite
335	Système d'identification et de suivi des navires à grande distance (LRIT)
337	Révision périodique et entretien des embarcations de sauvetage, canots de secours rapides, dispositifs de mise à l'eau et dispositifs de largage
341	Systèmes de visualisation des cartes électroniques
351	Système d'alerte de sûreté du navire
361	Dispositifs de détection et d'alarme d'envahissement
410	Règles générales d'arrimage des cargaisons autres qu'en vrac
412	Véhicules routiers
413	Bois en pontée
421	Hydrocarbures
422	Substances liquides dangereuses ou nocives et gaz liquéfiés transportés en vrac
423	Cargaisons solides en vrac
424	Transport de grains
431	Sécurité des conteneurs
500	Equivalences et interprétations acceptées.

3.3.2.3 Application - méthodes de gestion et matériels de sécurité

3.3.2.3.1 Principes et méthodes de gestion de sécurité

La référence de cette suite de textes est la (convention internationale) SOLAS qui est transcrite en droit français au travers la division 221 pour les navires de tonnage supérieur à 500 et des divisions 222 et autres, interpolations pour les moins de 500.

Dans ces règlements qui visent à cerner l'aptitude technique du navire pour une navigation en Sécurité, notre sujet relatif à la Sécurité du travailleur se trouve traitée, d'une part, de façon diffuse au gré des alinéas (Dispositions générales, éclairages, communications, normes, taux, mensurations), d'autre part, plus systématiquement dans les chapitres spécifiques comme :

- Le Franc-bord (Convention Load-Line 66 qui définit la Hauteur minimale du pont principal au-dessus de l'eau et par sa Règle 25 qui oblige les rambardes haute de 1m).
- Prévention contre l'incendie.
- L'habitabilité (locaux de travail, d'intérêt commun, de vie publique, personnels...).
- L'évacuation.
- Le sauvetage.
- Divisions et normes spécifiques de protection du travailleur (bruits et vibrations, produits dangereux, sources scellées...).

Pour revenir à l'aptitude technique, chaque navire subit une étude poussée (théorique et documentaire ainsi que pratique (essais et épreuves) de la part de l'administration.

La perspective complémentaire à cette dernière purement technique oblige les exploitants de ces engins élaborés que sont les navires à définir pour différents sujets les manuels d'exploitation.

Ces manuels (appelés quelquefois plans) rédigés et appliqués selon la logique des normes ISO, doivent prévoir tous les cas de figure de l'exploitation, et notamment, ceux des situations critiques. Certains de ces manuels doivent atteindre la certification. Les sujets suivants sont concernés par cette approche :

- Le document unique d'évaluation des risques (Approbations).
- La sûreté (code ISPS - Certification).

- La gestion de la sécurité (Code ISM - N>500 - Certification).
- Guide d'exploitations divers (Approbations).

Au terme de ces vérifications théoriques, pratiques et méthodologiques l'administration maritime délivre son approbation par le biais de certificats internationaux de sécurité dont les titres et le nombre dépendent du type et du tonnage du navire concerné.

3.3.2.3.2 Espaces sécurisés et matériels de sécurité

ESPACES ET LOCAUX : Les locaux de travail sont construits et aménagés de manière à donner les meilleurs moyens d'y effectuer les actions de conduite d'entretien ou de maintenance qui s'imposent.

Outre ces locaux de travail, les marins doivent disposer d'espaces permettant un déroulement de vie normale à bord en dehors du travail dans un confort acceptable. On y trouve définis :

- Des locaux d'intérêts communs (Cuisines, cambuses, magasins, infirmerie...).
- Des locaux de vie publique (Salles à manger, sanitaires, fumeurs, espace de pont...).
- Des locaux personnels (Cabines, salle de bains...).

La réglementation, notamment au travers de la division 215, guide les exigences minimales applicables à ces espaces par le biais de divers critères physiques comme des temps, taux, fréquences, mensurations, quantités etc...

PROTECTIONS COLLECTIVES : Un navire doit être doté de toutes les dispositifs exigés visant à protéger l'ensemble des individus se déplaçant de manière normale à bord y compris celles des installations spécifiques (Installations mécaniques, électriques...) dont la manipulation nécessite parfois une formation et une habilitation ou autorisation.

Les **RAMBARDES DE PONT** sont les premières à répondre à ce principe. Leurs caractéristiques générales (hauteur : 1m, intervalles intermédiaires 380 mm et 230 mm (bas)) sont définies par les règles du franc-bord.


ÉQUIPEMENTS DE PROTECTION INDIVIDUELLE (EPI) : Le premier principe à citer en matière de protections individuelles est le port adapté à la situation des EPI réguliers (Chaussures de sécurité, casques ou casquette de sécurité, gants, lunettes, baudrier). Des instructions, affichages et formations doivent permettre de rappeler ce principe et préciser les conditions.

Des EPI spécifiques et les instructions qui s'y rapportent doivent être imposés dans certaines conditions de travail (harnais de sécurité, détecteurs de gaz, masques à gaz,...).

GILET DE SAUVETAGE : EPI prenant un caractère particulier dans les travaux nautiques car la notion de chute à la mer est omniprésente. Le gilet de sauvetage fait partie de la dotation évoquée ci-dessus. Le principe de son port doit être clairement défini par le bord au regard des obligations réglementaire (Exposition au risque de chute à la mer, de nuit, mauvaise visibilité, météo défavorable, trajets en annexe...).

(Réf. Décret n°2007-1227 du 21/08/07 et arrêté du 24/04/14 utilisation des EPI).

3.3.2.3.3 Drome de sauvetage

La réglementation définit la drôme de sauvetage dont doit être doté le navire. Les équipements doivent être approuvés et frappés du logo «  » (wheelmark).

Un manuel de formation et d'aide de formation est présent à bord, disponible pour tous, et utilisé à chaque session de formation dans l'objectif réglementaire d'une mise à l'eau de la drôme en moins de 10 mn.

LE CANOT DE SECOURS : Embarcation légère et rapide permettant les interventions ponctuelles de secours et la coordination du sauvetage sur le plan d'eau.

LES EMBARCATIONS DE SAUVETAGE : capacité de l'effectif du bord de chaque côté. Ou une embarcation en « chute libre » sur l'arrière.

Pour les navires < 85m, pas d'embarcation mais plus de capacité en radeaux.

LES RADEAUX DE SAUVETAGE : 1 radeau de capacité 100% de l'effectif du bord < 185kg aisément transférable aux abords. Sinon, 1 radeau de capacité de 100% de l'effectif de chaque côté de chaque côté.

Pour les navires < 85m, 150% de capacité de chaque bord.

RÔLE D'APPEL ET CONSIGNE EN CAS DE SITUATION CRITIQUE : Dans lequel sont spécifiées des consignes claires adressées à chaque membre de l'équipage. Affichés dans le bord, évocation des postes de rassemblements et de mise à l'eau. Familiarisation par exercices et appels réguliers.

LANCE AMARRES : un appareil est embarqué.

FUSÉES A PARACHUTE : 12 fusées à parachute.

RADIOBALISE DE LOCALISATION (RLS) : Une radiobalise est embarquée. Un marin est chargé de l'emporter en cas d'une évacuation.

VHF PORTABLE : Appareil faisant partie de la dotation SMDSM du bord. Un marin par embarcation et radeau

de sauvetage est chargé de l'emporter en cas d'une évacuation.

TRANSPONDEURS : Appareil propre à laisser une signature sur les radars en vue de permettre aux moyens de recherches de pratiquer le « homing ».

BOUÉES DE SAUVETAGE : Leur nombre est réparti sur tous les ponts découverts, sur chaque bord, notamment à proximité de l'arrière. Facilement utilisables, point lumineux automatique pour la moitié des bouées, une sur chaque bord doit être munie d'une ligne de sauvetage flottante de 30m, une de chaque bord à fumigène automatique largables de la passerelle et marquées au nom et port d'immatriculation.

Au moins 2 bouées pour les navires ne s'éloignant pas à plus de 20MN de la côte.

BRASSIÈRES DE SAUVETAGE : Une pour chaque personne à bord et des brassières supplémentaires situées dans le bord au regard de certains postes éloignés et pour les personnes de quart. Stockage rapidement accessible, affichage, attention aux dispositifs spéciaux grandes tailles, marquées au nom et port d'immatriculation. Munis d'appareil lumineux.

COMBINAISON D'IMMERSION : Une par personne présente à bord.

3.3.2.4 Le navire - les titres de sécurité

Avant de décrire la procédure de délivrance des titres de navigation, il convient de poser la définition des éléments concernés :

TITRES DE SÉCURITÉ : Délivrés conformément aux règles que définit le système harmonisé (Résolution de l'OMI), un titre de sécurité atteste de la conformité du navire concerné à un texte applicable. Parmi les innombrables combinaisons possibles entre les textes et les types de navires, la liste exhaustive des documents concernant les navires armés dans les travaux nautiques est proposée au prochain chapitre.

Néanmoins, il convient de retenir la solution française de délivrance d'un « PERMIS DE NAVIGATION » en titre « chapeau ».

PERMIS DE NAVIGATION (Art.4 du Décret 84-810 - Division 130 - chapitre 3).

Le permis de navigation atteste que les vérifications effectuées dans les conditions arrêtées par le ministre chargé de la mer n'ont pas permis de détecter de défaut apparent de nature à empêcher le navire de prendre la mer pour des motifs de sécurité.

Il est délivré en dernier lieu, après que tous les titres exigés par la réglementation aient été délivrés.

Outre les conditions de navigation et d'exploitation du navire, le permis de navigation définit le nombre de personnes pouvant être présentes à bord en discernant les membres de l'équipage et le personnel spécial

COMMISSION NATIONALE DE SÉCURITÉ (CCS) : (Art.14 du Décret 84-810 - Division 130)

Commission placée auprès du ministre chargé de la mer chargée d'examiner, avant délivrance des titres et certificats de sécurité, les dossiers des navires > 500 UMS ou autres navires particuliers ainsi que des équipements marins.

COMMISSION RÉGIONALE DE SÉCURITÉ (CRS) : (Art.20 du Décret 84-810 - Division 130)

Commission placée auprès du Directeur Interrégional de la mer, chargée d'examiner, avant délivrance des titres et certificats de sécurité, les dossiers des navires ne relevant pas de la CCS et supérieurs à 12 mètres.

CENTRES DE SÉCURITÉ (CSN) :

(Art.31, 32 Décret 84-810 - Division 130)

Services spécialisés des directions interrégionales de la mer compétents en matière :

- de sécurité des navires et de sûreté ;
- de prévention de la pollution par les navires ;
- de sécurité du travail maritime, y compris en matière de prévention des risques professionnels maritimes ;
- d'habitabilité, d'hygiène et de vie à bord ;
- de certification sociale des navires.

Les Chefs de Centre de Sécurité des navires sont présidents de droit des commissions de visites des navires (Art.26 Décret 84-810).

CATÉGORIES DE NAVIGATION (Division 110 - chapitre 2).

Les navigations effectuées par les navires français sont classées en cinq catégories :

1^{ère} catégorie : Toute navigation n'entrant pas dans les catégories suivantes. (Navigation au long cours).

2^{ème} catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité et au cours de laquelle la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ne dépasse pas 600 milles. (Navigation au large).

3^{ème} catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche. (Navigation côtière, Cabotage inter/national).

4^{ème} catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles au-delà de la limite des eaux abritées où se trouve son port de départ. (Navigation locale).

5^{ème} catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire demeure constamment dans les eaux abritées telles que rades non exposées lacs, bassins, étangs d'eaux salées etc., ou dans les limites éventuellement fixées par le directeur interrégional de la mer. (Navigation portuaire).

3.3.2.5 Délivrance des titres de sécurité

La délivrance des titres de sécurité nécessite de la part des propriétaires pour tous les matériels qu'ils soient déjà existants ou en construction, d'étudier, puis de fournir l'ensemble des documents techniques nécessaires pour démontrer l'aptitude du navire pour une utilisation en sécurité tant pour le matériel que pour l'équipage, et selon la catégorie de navigation envisagée (plans, notes de calcul, étude de stabilité, liste des équipements, etc.) Ces éléments doivent être certifiés par un organisme de contrôle agréé.

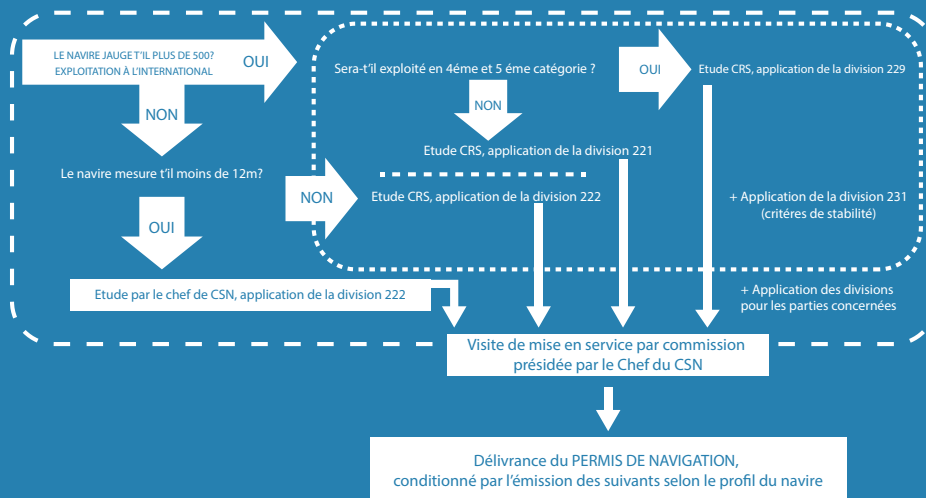
C'est à partir de ces éléments que la procédure de délivrance des titres de sécurité pour les navires est mise en route. Le schéma ci-après décrit cette procédure

1) DOSSIER D'ÉTUDE A REMETTRE À LA COMMISSION AD-HOC

Référence Division 130 (arrêté du 19 juillet 2005 - JO septembre 2005).

- Liste des documents à fournir à la CRG ou chef de CSN - Annexe 130.A.1
- Liste des documents à fournir à la CCS - Annexe 130.A.2

2) Quelle commission pour quel navire?



3) Délivrance des titres :

Navire > 500 (UMS) :

- Certificat de sécurité pour le navire de charge.
- Fiche d'équipement (Modèle C) pour certificat de sécurité pour navire de charge.
- Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge.
- Rapport sur la mesure du bruit.
- Certificat de sécurité pour navire spécial.
- Fiche d'équipement (Modèle SPS) pour le certificat de sécurité pour navire spécial.
- Document de conformité.
- Certificat de gestion de la sécurité.

Navire > 400 (UMS) :

- Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.
- Fiche de construction et d'équipement pour les navires autres que les pétroliers.
- Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées..
- Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (certificat IAPP).
- Fiche de construction et d'équipement (Supplément au certificat IAPP).
- Certificat de rendement énergétique Certificat international du système antisalissure
- Fiche de système antisalissure.

Navire > 12m :

- Certificat national de franc-bord

Tous navires :

- Certificat national de jaugeage des navires.

3.3.2.6 Les bons choix de l'entreprise en matière d'achat ou de location de matériels

La réglementation applicable à la délivrance des titres de sécurité est constitué de diverses rubriques, comportant chacune des seuils et des paliers divers pour : le tonnage des navires, leurs dimensions, les catégories de navigation, etc.

Avant d'entreprendre ces démarches, l'entreprise doit avoir à l'esprit le type d'activité précis envisagé et les lieux de travail. Ce choix est plus particulièrement important pour les pontons, engins et dragues suceuses. Le choix entre certaines distinctions d'apparence anodine peut alourdir considérablement les budgets d'investissement et d'exploitation de l'engin.

A titre d'exemple, on peut citer : Navigation internationale ou navigation dans un pays étranger ? - Tonnage supérieur à 500 ? - Longueur supérieure à 12 m ? - Propulsé ou non ? - Équipage (marins) ou non ?...

3.3.2.7 L'équipage, le personnel embarqué

À bord des navires, les personnels constituant les équipages employés à la conduite de ces derniers sont en principe des inscrits maritimes (marins) qualifiés. Leur nationalité dépend du statut du pavillon :

Pour la France, deux pavillons existent :

- Pavillon national : Marins affiliés à l'ENIM.
- Pavillon du Registre International Français (RIF): 25% de ressortissant européens avec le capitaine et son suppléant français ou reconnu par une commission d'équivalence. (Attention, il existe des restrictions pour les travaux d'entretiens portuaires).

Pour les pavillons étrangers, les gestions administratives sont réglées par les administrations ou des agences de manning (intérim maritime international) ayant leur agrément.

DÉCISION D'EFFECTIF :

L'équipage d'un navire est constitué dans le respect de la DÉCISION D'EFFECTIF (MINIMUM SAFE MANNING à l'étranger). C'est un document soumis au visa de l'autorité maritime départementale, établi par l'armateur après consultation des parties intéressées, définissant l'effectif suffisant en nombre et en qualification pour la conduite et l'exploitation du navire concerné.

La décision d'effectif, établie en fonction du type de travail du navire (Missions, rythmes de travail,...) peut compter :

- Du personnel PONT dont le capitaine (obligatoire), le second capitaine, des officiers pont brevetés à hauteur du tonnage du navire (200, 500, 3000 UMS), puis un maître d'équipage et des matelots.
- Du personnel MACHINE dont le Chef Machine (obligatoire), le second mécanicien, des officiers mécaniciens brevetés à hauteur de la puissance développée du navire (250, 750, 3 000, 15 000 kW), puis un électricien et des mécaniciens.

Du personnel complémentaire, en particulier les compagnons embarqués pour l'exécution des travaux (grutiers, batteurs, ingénieurs...) appelé personnel spécial peut être embarqué de manière officielle en raison de leurs qualités spécifiques relatives à la mission du navire. La drôme de sauvetage est définie en conséquence.

PERMIS D'ARMEMENT :

Le personnel maritime embarqué au regard de la décision d'effectif est administré sur la base du « rôle d'équipage », référentiel de gestion auprès de l'administration française (Direction Départementale des Territoires et de la mer et l'ENIM – ex « Affaires Maritimes »).

Pour les marins étrangers, leur règle de gestion est contrôlée par l'administration française au regard de la convention internationale du travail (ILO 2006).

Nota: L'embarquement de jeunes travailleurs (mineurs) est soumis à une réglementation spéciale limitant certaines conditions de travail.

3.3.2.8 Les bons choix de l'entreprise en matière d'armement des navires

Nous avons vu au 3.3.2.6, l'importance du choix du matériel. Ce choix de matériel et sa catégorie de navigation autorisée, vont également conditionner l'équipage tel qu'il va être établi par la décision d'effectif. Par un mauvais choix, l'entreprise risque d'être pénalisée par la présence de marins en nombre supérieurs aux besoins.

Par ailleurs pour les locations de navires, rappelons que l'armateur « arme » le navire, c'est-à-dire qu'il met à disposition un équipage, fournit le ravitaillement, tout ce qui est nécessaire à l'utilisation envisagée.

Il n'est pas nécessairement le propriétaire du navire. En cas de location de matériels maritimes (affrètement) pour ses besoins en travaux, l'entreprise utilisatrice aura donc tout intérêt à vérifier en détail les titres de sécurité et la décision d'effectif particulièrement si elle fait un affrètement coque nue, c'est-à-dire si elle fournit l'équipage.

CE QUI EST INDISPENSABLE DE RETENIR :

Chaque navire en poste de travail doit obligatoirement :

- Être titulaire d'un titre de sécurité.
- Titre délivré par les services de l'État après examen du matériel et des notes de calcul par un organisme de contrôle, et après visite des services de l'État.
- Titre dont la validité est **toujours temporaire**.
- Titre classé en cinq catégories correspondantes à des zones maritimes préalablement déterminées.
- Titre qui correspond à une utilisation spécifique déterminée par la charge et l'équipement du navire.
- Titre qui précise les conditions de vie et de sécurité et de sauvetage de l'équipage.
- Titre qui, dans la décision d'effectif précise l'effectif en nombre et en qualification.
- Le rôle d'équipage précise nominativement sa composition, mais le nombre de marin n'est jamais inférieur à la décision d'effectif.

le domaine public fluvial. Cette limite est fixée par décret en conseil d'État. Limite transversale de la mer (**Décret du 21 février 1852, art. 2 et Code du Domaine fluvial, art. 9**) : lorsque le rivage de la mer est coupé par l'embouchure d'un fleuve ou d'une rivière, cette ligne transversale détermine la limite entre le domaine public maritime en aval et le domaine public fluvial en amont. Fixée généralement là où les berges s'évasent, sauf lorsque l'estuaire correspond à un bras de mer s'enfonçant dans les terres.

LA LIMITE DOMAINE PUBLIC MARITIME : Le domaine public maritime naturel de l'État comprend :

- 1) Le sol et le sous-sol de la mer entre la limite extérieure de la mer territoriale et, côté terre, le rivage de la mer. Le rivage de la mer est constitué par tout ce qu'elle couvre et découvre jusqu'où les plus hautes mers peuvent s'étendre en l'absence de perturbations météorologiques exceptionnelles.
- 2) Le sol et le sous-sol des étangs salés en communication directe, naturelle et permanente avec la mer .
- 3) Les lais et relais de la mer.

Le DPM artificiel, est composé globalement et à quelques exemptions près, de tout ce qui a été construit par l'homme à proximité ou sur la mer.

LIMITES DE SALURE DES EAUX (LES) qui déterminent, dans les fleuves, la ligne de séparation entre le régime de pêche fluviale situé en amont et celui de la pêche maritime en aval. La limite de salure de l'eau des fleuves, rivières et canaux est déterminée par les décrets du 4 juillet 1853 (pour la mer du Nord, manche, Atlantique) et du 19 novembre 1859 (pour la Méditerranée). Elle est décidée après analyse de la salinité de l'eau en plusieurs points.

C'est donc une limite qui est utilisée dans la réglementation lorsqu'il s'agit de traiter des espèces vivantes.

A noter:

- Les cours d'eau ou la limite de navigation maritime n'a pas été fixée (voir décret 59-951 ci-dessous), celle-ci se confond avec la limite de salure des eaux.
- Les cours d'eau ou la limite de salure des eaux n'a pas été fixée, celle-ci correspond de fait à celle définie par la limite transversale de la mer.
- Sans intérêt premier pour l'application de notre guide cette limite peut avoir une importance dans le cadre des mesures environnementales à mettre en place dans le chantier déterminé.

3.4 Interfaces et limites entre fluvial / maritime

Au niveau administratif la notion d'estuaire n'existe pas. L'administration ne connaît que la mer et le fleuve. De ce fait les estuaires se prêtent à toutes sortes de découpage administratif ; nous citerons quelques délimitations réglementaires :

- La limite mer fleuve.
- Le domaine public maritime.
- Le domaine public artificiel.
- La limite de salure des eaux.
- La limite de l'inscription maritime.

LA LIMITE MER /FLEUVE est une limite transversale entre la mer et le fleuve. Elle permet de distinguer les limites entre le domaine public maritime et

LIMITE DE L'INSCRIPTION MARITIME :

Le **Décret n° 59-951 du 31 juillet 1959** portant fixation des **limites des affaires maritimes** dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les bâtiments de mer.

L'article annexe récapitule l'ensemble de ces limites pour toute la France. Pour les estuaires, fleuves, rivières et canaux de la France métropolitaine et des départements d'outre-mer non repris au tableau annexé au présent décret, la limite des affaires maritimes se confond avec celle de la mer à leur embouchure. (Article 2 du décret).

Cette liste annexe a été modifiée par des décrets successifs ; le dernier en date : **Décret n°90-201 du 27 février 1990**.

Importance pour les travaux nautiques.

Les limites de l'inscription maritime n'entraînent pas une impossibilité pour les navires maritimes et les bateaux fluviaux de les franchir, mais dans des conditions déterminées :

- Pour les bateaux naviguant en mer, le titre de navigation délivré par les affaires maritimes permet également la navigation en eaux intérieures (l'inverse n'est pas vrai : l'inscription fluviale n'autorise pas systématiquement à pénétrer en zone maritime).
- Les bateaux sous pavillon étranger doivent posséder les documents et porter les marques d'identifications valables dans leurs pays d'origine s'ils sont en transit. Ils sont, en revanche, soumis à la réglementation française s'ils sont basés en permanence en France.
- L'arrêté du 16 décembre 2010 relatif au classement par zones des eaux intérieures et aux compléments et allègements des prescriptions techniques applicables sur certaines zones apporte quelques précisions sur ces limites.
- Des arrêtés préfectoraux précisent au cas par cas les conditions de navigation autorisées.

LES ZONES MIXTES :

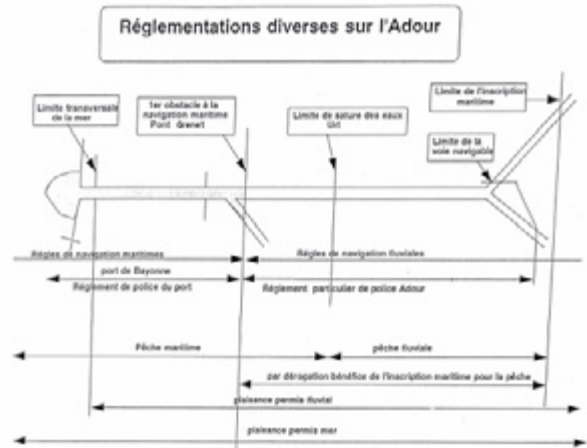
Le **décret n° 54-668 du 11 juin 1954**, en exécution du **décret-loi du 17 janvier 1938**, fixe les conditions d'application de la réglementation de l'inscription maritime dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les bâtiments de mer.

L'article 2 précise : Sont réputées eaux maritimes au sens du décret-loi du 17 juin 1938 les parties des estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentées par les bâtiments de mer et comprises pour chacune de ces voies navigables, entre :

A l'aval, la limite transversale de la mer et, en amont, le premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer.

Certaines zones restent sous la responsabilité des affaires maritimes qui assure le contrôle de la navigation. Les professionnels fluviaux y exercent leurs activités.

Le **décret 59-951 du 31 juillet 1959** portant fixation des limites des Affaires Maritimes dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les bâtiments de mer, voit son article annexe régulièrement mis à jour.



Autre exemple : **LES NAVIGATIONS SUR LE RHONE :** Suite aux récentes demandes relatives aux régimes de navigation sur le Rhône, voici une carte synthétisant les obligations concernant le statut du capitaine qui doit se trouver à bord d'un navire durant une navigation sur le Rhône.

NAVIGATION FLUVIALE : Bateau, ou Navire au gabarit respectant le RPP du lieu, conduit par un capitaine fluvial (Certif. De capacité).

NAVIGATION FLUVIO-MARITIME : Bateau conduit par un capitaine fluvial (certif. de capacité), ou Navire conduit par un capitaine inscrit maritime.

NAVIGATION MARITIME : Navire conduit par un capitaine inscrit maritime



Nota :

- RGP : Règlement Général de Police.
- RPP : Règlement Particulier de Police (RPP Rhône, RPP Petit Rhône et Canal du Rhône à Sète).
- Autorité de supervision de la zone : VNF Arles – 04.90.97.97.23
- Références : [Décret du 17 juin 1938](#) et [décret du 31 juillet 1959](#).

CE QUI EST INDISPENSABLE DE RETENIR :

- La barrière entre le maritime et le fluvial n'est pas étanche
- Les navires armés par des inscrits maritimes peuvent travailler en fluvial
- Les bateaux fluviaux conduits par les marinières ne peuvent opérer dans les eaux maritimes proches des eaux fluviales, que si une autorisation de la puissance publique a été délivrée pour cela.

3.5 Autres réglementations Françaises

3.5.1 Tableau de service

L'aménagement du temps de travail des gens de mer est décrit par :

- [La Convention du travail maritime, 2006 \(MLC, 2006\)](#) de l'OIT (Organisation Internationale du Travail), entrée en vigueur en 2013.
- [La directive européenne 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999](#) modifiée concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer.
- Le [décret n°2005-305 du 31 mars 2005](#) relatif à la durée du travail des gens de mer. L'article 17 de ce décret indique l'obligation du tableau de service.

Il est tenu par le capitaine et annexé au journal de bord. Il indique pour chaque fonction :

- Le programme de service à la mer et au port

- Le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos, prescrits par la législation, la réglementation ou la convention collective applicable.

Les modifications apportées à ce tableau en cours de voyage sont consignées dans le livre de bord ou annexées à celui-ci et affichées dans les locaux de l'équipage.

Le capitaine, qui prend les mesures nécessaires pour que les conditions en matière d'heures de travail et d'heures de repos des marins visées par le présent décret soient respectées, tient ce tableau à disposition de l'inspecteur du travail maritime ou le lui communique sur sa demande, notamment, si celui-ci l'estime nécessaire et sauf impossibilité, par voie de courrier électronique.

Ce tableau est rédigé en français ainsi que, si nécessaire, en langue anglaise. Il doit être conforme au modèle fixé par [l'arrêté du 13 décembre 2002 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires](#). (Voir modèle en Annexe 5).

3.5.2 Document Unique d'Évaluation des Risques (DUER)

Le code du travail ([Art. L4121-3](#)) oblige tout employeur à évaluer les risques de l'entreprise. Les modalités de cette évaluation sont décrites dans les articles [R4121-1](#) et [2](#).

Cette évaluation comporte un inventaire des risques identifiés dans chaque unité de travail de l'entreprise ou de l'établissement, y compris ceux liés aux ambiances thermiques.

L'objectif de ce document est d'accompagner l'évolution de la sécurité de l'entreprise en hiérarchisant les risques et en guidant le pilote dans le choix des actions prioritaires et des mesures de prévention.

Plusieurs Guides et modèles sont référencés en Annexe 5.

3.5.3 Obligation environnementale

Toute intervention sur le milieu Aquatique, devra se référer au code de l'Environnement et des différentes obligations locales, afin de préserver la nature, la faune et le respect des populations vivant autour des travaux à venir.

Code de l'environnement / Loi sur l'eau:

Code de l'environnement :

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCod.do?cidTexte=LE-GITEXT000006074220&dateTexte=20150423>

[Loi N°2006-1772 du 30/12/2006](#) sur l'eau et le milieu Aquatique (publiée au JORF N°303 du 31 Décembre 2006), Modifiée 14/07/2010 :

http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=4F1013F79ADDA43E0F53C9DAD32764A0.tpdila24v_3?-cidTexte=JORFTEXT000000649171&dateTexte=20150423

Pour toutes Informations particulières se référer aux documents de chaque Régions, la loi de 2006 servant de support pour la mise en œuvre de nouveaux guides ou référents. (Voir exemples en Annexe 5).

3.5.4 Le Plan Particulier de Sécurité et Protection de la Santé

Pour les chantiers de bâtiment et de génie civil, soumis à coordination SPS (chantier clos et indépendant impliquant plusieurs entreprises. Cf. Code du travail ([Art. L4532-2](#)), Les entreprises intervenantes doivent rédiger un PPSPS ([Art. L4532-9](#)) dont le contenu est précisé aux [articles R4532-63 à 67](#). Ce document doit être commenté auprès de toutes les équipes de l'entreprise intervenant sur le chantier et émarginé par celles-ci.

Le PPSPS diffère du Document Unique d'Évaluation des Risque par le fait qu'il traite des spécificités du chantier qu'il concerne c'est-à-dire par exemple (liste non exhaustive, pour le détail, voir articles du code du travail cités) :

- Renseignements administratifs propres au chantier (dénomination, adresse et intervenants du chantier).
- Composition de l'équipe.
- Description des méthodologies de travail mises en œuvre sur ce chantier et des mesures de préventions associées.
- Mesures prises pour prévenir les risques spécifiques dus aux autres entreprises intervenantes.
- Mesures prises pour prévenir les risques spécifiques que l'entreprise génère pour les autres entreprises intervenantes.
- Dispositions de secours et d'évacuation propres au chantier.

3.5.5 Activités liées à des sources ionisantes



Outre les interventions dans les centrales nucléaires – dans ce cas en position de sous-traitants informés sur la situation à risques - l'activité de travaux nautique peut être concernée par la réglementation de l'ASN relative à l'utilisation de sources de rayonnements ionisant. La fiche ci-dessous provenant du site de l'ASN vous

invite à la responsabilisation face à ce sujet qui rend obligatoires certaines autorisations, formations et autres informations.

Les utilisateurs et détenteurs de sources:

- L'industrie utilise de longue date des sources de rayonnements ionisants dans une grande variété d'applications et de lieux d'utilisation.
- Ces rayonnements sont produits soit par des radioéléments – essentiellement artificiels – en sources scellées ou non, soit par des générateurs électriques. On peut citer par exemple :
 - L'irradiation industrielle en vue de la stérilisation de dispositifs médicaux ou de la conservation des aliments.
 - La radiographie industrielle : technique de contrôle non destructif, essentiellement la gammagraphie, qui permet le contrôle des défauts d'homogénéité dans le métal et en particulier dans les cordons de soudure.
 - Le contrôle de paramètres (empoussièrement de l'air, grammage du papier, niveau de liquide, densité ou humidité des sols, diagraphie...).
 - L'utilisation de traceurs radioactifs notamment dans le domaine de la recherche où l'incorporation à des molécules, outil courant d'investigation en biologie cellulaire et moléculaire.
 - Mesures d'usure, de recherche de fuites, de frottement, de construction de modèles hydrodynamiques, ainsi qu'en hydrologie.
 - L'utilisation de générateurs électriques de rayons X pour le contrôle de containers de marchandises ou dans des programmes de radiographie d'explosions.
 - L'industrie a également recours à des installations nucléaires non directement liées à l'industrie électronucléaire, destinées par exemple à la production de radio-pharmaceutiques, au traitement et au conditionnement de déchets de faible activité ou encore à assurer des activités de maintenance nucléaire.

Les enjeux de sûreté

L'enjeu principal dans l'utilisation des sources est de contrôler que la sécurité des travailleurs, du public et de l'environnement est correctement assurée. Cette action est délicate dans la mesure où, non seulement leur diversité est grande, mais ces sources comme

leurs utilisateurs sont très nombreux (environ 30 200 sources scellées pour 6 000 utilisateurs). Il importe ainsi de pouvoir suivre les conditions de détention, d'utilisation et d'élimination des sources dès le stade de leur fabrication jusqu'à leur fin de vie.

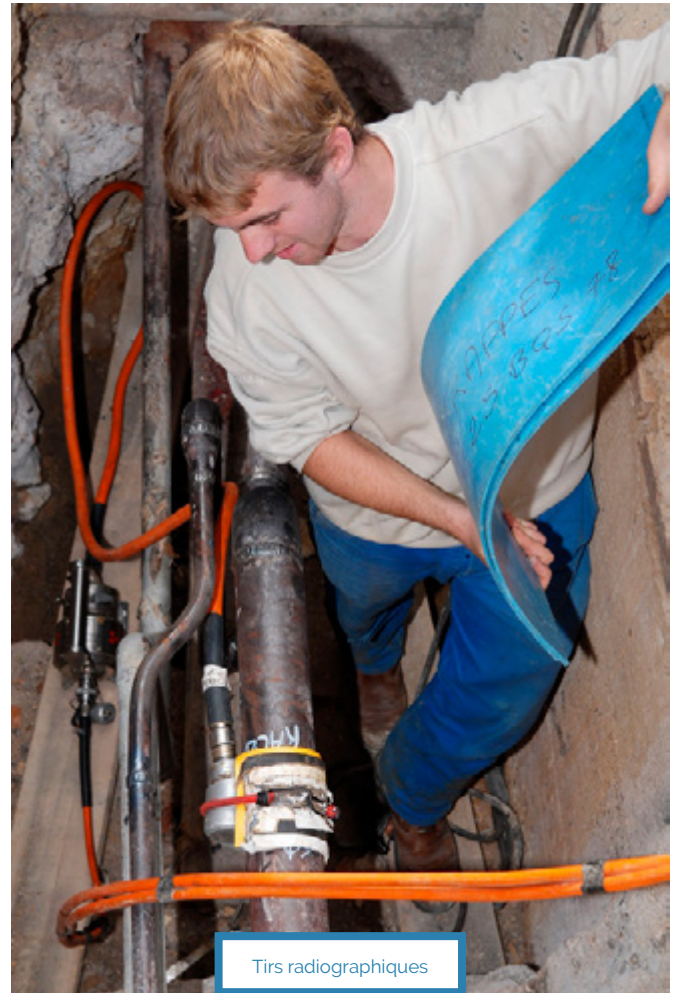
Le rôle de l'ASN

La délivrance et le renouvellement d'autorisation de détention et d'utilisation de sources de rayonnements ionisants constituent une part importante de l'action de l'ASN.

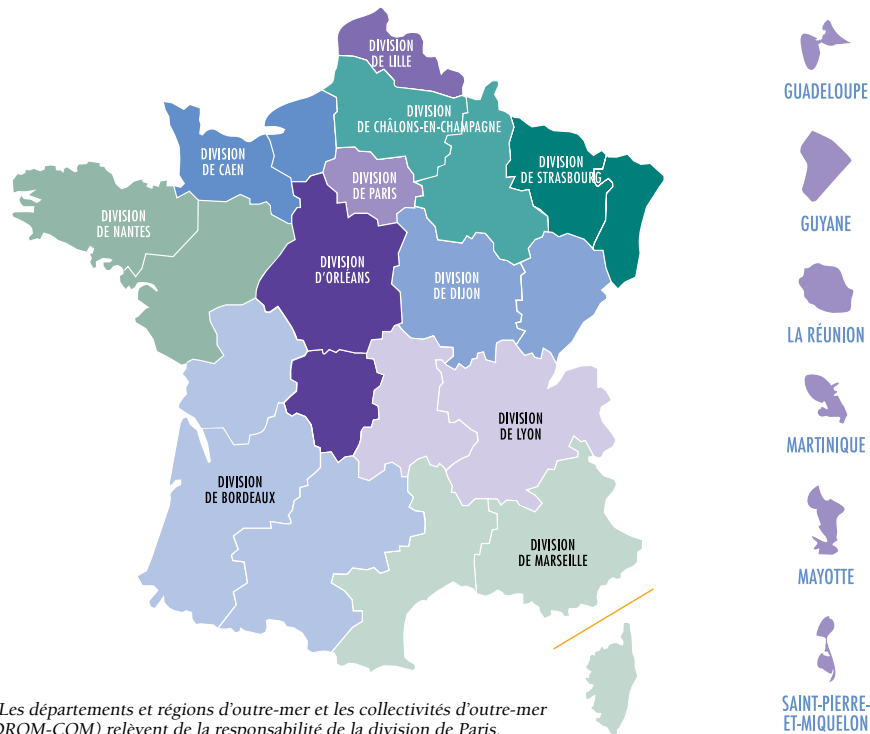
Dans le cadre de l'instruction de ces dossiers, l'ASN peut recourir à l'expertise de l'IRSN et, si nécessaire, à l'expertise d'organismes dont elle reconnaît la compétence dans les domaines de la sûreté des sources de radionucléides et des générateurs électriques de rayonnements ionisants.

L'ASN effectue également des contrôles qui dépendent à la fois de la nature de ces sources mais aussi des étapes de leur réalisation et de leur utilisation. Pour les sources non scellées, qui peuvent être assimilées à du « consommable », l'utilisateur procède à des contrôles de non contamination et d'ambiance. L'ASN peut également procéder à ce type de contrôle.

Dans le domaine industriel, l'ASN porte une attention particulière à l'utilisation d'appareils de gammagraphie et d'accélérateurs.



L'ORGANISATION territoriale de l'ASN



Pour plus d'informations : <http://www.asn.fr/L-ASN/ASN-en-region>

CE QUI EST INDISPENSABLE DE RETENIR :

Les chapitres précédents ont présenté les règles principales dont le respect est obligatoire.

Mais d'autres mesures destinées essentiellement à la sécurité du personnel sont indispensables :

- Le tableau de service, disponible à bord, qui est un constat à l'instant T du temps de travail effectif des marins.
- Le Document unique d'évaluation des risques, qui identifie et mesure les risques selon la localisation des postes de travail. Disponible à bord et sur le chantier.
- Le Plan Particulier de Sécurité et Protection de la Santé, qui est une réponse adaptée, au niveau de la sécurité, à la spécificité du chantier.
- La réglementation de l'ASN relative à l'utilisation de sources de rayonnements ionisant, si de telles sources existent à bord ou sur le chantier.

3.5.6 Autres réglementations et recommandations sur les risques spécifiques

Les éléments présentés dans ce chapitre concernent des risques qui ne sont pas spécifiques aux travaux maritimes et fluviaux.

De nombreuses réglementations, recommandations et documents de prévention existent sur ces sujets. L'objet de ce chapitre n'est donc pas d'être exhaustif, mais de donner quelques éléments et références réglementaires, normatives et documentaires.

Il appartient au chef d'établissement de mettre en place un système de management de la santé et sécurité au travail propre à assurer le respect des obligations citées ci-après, via notamment la mise en œuvre de délégations de pouvoir formalisées et de fiches de poste.

D'une manière générale, le délégataire (responsable de chantier, capitaine), s'assure de la bonne mise en œuvre des procédures (vérifications, habilitations du personnel, modes opératoires...) et tient à jour et à disposition la documentation associée (registre de sécurité, carnets de maintenance, certificats, qualifications du personnel...).

L'organisation, et en particulier les personnes responsables de chaque aspect, doivent être connues de tous afin que tout dysfonctionnement, manque, dégradation, inadaptation ou défaut d'information

puissent être remontés par les opérateurs et être pris en compte pour trouver une solution adaptée.

3.5.6.1 Risque électrique



Plusieurs types d'exposition au risque électrique sont concernés lors des travaux maritimes et fluviaux.

On peut les distinguer ainsi :

Installations électriques à bord.
Utilisation d'outillage électrique.
Travaux d'ordre électrique ou maintenance à bord.
Présence de réseaux aériens ou subaquatiques.

On peut citer quelques mesures de prévention générales, telles que la conformité et les vérifications périodiques du matériel et des installations utilisées, l'obligation de formation et habilitation du personnel exécutant des travaux électriques, la priorité au travail hors tension et les DT/DICT pour l'identification des réseaux existants.

On notera également que la réglementation a évolué récemment à ce sujet.

Les deux documents suivants tiennent compte de ces évolutions :

Dossier INRS ED6187

« La prévention du risque électrique »

<http://www.inrs.fr/media.html?refINRS=ED%206187>

Norme NFC 18510

Code du travail Art. R4534-107 à 130

3.5.6.2 Risque chimique



Au même titre que pour l'ensemble des secteurs professionnels, le risque chimique doit être prévenu, notamment via le choix des produits utilisés, la formation des utilisateurs, la fourniture d'équipements de protection, les conditions de stockage et d'élimination. Les éléments d'information à ces sujets sont rassemblés dans la Fiche de Données de Sécurité associée à chaque produit dangereux. La FdS est obligatoirement jointe par le fournisseur.

De très nombreux documents ont été publiés à ce sujet. Nous nous limiterons donc à la mention des références au code du travail et à un lien vers un dossier internet de l'INRS qui donne les éléments principaux et renvoie vers de nombreuses ressources sur les sujets plus précis :

Code du travail Art. R4535-8 à 10 et R4412-1 à 109

Dossier Web INRS « Ce qu'il faut retenir : Risques Chimiques » :

<http://www.inrs.fr/risques/chimiques/ce-qu-il-faut-retenir.html>

3.5.6.3 Risque dû à la présence d'engins



Trois aspects principaux ressortent en matière de prévention :

La conformité et l'état de conservation des engins utilisés (Cf. 3.5.6.8 vérifications).

La compétence du conducteur : l'opérateur doit impérativement être muni d'une autorisation de conduite délivrée par son employeur. L'employeur avant sa délivrance s'assure de l'aptitude médicale et de la compétence du conducteur (établie par la possession d'un CACES®).

Les différentes catégories de CACES® sont mentionnées dans les recommandations R372, 377, 383, 386, 389 et 390 de la CNAMTS. L'ensemble de ces recommandations sont disponibles sur le site internet de l'INRS.

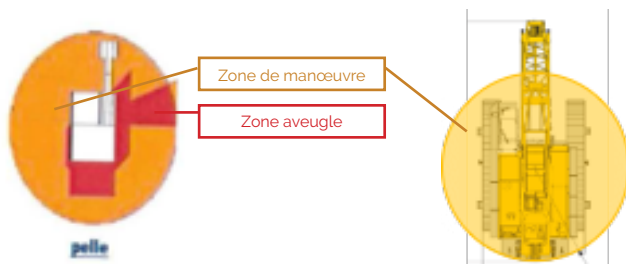
Le document suivant donne un aperçu général des types d'engins associés aux différents CACES :

Brochure INRS ED96 « Le CACES® »

<http://www.inrs.fr/media.html?refINRS=ED%2096>

L'interaction avec les piétons et donc les risques de collision : L'analyse des risques et l'organisation du chantier doit prendre en compte les déplacements des engins et, en particulier les mouvements de rotations de ceux-ci dans la mesure où il existe de nombreux angles morts pour le conducteur.

On pourra citer en priorité des mesures d'organisation telles que la séparation physique entre engin et piétons, et en complément des mesures techniques telles que les caméras et radars intégrés.



3.5.6.4 Risque d'incendie et d'explosion



La prévention des risques d'incendie et d'explosion est fondamentale pour la sécurité des navires. Les expositions à ces risques sont nombreuses, notamment par la présence de gaz, carburants, produits chimiques, la réalisation de travaux par points chauds et la vie quotidienne à bord.

La prévention incendie étant un domaine à part entière, on relèvera ici les types de mesures à mettre en œuvre en y associant quelques références documentaires.

Conception, vérification et identification des réseaux d'hydrocarbures.

- vérifications : Cf. 3.5.6.8.
- identification des réseaux de fluides : NF X 08-100, INRS ED 88, OPPBTP I6F0509.

Conception, vérification et formation du personnel à l'utilisation de systèmes d'extinction.

[INRS ED 970 « évaluation du risque incendie en entreprise »](#).

Organisation et identification des voies de dégagement et d'évacuation.

Règles de vie à bord : BIT « Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports ».

L'incendie : [INRS ED 5005](#)

L'explosion : [INRS ED 5001](#)

3.5.6.5 Travail isolé



Le travail isolé est principalement un facteur aggravant d'autres risques rencontrés dans les activités qui font l'objet de ce guide. En particulier, les risques de chute à l'eau, d'intervention en hauteur ou de travail en milieu confiné nécessitent des possibilités d'intervention de secours très rapide.

On envisagera donc la prévention en priorité par des mesures d'organisation qui pourront le cas échéant être complétées par des mesures d'ordre technique telles que l'emploi de DATI (Dispositif d'Alarme pour Travailleur Isolé). Le choix du type de DATI utilisé étant par ailleurs à adapter à la situation, et notamment aux possibilités de communication (radio, GSM).

Le code du travail donne peu de règles générales sur ce sujet. Cependant, on peut relever des précisions claires applicables à plusieurs activités susceptibles d'être rencontrées lors de travaux maritimes ou fluviaux. On notera ici succinctement les activités pour lesquelles le travail isolé est explicitement interdit (avec les références des textes associés), ainsi que les références de guides de prévention des risques dus au travail isolé.

Activités pour lesquelles le travail isolé est proscrit :

- Utilisation d'appareil de levage hors de la vue du conducteur : [Code du travail Art. R4323-41](#).
- Utilisation de protection individuelle d'arrêt de chute : [Code du travail Art. R4323-61](#).
- Travaux effectués dans un établissement par une entreprise extérieure de nuit, dans un lieu isolé ou lorsque l'activité de

l'entreprise est interrompue : [Code du travail Art. R4512-13](#).

- Travail en galerie ou puits : [Code du travail Art. R4534-51](#).
- Emploi d'explosifs : [Décret n°87-231 du 27/03/1987](#).
- Travail en milieu hyperbare : [Code du travail Art. R4461-37](#).
- Travaux d'extraction par déroctage ou dragage en fleuve, rivière ou plan d'eau (si risque de chute à l'eau ou intervention exceptionnelle) : [Arrêté du 28 septembre 1971 modifié, Art. 13&14](#).
- Travaux en hauteur dans les chantiers de construction ou réparation navale : [Arrêté du 28 septembre 1982](#).

Recommandations et guides de prévention :

- [CNAMTS R252](#) « postes de travail isolés et dangereux ou essentiels pour la sécurité ».
- [INRS](#), dossier internet « ce qu'il faut retenir : travail isolé ».

3.5.6.6 Risques liés aux opérations de levage



La bonne mise en œuvre d'une opération de levage nécessite plusieurs démarches préalables.

- Le plan de levage : Il fait apparaître le chantier (et activités en cours à proximité), les implantations des charges à maintenir (approvisionnement et pose), de l'engin de levage, de la zone survolée, des éléments notables dans l'environnement (lignes HT, galerie, bâtiments...). Il doit permettre l'information des équipes et la réalisation de l'examen d'adéquation. Il peut se décomposer en plusieurs phases.
- L'examen d'adéquation : C'est la vérification de la cohérence (l'adéquation) entre la/les charges à lever, les capacités des accessoires de levage (en fonction de l'angle, de l'agressivité de la charge, du milieu), les capacités de l'engin de levage (en fonction de sa puissance et de la distance) et la résistance du support (sol, barge...). Il peut donc nécessiter une étude de sol ou une vérification de l'adéquation entre la descente de charge sur les appuis de l'engin et les capacités de la barge.
- La conformité et les vérifications des matériels utilisés : grues et accessoires.

- La coordination de l'opération de levage avec les autres activités du chantier. On privilégiera l'absence de coactivité et travaux superposés. Si des interventions sont nécessaires pour le levage, par exemple la présence de plongeurs, une procédure devra être clairement établie et communiquée à l'ensemble des intervenants. Celle-ci indiquera les éléments de phasage (par exemple : accrochage / évacuation des plongeurs / signal / levage) et prévoira des moyens de communication entre les intervenants (plongeur, chef de manœuvre, grutier...) adaptés à l'environnement.

Outre les éléments documentaires sur les vérifications des engins et accessoires cités au 3.5.6.8 et sur les autorisations de conduite et compétences du conducteur de l'engin cités au 3.5.6.3, on peut citer ici en référence le document suivant :

[NRS ED 6178](#) « Accessoires de levage. Le mémento de l'élingueur »

3.5.6.7 Risques liés aux espaces confinés



Par risques liés aux espaces confinés, on entend en particulier les risques liés à l'atmosphère desdits espaces (anoxie, asphyxie, intoxication) ; mais aussi les risques d'incendie et d'explosion (traités au 3.5.6.4.), de chute liés aux accès, ainsi que les problématique d'évacuations des blessés en milieu confiné.

Les travailleurs peuvent-être exposés à ces risques dans les cales des navires ou lors de travaux, dans les aqueducs par exemple.

Selon les cas on pourra intervenir sur l'atmosphère (ventilation, recyclage), par des équipements de détection de gaz (CO, H₂S...) fixes ou portatifs, des EPI respiratoire, une surveillance (Cf. 3.5.6.5 travail isolé), des mesures d'évacuation.

Il faut également noter que certaines interventions en espace confiné sont soumises à la possession d'un Certificat d'Aptitude à Travailler en Espace Confiné (CATEC®)

Références :

- [CNAMTS R472](#) : « mise en œuvre du dispositif CATEC® ».
- [CNAMTS R447](#) : « prévention des accidents lors des travaux en espaces confinés ».
- [INRS Dossier internet : « ce qu'il faut retenir : Espaces Confinés »](#).

3.5.6.8 Vérifications des matériels et installations

De nombreuses installations et matériels utilisés dans le cadre de travaux maritimes et fluviaux sont soumis à examen de conformité et/ou vérifications périodiques.

Citons d'abord les ouvrages provisoires pour lesquels leurs mises en œuvre, leurs utilisations et leurs démontages impactent selon l'outil : la qualité de l'ouvrage définitif, la santé et la sécurité des travailleurs, la santé et la sécurité des tiers. Leur stabilité et leur solidité doivent être assurées. (voir annexe A5.12).

On peut citer également de manière non-exhaustive l'ensemble des engins, les systèmes d'alerte et d'extinction incendie, les installations électriques, les réseaux de gaz, les EPI respiratoires et contre la noyade, les accessoires de levage, et l'ensemble des matériels et accessoires nécessaires aux manœuvres... L'ensemble de ces vérifications sont sous la responsabilité du chef d'établissement, voire d'un chargé spécifique de ces ouvrages selon leurs importances. Elles doivent être consignées et tenues à disposition.

Une brochure très complète rassemblant l'ensemble des vérifications périodiques, leur fréquence, le vérificateur et la nature des contrôles est disponible sur le site internet de l'INRS : ED828 « Principales vérifications périodiques ».

<http://www.inrs.fr/media.html?refINRS=ED%20828>

3.5.6.9 Pénibilité

Actuellement en cours de finalisation, le compte personnel de pénibilité doit recenser depuis le 1er Janvier 2015. Les facteurs quatre facteurs suivants :

- Travail de nuit
- Travail répétitif
- Travail en équipes alternantes
- Activités en milieu hyperbare

Ces derniers ne constituent que le début d'une liste applicable aux travaux maritimes et fluviaux qui demandera une mise en œuvre de mesures de prévention spécifiques. On peut notamment citer :

- Manutention manuelles de charges
- Postures pénibles
- Vibrations mécaniques
- Agent chimiques dangereux
- Températures extrêmes
- Bruit

3.5.6.10 Autres risques et notions communs aux activités de TP

Pour ne pas surcharger le présent document, certains risques potentiellement rencontrés lors de travaux maritimes et fluviaux, mais également dans l'ensemble des activités de TP ne seront pas traités ici. Il existe par ailleurs des réglementations, documents et guides de prévention spécifiques à chacun de ces sujets.

Ne seront pas ou très partiellement traités ici :

- Les risques liés à la chaleur, le froid, les UV, la réverbération, la météo.
- Les risques liés à la consommation d'alcool, de drogues et de psychotropes pendant et en-dehors des périodes de travail.
- Les risques liés aux travaux en hauteur.
- Les risques liés à la présence ou l'utilisation d'engins explosifs.
- Les risques liés aux manutentions manuelles.
- Les risques liés à la stabilité des ouvrages provisoires.
- Les risques liés à l'utilisation d'outillage portatif électrique, thermique ou pneumatique.
- Les risques d'ensevelissement.
- Le droit de retrait.
- Les règles de sous-traitance.

3.5.7 Certifications santé / sécurité

Plusieurs référentiels permettent d'accéder à des certifications du management santé sécurité d'une entreprise.

De plus en plus de maîtres d'ouvrage exigent au moins une de ces certifications.

Nous citons ici les référentiels les plus courants :

Norme BS OHSAS 18001 :

http://www.boutique.afnor.org/recueil/sante-et-securite-au-travail-les-systemes-de-management-bs-ohsas-180022008-bs-ohsas-180012007-ilo-osh-2001/article/788312/fa092168?utm_source=btqcertif&utm_medium=referral&utm_campaign=OHSAS18001

Référentiel MASE (Manuel d'Amélioration Sécurité des Entreprises):

http://mase-asso.fr/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=9

Référentiel ILO – OSH 2001 (BIT) :

http://mase-asso.fr/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=189&Itemid=489

Référentiel GHESE (Guide d'Engagement HSE) :

<http://www.gehse.net/pages/qui-sommes-nous/presentation.html>

3.6 Autres réglementations internationales

3.6.1 Règles Françaises applicables aux navires étrangers

La loi du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports a permis d'imposer, dans la limite du principe de libre circulation des services, l'application des règles sociales de l'État d'accueil aux salariés des navires pratiquant le cabotage maritime, y compris lorsque le navire est utilisé pour fournir une prestation de service réalisée dans les eaux territoriales ou intérieures françaises.

Ces dispositions de nature impératives concernent le droit du travail, les effectifs, la rémunération, la protection sociale et la langue de travail à bord. Elles visent à instaurer des règles de concurrence équitables entre les différents opérateurs quel que soit le pavillon des navires.

Le **décret 2014-881 du 6 aout 2014** en assure la traduction réglementaire :

- Il définit la procédure de déclaration d'activité préalable à laquelle doit se soumettre l'armateur ou son représentant auprès de la direction départementale des territoires et de la mer.
- Il fixe les règles applicables en matière de document obligatoire pour les effectifs minimaux de sécurité.
- Il impose le respect de certaines exigences aux contrats de travail conclus avec les gens de mer.
- Il rend applicables aux navires soumis à l'État d'accueil certaines mesures d'urgence prévues par le code du travail.
- Il précise les formalités à accomplir en cas d'accident ou de maladie professionnelle.
- Il énumère les documents devant être tenus dans la langue de travail du bord à la disposition des personnes employées sur le navire.

- Il définit également la liste des documents devant être tenus à la disposition des agents de contrôle et impose la traduction en langue française d'un certain nombre d'entre eux.

Le code des transports (partie réglementaire), est complété par une cinquième partie intitulée «Transport et navigation maritimes» comportant un livre V : « Les gens de mer » qui comprend un titre VI ainsi rédigé : « CONDITIONS SOCIALES DU PAYS D'ACCUEIL.

L'armateur ou son représentant adresse une déclaration d'activité au directeur départemental des territoires et de la mer du premier port français touché par le navire ou, à défaut de toucher, au Directeur Départemental des territoires et de la mer le plus proche de l'activité exercée.

Cette déclaration en langue française est effectuée au moins soixante-douze heures avant le début de l'activité par voie de transmission électronique.

Un arrêté du ministre chargé de la mer précise les éléments de la déclaration mentionnée qui comprennent notamment des renseignements relatifs à l'armement, au navire, à la sécurité, à l'équipage ainsi qu'à la nature et à la durée prévisible de la prestation envisagée.

- Il est délivré à l'armateur un accusé de réception par voie électronique de sa déclaration complète, ou, en cas de déclaration incomplète, il lui est indiqué les pièces manquantes.

I - Qui doit remplir la déclaration

Tout armateur français ou étranger de navires entrant dans le champ d'application du dispositif « État d'accueil » ou son représentant, exploitant en métropole des navires visés à l'article L.5561-1 du code des transports à savoir :

- les navires pratiquant le cabotage maritime national et assurant un service de cabotage continental et de croisière d'une jauge brute de moins de 650
- les navires pratiquant le cabotage maritime national et assurant un service de cabotage avec les îles, à l'exception des navires de transports de marchandises d'une jauge brute supérieure à 650 lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État
- les navires utilisés pour fournir une prestation de service réalisée à titre principale dans les eaux territoriales ou intérieures françaises

y compris lorsqu'ils remplissent des obligations de service public ou relèvent d'une délégation de service public.

II - Comment remplir la déclaration

Un seul formulaire par activité déclarée est à utiliser.

Tous les navires concernés par l'activité sont identifiés sur le même formulaire.

Tous les régimes de protection sociale couvrant les personnes travaillant à bord des navires participant à l'activité déclarée sont indiqués sur le même formulaire.

III - Quand faire la déclaration

La déclaration s'effectue en langue française dans les 72 heures avant le début de l'activité.

IV - A qui transmettre la déclaration

Cette déclaration obligatoire s'effectue par voie électronique auprès du directeur départemental des territoires et de la mer du premier port touché par le navire ou, à défaut auprès du directeur départemental des territoires et de la mer le plus proche de l'activité exercée.

Les adresses électroniques des services recevant les déclarations sont consultables sur le site suivant :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr>

(Mer et littoral > Métiers et gens de mer > Droit du travail maritime > Conditions sociales du pays d'accueil)

L'activité considérée est celle des navires entrant dans le champ d'application du dispositif.

Pour les navires de croisière battant pavillon français, le premier port français touché s'entend du port « tête de ligne ».

Pour les autres navires battant pavillon français, le port touché s'entend du port de gestion administrative du navire sauf lorsque plusieurs navires participent à la même activité, la DDTM compétente est alors celle ayant en gestion le plus grand nombre de navires concernés par la même activité déclarée.

V - Comment faire la déclaration

La déclaration d'activité se fait, par voie électronique.

Elle permet, pour une même activité, de déclarer en même temps tous les navires concernés.

VI - Quelles pièces annexées au formulaire pour chaque navire

Les pièces jointes énumérées ci-après qui permettent de connaître les effectifs minimaux de sécurité, le nombre et la nationalité de l'ensemble des personnes employés à bord ainsi que leurs conditions d'emploi, de rémunération et de protection sociale doivent être annexées au formulaire :

- une copie du document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité, délivré en application de la convention SOLAS, par l'administration du pavillon ou en son nom. À défaut, une décision d'effectif visée en application du décret n° 67-432 du 26 mai 1967
- Pour les navires jougeant plus de 500, une copie du certificat de travail maritime, les parties I et II de la déclaration de conformité du travail maritime établies en application de la convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail et le rapport d'inspection ayant permis d'établir le certificat du travail maritime
- une copie de la liste de l'ensemble des personnes employées à bord au premier jour de l'activité
- Une copie, en langue française, des contrats types d'emploi des marins et des gens de mer autres que marins
- Une copie, en langue française, des différents types de bulletins de paye remis aux salariés employés à bord

En cas de nouvelle déclaration d'activité, seules les pièces modifiées sont à produire.

VII - Comment faire en cas de modifications des conditions d'exercice de l'activité

En cas de modification des conditions d'exercice de l'activité déclarée, seules les parties de la déclaration nécessitant une mise à jour sont produites.

Toute déclaration complète donne lieu à un accusé de réception électronique.

En cas de déclaration incomplète, les informations et les pièces manquantes sont demandées.

VIII - Sanction en cas de défaut de déclaration

Le défaut de déclaration est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe.

Pour en savoir plus, <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

CE QUI EST INDISPENSABLE DE RETENIR :

- Les navires étrangers travaillant en France doivent avoir à leur bord, et fournir, en cas de contrôle, les documents navires et équipages délivrés par leur pays d'origine. Ces documents sont équivalents à ceux de la réglementation française. Ils sont traduits en français.

3.6.2 Transport de matières dangereuses

3.6.2.1 Fluvial

Le règlement ADN s'applique pour les transports fluviaux dans ou entre les états membres de l'union européenne depuis le 1er Juillet 2011 (remplace l'ADNR).

Il définit les règles liées à la conception des bateaux, au chargement, au colisage, au transport, ainsi qu'à la documentation du transport de matières dangereuses.

Il est téléchargeable sur le lien suivant :

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adn/adn2011/French/2-partie1_f.pdf

3.6.2.2 Maritime

Le code IMDG (International Maritime Dangerous Goods) s'applique pour les transports maritimes.

Il est consultable sur le site de l'OMI (Organisation Maritime Internationale) :

http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=158