

Précis de connaissances

Édition 2024



Préparer l'épreuve du jury national d'évaluation des connaissances linguistiques et juridiques françaises pour l'accès aux fonctions de capitaine et de suppléant à bord des navires battant pavillon français



GOVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

Guichet unique du Registre international français (RIF)

Mission de la flotte de commerce (MFC)

Service des flottes et des marins (SFM)

Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA)

SOMMAIRE

CADRAGE INTRODUCTIF AU PRÉCIS DE CONNAISSANCES	page 2
PARTIE I. PRÉPARER L'ÉPREUVE ÉCRITE DU RAPPORT DE MER	page 4
PARTIE II. PRÉPARER L'ÉPREUVE ORALE DEVANT LE JURY	page 5
I. L'administration maritime française.	
a. <u>L'organisation générale de l'administration maritime.</u>	page 5
b. <u>Le guichet unique du Registre international français (GU RIF).</u>	page 7
c. <u>Les spécificités du RIF.</u>	page 7
II. La justice française.	page 9
a. <u>Le système judiciaire.</u>	page 9
b. <u>Les tribunaux maritimes.</u>	page 9
III. La profession de marin et le dialogue social à bord.	page 10
IV. Les prérogatives de puissance publique du capitaine.	page 13
a. <u>Les pouvoirs de sécurité et d'enquête en cas d'infractions pénales.</u>	page 13
b. <u>Les pouvoirs en matière de discipline.</u>	page 15
c. <u>Réglementation de l'alcoolémie à bord.</u>	page 16
d. <u>Les pouvoirs en matière de sûreté maritime.</u>	page 17
e. <u>Les compétences en matière d'état civil et notariat.</u>	page 18
V. Le navire : identification et signalement extérieur.	page 18
VI. La documentation nécessaire à la navigation maritime.	page 20
a. <u>Le permis d'armement.</u>	page 20
b. <u>La fiche d'effectif minimal.</u>	page 20
c. <u>Les documents de bord liés à la sécurité du navire.</u>	page 20
d. <u>La responsabilité du capitaine en matière d'ISM.</u>	page 22
e. <u>La tenue des documents à bord.</u>	page 23

CADRAGE INTRODUCTIF AU PRÉCIS DE CONNAISSANCES

Les exigences normales pour accéder aux fonctions de capitaine et de suppléant d'un navire battant pavillon français.

L'accès aux fonctions de capitaine et d'officier chargé de sa suppléance est subordonné à 2 conditions cumulatives.

I. a. 1. Critère de nationalité : l'officier doit être ressortissant d'un État-membre de l'Union européenne, de l'Espace économie européen, de la Suisse ou d'un État partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail.

I. a. 2. Critère de connaissance des matières linguistiques et juridiques françaises (pour la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi). Afin de vérifier ce 2^{ème} critère, l'attestation de la possession du niveau des connaissances linguistiques et juridiques françaises, exigée du capitaine d'un navire battant pavillon français et de l'officier chargé de sa suppléance (ou à défaut du chef mécanicien - 3^{ème} alinéa, II, art. L. 5612-3, code des transports), 3 options sont ouvertes :

Option 1 | L'officier est titulaire d'une qualification professionnelle prévue par le décret n°2015-723 du 24 juin 2015 et émise par un établissement français reconnu par l'État pour la délivrance de titres professionnels certifiés STCW (e.g : École nationale supérieure maritime).

Option 2 | L'officier justifie :

(2.a) de son niveau de connaissance de la matière juridique française en présentant :

- soit son **certificat de réussite du module national pont 1 (NP-1)** ;
- soit tout diplôme de l'enseignement supérieur français sanctionnant une formation relative aux pouvoirs et prérogatives de puissance publique conférées au capitaine d'un navire battant pavillon français ;
- soit une attestation de réussite aux épreuves sanctionnant une telle formation agréée dans les conditions d'agrément des prestataires délivrant une formation professionnelle maritime.

et

(2.b) de son niveau de connaissance de la langue française en présentant :

- soit un diplôme de l'enseignement secondaire ou supérieur français ;
- soit un **certificat de moins d'1 an attestant d'un niveau de maîtrise B2** tel que défini par le cadre européen commun de référence pour les langues

Option 3 | L'officier présente son certificat de **réussite de l'épreuve du jury national chargé d'évaluer les connaissances linguistiques et juridiques françaises** des officiers souhaitant commander ou assurer la suppléance ou être chef mécanicien d'un navire battant pavillon français.

Le rôle du jury national d'évaluation pour l'accès aux fonctions de capitaine et suppléant.

Les connaissances exigées d'un officier qui, souhaitant accéder aux fonctions de capitaine ou être en charge de sa suppléance à bord d'un navire sous pavillon français, ne justifie pas d'un ou des diplômes, titres, certificats ou attestations susmentionnés, sont appréciées par une épreuve écrite et d'un entretien entre ledit officier et les membres du jury. **Le guichet unique du RIF est habilité à organiser les épreuves du jury national d'évaluation.**

Épreuve écrite (en français)	Rédaction d'un rapport de mer Aptitude du candidat à mobiliser ses connaissances juridiques françaises et à rédiger en langue française des rapports et documents de bord	Durée : 02h00 Notation : /20
Épreuve orale (en français)	Entretien avec le jury Apprécier les connaissances du candidat dans les matières linguistiques et juridiques françaises nécessaires à l'exercice de ses fonctions. Les questions portent sur le contenu du présent précis de connaissances et sont adaptées au genre de navigation et aux caractéristiques des navires correspondant au brevet de capitaine dont l'intéressé a obtenu la reconnaissance ainsi qu'au diplôme, titre ou attestation faisant défaut.	Durée : 30 min Notation : /20

Bien comprendre le précis de connaissances : les termes français et leurs équivalents anglais.

Terme français		Terme anglais	
CROSS	Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage	MRCC	Maritime rescue coordination center
CFCM COSPAS-SARSAT	Centre français de contrôle et de mission	FMCC COSPAS-SARSAT	French maritime control center
CCMM Hôpital Purpan, Toulouse	Centre de consultation médicale maritime	French TMAS	Maritime Telemedical Assistance Services
Centre de sécurité des navires	CSN	Safety center	
Inspecteur de la sécurité des navires	ISN	Flag state surveyor and port state control	
Contrôle de l'Etat du port		Port state control	PSC
Contrôle de l'Etat du pavillon		Flag state control	FSC

PARTIE I. PRÉPARER L'ÉPREUVE ÉCRITE DU RAPPORT DE MER

En cas d'évènement de mer, l'officier commandant un navire sous pavillon français ou son suppléant, doit rédiger un compte rendu prenant la forme d'un rapport de mer. Cela concerne toute situation portant atteinte aux personnes embarquées, à l'intégrité du navire ou à la conservation de la cargaison.

Le rapport de mer fait état des décisions que le capitaine ou son suppléant a prises à dans le cadre de l'évènement de mer concerné. Dès lors, ce document engage la responsabilité du capitaine. Ainsi, il doit être déposé dans les 24 heures suivant l'arrivée au port soit auprès du greffe du tribunal de commerce (escale dans un port français) soit auprès du consulat général de France (escale dans un port étranger).

Sur le fond, l'exercice du rapport de mer est structuré de façon chronologique et précise toutes les décisions prises à bord afin de les justifier. Sur la forme, le rapport de mer doit comprendre les éléments suivants :

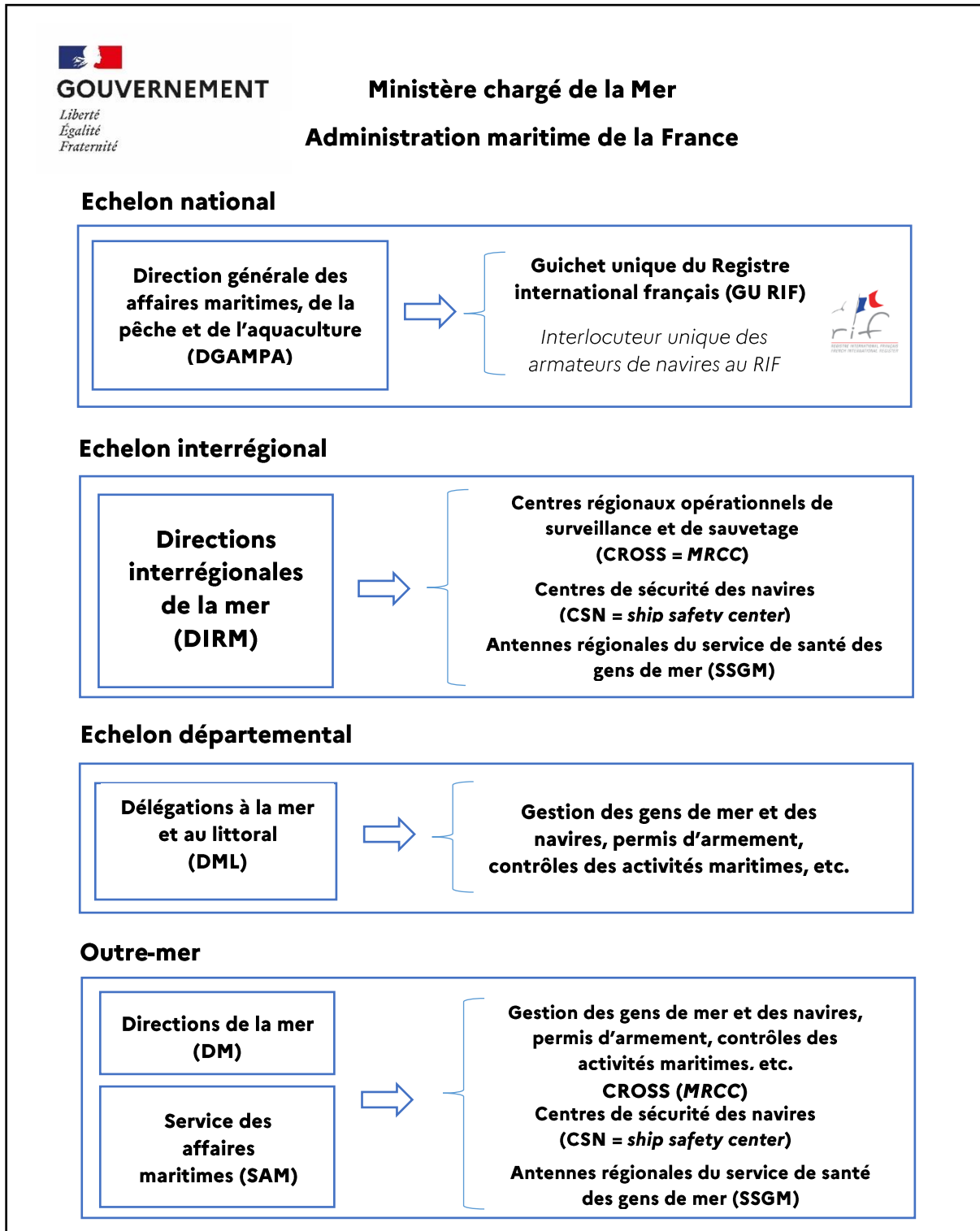
Introduction	Nom du capitaine/du suppléant Titres professionnels détenus par l'officier Nom du navire et mission commerciale Nombre de personnes composant l'équipage Ports de départ et de destination Itinéraire suivi Conditions météorologiques et état de la mer
Description de l'évènement initial et des mesures prises	
Justification de la sollicitation d'une assistance (si pertinent)	
Avaries communes (si pertinent)	
Réserves générales et particulières	Exemple : « <i>je fais les plus expresses réserves sur les dégâts constatés et les avaries qui pourraient être découvertes par la suite</i> ».
Formule d'affirmation du rapport de mer (qui lui donne sa force juridique)	
Formule finale	

Le/la candidat(e) devra veiller à ce que ces éléments figurent bien dans le rapport de mer le jour de l'épreuve écrite.

PARTIE II. PRÉPARER L'ÉPREUVE ORALE DEVANT LE JURY

I. L'administration maritime française.

I. a. L'organisation générale de l'administration maritime.



Etablissements et opérateurs publics maritimes

Etablissement national des invalides de la marine



Ecole nationale supérieure maritime



Service social maritime



L'administration maritime de la France remplit ses missions sous l'autorité du secrétaire d'État chargé de la Mer, placé auprès de la Première ministre.

Cette administration est composée de plusieurs échelons: central, interrégional, départemental et ultramarin.

Echelon central: la **direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA)** est chargée de l'élaboration, de la mise en œuvre et du pilotage des politiques publiques. Ses missions sont nombreuses:

- **politique de sécurité maritime**, élaboration de la réglementation relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention des pollutions marines et à la sûreté des navires;
- élaboration de la réglementation du **travail maritime**, orientations de la **formation maritime**, de la protection sociale des marins, du service de santé des gens de mer (SSGM);
- politique de la **flotte de commerce**, de la plaisance, de la navigation, de la transition écologique des navires, des capitaineries de port;
- politique des pêches maritimes, de l'aquaculture et des produits de la mer;
- coordination des actions relatives à la planification maritime;
- animation transversale de **l'économie maritime et de l'emploi maritime**;
- soutien aux politiques internationales maritimes de la France.

Piloté par la DGAMPA, le réseau des services déconcentrés de l'administration maritime intervient dans de nombreux domaines.

- **DIRM**: délivrance des brevets des marins, mise en œuvre du **contrôle de la sécurité des navires (CSN)**, de la **sécurité et du sauvetage maritimes (CROSS)**, et du plan de contrôle régional des pêches maritimes, tutelle des lycées maritimes, vérification de l'aptitude et prévention en matière de santé des gens de mer (SSGM), etc.
- **DML**: gestion des gens de mer, immatriculation et contrôle des titres des navires du registre métropolitain, domaine public maritime, etc.
- **DM/SAM**: en Outre-mer, les compétences des DIRM et DML sont assurées par les DM et les SAM.

Parallèlement, différentes entités publiques participent à l'administration maritime par les missions qu'elles assurent:

- **ENIM**: protection sociale des marins et de leurs ayants-droits (maladie, invalidité, maternité, retraite, décès, etc.);
- **ENSM**: formation des officiers de la marine marchande;
- **SSM**: action sociale en faveur des marins.

I. b. Le guichet unique du Registre international français (GU RIF).

Le RIF est un des 6 registres d'immatriculation du **pavillon français**. Il a été créé en 2005 pour « *développer l'emploi maritime et de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes par la promotion du pavillon français* ».

Peuvent être immatriculés au registre international français :

- **navires de commerce au long cours ou au cabotage international**, à l'exception des navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ou des lignes régulières internationales entre la France et le Maghreb ;
- **navires de plaisance professionnelle** > 15 m hors tout ;
- **navires de pêche professionnelle armés à la grande pêche**, classés en 1^{ère} catégorie et travaillant dans des zones définies par voie réglementaire.

En revanche, les navires exploités exclusivement au cabotage national ainsi que les navires d'assistance portuaire (remorquage portuaire, dragage d'entretien, lamanage, pilotage et balisage) ne peuvent pas être immatriculés au RIF.

Le RIF est encadré par un ensemble de règles. Certaines sont communes avec le premier registre (sécurité du navire, droit social applicable aux résidents en France...), d'autres sont spécifiques (composition de l'équipage, recours possible aux entreprises de travail maritime...).

Implanté à Marseille, le guichet unique est rattaché à la DGAMPA. Il est compétent pour la gestion de la flotte de navires immatriculés au RIF pour l'ensemble du territoire national, métropole et outremer.

Le GU RIF est l'interlocuteur des armateurs pour :

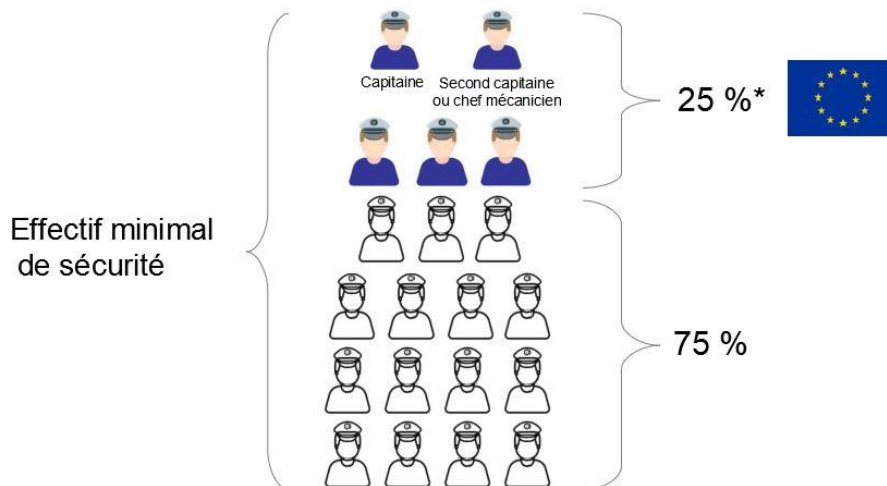
- l'enregistrement (**francisation** + immatriculation), le gel et la radiation des navires ;
- l'inscription et la gestion des dossiers **d'hypothèques maritimes** ;
- le contrôle du respect des dispositions relatives à la **composition de l'équipage** ;
- interface entre les armateurs et les autres services de l'administration ;
- la délivrance des permis d'armement qui inclut la fiche d'effectif minimal ;
- l'instruction des demandes de dérogation aux qualifications professionnelles pour occuper une fonction à bord ;
- l'instruction des demandes de **visas de reconnaissance des brevets** des marins délivrés par une autorité étrangère ;
- la **vérification des connaissances linguistiques et juridiques des capitaines** et suppléants communautaires non titulaires de titres français.

I. c. Les spécificités du RIF.

L'enregistrement d'un navire auprès du RIF implique certaines spécificités et le bénéfice de nombreux avantages.

1/ Le capitaine et le suppléant, garants de la sécurité du navire et de son équipage, de la protection de l’environnement et de la sûreté, ils doivent être obligatoirement ressortissants d’un État-membre de l’Union européenne (UE), d’un Etat partie à l’accord sur l’Espace économique européen (EEE) ou de la Suisse ou d’un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail (art. L. 5612-3, code des transports).

2/ Obligation, parmi l’effectif minimal de sécurité, d’un **équipage composé d’au moins 25 %** de ressortissants d’un Etat-membre UE/EEE/Suisse ou d’un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail.¹



* 35 % pour les navires qui avaient bénéficié des GIE fiscaux

3/ Les navires enregistrés au RIF bénéficient de l’ensemble des services assurés par l’administration française pour la sécurité et la sûreté en mer.

Sécurité en mer : en cas d’évènement de mer, le capitaine d’un navire enregistré au RIF pourra s’appuyer sur les différents acteurs concourant à **l’action de l’Etat en mer** : Marine nationale, Affaires maritimes, Sécurité civile, Douanes, Gendarmerie maritime, SNSM, etc. Ces acteurs sont mobilisés par les **centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS/MRCC)** en métropole et en Outre-mer.

- Lorsqu’un navire battant pavillon français est en difficulté à l’étranger, il doit solliciter le **CROSS Gris-Nez**, qui a été déclaré par la France auprès de l’OMI depuis 2001 comme **national search and rescue point of contact (SPOC²)** pour les MRCC étrangers. Il est également POC pour faire le lien avec le FMCC (French mission control center) et INMARSAT.



Sûreté en mer : s’agissant de la **protection des personnes** en mer, la France dispose de nombreux atouts.

¹ Art. L. 5612-3, code des transports.

² Manuel IAMSAR : a SPOC is « a point of contact for SAR, designated by the national administration, that is responsible for receiving distress alert information and providing the information to appropriate SAR authorities ».

- Le **CROSS Gris-Nez** est également le **SPOC des équipages qui déclenchent le ship security alert system (SSAS)**. Le CROSS Gris-Nez est donc le centre compétent en matière de sûreté.³
- Depuis la loi du 1^{er} juillet 2014 autorisant les armateurs français à contracter avec des sociétés de sécurité privées pour embarquer des **gardes armés**, les transporteurs maritimes peuvent y recourir pour les zones dangereuses : golfe de Guinée, mer Rouge, océan Indien, etc.

Santé en mer : lorsqu'un marin à bord présente un problème de santé, le navire sous pavillon français peut contacter le **centre de consultation médicale maritime (CCMM ou French telemedical maritime assistance service – TMAS) situé à Toulouse (Hôpital Purpan)**. Le CCMM est alors compétent pour réaliser une consultation médicale à distance et déterminer l'intervention nécessaire pour sauvegarder la santé du marin concerné.

II. La justice française.

II. a. Le système judiciaire.

Le procureur de la République est le magistrat chargé d'exercer les poursuites. Il représente l'intérêt public. Il contrôle les enquêtes pénales menées par les officiers de polices judiciaires ou par d'autres personnes, e.g le capitaine.

Le procureur de la République mène l'enquête seul ou en coordination avec un juge d'instruction. À la phase d'enquête voire d'instruction, succède, le cas échéant, la phase de jugement.

Juridictions pénales de premier degré.



Le nombre d'années d'emprisonnement et le montant de l'amende permettent de distinguer les différentes infractions. La distinction se fait de la manière suivante :

- les crimes sont punis d'une peine de réclusion criminelle ≥ 15 ans pour les personnes physiques, accompagnée d'une amende maximale encourue excédant 3750 € ;
- les délits sont punis d'une peine d'emprisonnement maximale de 10 ans ou d'une amende maximale encourue ≥ 3750 € ;
- les contraventions sont punies d'une amende ≤ 1500 euros (ou 3000 € en cas de récidive).

II. b. Les tribunaux maritimes (TM).

Les tribunaux maritimes (TM) sont des **juridictions pénales d'exception spécialisées pour juger les infractions maritimes** dont la compétence concerne les délits maritimes et

³ Le *Maritime Information Cooperation & Awareness Center* (MICA Center), créé en 2016, est le centre d'expertise français dédié à la sûreté maritime, à compétence mondiale. Le MICA Center a un rôle de veille sur les situations et événements touchant la navigation maritime sur l'ensemble des océans.

contraventions maritimes⁴, par exemple l'exercice du commandement ou tout autre fonction du bord sans satisfaire aux conditions exigées.

Il y a 6 TM : Brest, Bordeaux, Cayenne, Le Havre, Marseille, Saint-Denis-de-la-Réunion.

Le TM compétent est celui du lieu de l'infraction. Les infractions commises dans les eaux territoriales bordant les limites des départements relevant de la compétence d'un des six tribunaux maritimes relèvent de la compétence du TM, quel que soit le pavillon ou le port d'immatriculation ou d'attache du navire en infraction.

Le procureur de la République et la juridiction d'instruction du tribunal judiciaire auprès duquel est institué un tribunal maritime exercent une compétence exclusive pour l'enquête, l'instruction et la poursuite des délits maritimes.

III. La profession de marin et le dialogue social à bord.

Gens de mer ⁵		
Gens de mer marins	Gens de mer autres que marins	Autres que gens de mer
Activité directement liée à l'exploitation du navire	Activité non liée directement à l'exploitation du navire (sous certaines conditions)	Activité exclusivement à quai ou au mouillage, ou activité sans lien avec l'exploitation du navire.

III. a. Une profession réglementée.

La profession de marin est réglementée, il faut réunir des **conditions pour y accéder** : nationalité, aptitude physique, formation professionnelle et moralité.

Nationalité	Concernant le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, ils doivent être des ressortissants d'un État de l'EEE (ou de la Suisse) ou d'un État partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail. Un niveau de connaissance de la langue française et de connaissances juridiques françaises est requis.
Aptitude physique	Les visites médicales à l'entrée dans la profession de marin comme en cours de carrière, sont passées devant un médecin du SSGM (marins résidents en France) ou un médecin agréé (marins non-résidents en France).
Formation professionnelle	Le marin doit satisfaire aux conditions de formation professionnelle correspondant aux fonctions qu'il exercera à bord. Le marin étranger embarqué sur un navire au RIF doit obtenir la reconnaissance de ses titres émise par le guichet unique du RIF.

⁴ Loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime, modifiée par l'ordonnance n°2012-1218 portant réforme pénale en matière maritime.

⁵ Art. R. 5511-2 à 5511-7, code des transports.

Moralité	Aucun marin ne peut exercer les fonctions de capitaine, de suppléant ou de chef mécanicien si les mentions portées au casier judiciaire sont incompatibles avec l'exercice de ces fonctions. ⁶
-----------------	--

III. b. Le rôle des Affaires maritimes à l'entrée dans la profession de marin.

L'identification est nationale et obligatoire pour toutes les personnes qui exercent la profession de marin sous pavillon français, ainsi que pour les élèves des établissements de formation maritime.

Le demandeur se voit remettre un **livret professionnel maritime (LPM)** qui permet d'attester de la qualité de marin professionnel et de **l'identifier par un numéro** inscrit à l'intérieur de ce document qui comprend aussi son identité, et son service d'identification.



III. c. Le délégué du bord.

Les dispositions relatives au délégué de bord sur les navires battant pavillon français sont prévues par le décret n°2015-1674 du 15 décembre 2015.

A partir du seuil de 11 gens de mer inscrits sur la liste d'équipage, les salariés ayant la qualité de gens de mer élisent un ou plusieurs délégués du bord.

Liste d'équipage	Nombre de délégués du bord
11 à 30 gens de mer	1
30 à 54 gens de mer	2
54 gens de mer et plus	3

L'armateur informe les gens de mer et les organisations syndicales représentant les gens de mer au sein de l'entreprise, par tout moyen permettant de conférer date certaine à cette information, de **l'organisation des élections**. Cette information précise la date envisagée pour le scrutin lors duquel :

- sont électeurs tous gens de mer salariés âgés de 16 ans révolus, inscrits sur la liste d'équipage ;
- sont éligibles tous électeurs âgés de 18 ans révolus, à l'exception du capitaine, des conjoints, partenaires d'un PACS, concubins, ascendants, descendants, frères, sœurs et alliés au même degré de l'armateur, du capitaine.

Le mandat du délégué de bord s'exerce tant que la liste d'équipage valable au jour de l'élection n'est pas renouvelée de plus de la moitié, et dans la limite de 4 ans.

Aucune limitation ne peut être apportée aux dispositions relatives à la désignation et à l'exercice des fonctions de délégué de bord par note de service ou décision unilatérale du capitaine ou de l'armateur.

⁶ Art. L. 5521-4, code des transports.

Si un délégué de bord constate qu'il existe une atteinte aux droits des personnes, à leur santé physique et mentale ou aux libertés individuelles, **il en saisit immédiatement le capitaine**. Ce dernier procède sans délai à une enquête avec le délégué de bord et prend les dispositions nécessaires pour remédier s'il y a lieu à cette situation.

- En cas de carence du capitaine ou de divergence soit sur la réalité de cette atteinte, soit sur les mesures appropriées pour y remédier, et à défaut de solution trouvée avec l'armateur, le gens de mer ou le **délégué de bord, si le gens de mer intéressé ne s'y oppose pas, peut saisir le tribunal judiciaire** du premier port touché du territoire de la République suivant l'arrivée du navire.

Entreprises d'armement maritime (EAM) < 50 salariés	Absence de section des gens de mer au comité social économique (CSE), le délégué de bord est investi sur le navire des missions dévolues aux membres du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail.
EAM > 50 salariés	Le délégué de bord a qualité pour communiquer au sein du CSE toutes suggestions ou observations des gens de mer entrant dans les champs de compétence de ces comités.

Sous réserve des nécessités du service ou de circonstances mettant en jeu la sécurité du navire, des personnes ou des biens transportés, le **capitaine est tenu de réserver au délégué de bord le temps nécessaire à l'exercice de ses fonctions dans la limite de 15 heures par mois**. Ce temps, tout comme le temps passé en réunion, est considéré comme temps de travail effectif.

- L'armateur qui entend contester l'utilisation faite des heures de délégation saisit préalablement le tribunal judiciaire du port d'immatriculation du navire.

Le **capitaine reçoit 1 fois par mois le(s) délégué(s) de bord**.

III. d. La procédure de plainte et de réclamation à bord.

Depuis le 1^{er} octobre 2019, les gens de mer résidents en France ou à l'étranger travaillant à bord des navires français peuvent en cas de non-respect des règles relatives aux conditions d'emploi de travail et de vie à bord (paiement des salaires, durée de travail ou de repos, conditions de logement, santé et sécurité au travail, etc.) **porter plainte et réclamation** auprès :

- des responsables à bord (e.g: capitaine ou supérieur hiérarchique présent à bord);
et/ou
- autorités publiques (inspection du travail – IT, centres de sécurité des navires – CSN).

La plainte/réclamation est formée par tout moyen (téléphone, courriel, etc.) directement par le gens de mer ou par un représentant (délégué du bord, association, syndicat, etc.), et peut être anonyme.

Afin d'en faciliter le traitement, son dépôt auprès du CSN ou de l'IT peut se faire au moyen d'un formulaire Cerfa.

Toutes les informations (procédures, formulaire, coordonnées, etc.) sont disponibles sur le site internet du RIF : <https://www.rif.mer.gouv.fr/plaintes-et-reclamations-des-gens-de-mer-a362.html>

IV. Les prérogatives de puissance publique du capitaine.

Les prérogatives de puissance publique du capitaine comprennent les :

- pouvoirs de sécurité et d'enquête en cas d'infractions pénales commises à bord de navires ;
- pouvoirs en matière de discipline ;
- pouvoirs en matière de sûreté maritime ;
- compétences en matière de l'état civil et de notariat.

IV. a. Les pouvoirs de sécurité et d'enquête en cas d'infractions pénales.

Pouvoirs de sécurité du capitaine :	
-> peut exercer des prérogatives pénales notamment en vue d'assurer la préservation du navire, de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord	art. L. 5222-1, code des transports
-> dispose de la faculté de prendre des mesures coercitives à l'encontre de toutes les personnes se trouvant à bord de quelque nationalité qu'elles soient.	art. L. 5531-1, code des transports
-> peut, avec l'accord préalable du procureur de la République, ordonner la consignation dans un lieu fermé, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de l'équipage.	art. L. 5531-19, code des transports

Ce pouvoir de police générale, fait l'objet d'un **contrôle afin d'en prévenir tout usage abusif**, le capitaine étant tenu par le biais du livre de discipline, de rendre des comptes aux autorités terrestres. Le procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions par le capitaine, et peut s'y opposer (art. 20 loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime).

Lorsque le capitaine **ouvre une enquête, il en informe sans délai le CROSS Gris-Nez** et lui indique la position du navire ainsi que le lieu, la date et l'heure prévus de la prochaine escale. Le CROSS Gris-Nez en informe :

- l'administration des Affaires maritimes du prochain port d'escale si le port d'escale est un port français ;
- l'administration des Affaires maritimes du port d'armement du navire si le port d'escale est un port étranger.

Les Affaires maritimes contactent sans délai le procureur de la République qui peut ordonner le déroutement du navire.

L'enquête du capitaine sert à **conserver les preuves du crime ou du délit** et à en rechercher les auteurs. En cas de crime ou de délit flagrants punis d'une peine d'emprisonnement (e.g : vol,

trafic de stupéfiants etc. : se reporter au code pénal pour connaître les peines applicables), le capitaine dispose des pouvoirs.

Pouvoirs d'enquête du capitaine :	
-> faire toutes constatations utiles et veiller à la conservation des indices susceptibles de disparaître et de tout ce qui peut servir à la manifestation de la vérité. A cette fin, le capitaine saisit les objets et instruments se rapportant à l'infraction et qui se trouvent sur les lieux.	art. 54, code de procédure pénale
-> interdire à toute personne de modifier l'état des lieux sans son consentement.	art. 55, code de procédure pénale
-> faire appel à toutes personnes qualifiées afin de procéder à des constatations ou à des examens techniques et scientifiques.	art. 60, code de procédure pénale
interdire à toute personne de s'éloigner du lieu de l'infraction jusqu'à la fin de l'enquête	art. 61, code de procédure pénale
-> convoquer toute personne susceptible de fournir des renseignements sur les faits. Le capitaine inscrit les déclarations sur le livre de discipline.	article 62 du code de procédure pénale
-> effectuer des perquisitions et saisir les pièces à conviction. Les perquisitions se déroulant dans des lieux de vie à usage privatif (exemple : cabines) ne peuvent se faire qu'aux motifs de sécurité, d'hygiène, de santé et de sécurité au travail. Il faut l'accord écrit de l'occupant ou, à défaut, la présence d'un officier de police judiciaire. Sauf exception, les perquisitions ne peuvent être commencées avant 6 heures et après 21 heures.	art. 56, code de procédure pénale art. 59 code de procédure pénale art. L. 5243-4, code des transports

S'agissant des contraventions commises à bord, le capitaine les mentionne sur le livre de discipline. Il remet le livre de discipline :

- à la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) du premier port d'escale si le port d'escale est un port français ;
- à la DDTM du port d'armement si le port d'escale est un port étranger. Celle-ci le transmet au Procureur compétent. Pour un navire RIF, il s'agit de la DDTM des Bouches-du-Rhône (ddtm-activite-maritime@bouches-du-rhone.gouv.fr).

Une fois l'enquête terminée, le capitaine transmet sans délai les pièces de l'enquête :

- si la première escale du navire a lieu dans un port français : à la DDTM ou au chef du service des affaires maritimes, dont dépend ce port ;
- si la première escale du navire a lieu dans un port étranger : à l'autorité consulaire française.

Une fois les pièces de l'enquête transmises, les autorités françaises décident ou non de renvoyer les personnes soupçonnées d'avoir commis une infraction devant la juridiction compétente.

Dans le cas d'une escale du navire dans un **port étranger, l'autorité consulaire française se rend à bord du navire**. Elle constate les mesures prises par le capitaine et vérifie les conditions de consignation des personnes si le capitaine en a ordonnées (art. 22 loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime). L'autorité consulaire peut procéder à une enquête complémentaire et peut demander au procureur de la République une mesure de contrainte

(e.g: pour éviter que les personnes mises en cause ne quittent le navire). Le procureur de la République peut, alors, ordonner le maintien à bord des personnes mises en cause en vue de leur rapatriement.

IV. b. Les pouvoirs en matière de discipline.

Le capitaine a **autorité sur toutes les personnes embarquées** (membres d'équipage et passagers) pour prendre des mesures nécessaires au **maintien de l'ordre**, de la sécurité du navire, des personnes embarquées ou de la cargaison. Les mesures nécessaires consistent à utiliser tout moyen de coercition utile et à ordonner aux personnes embarquées de lui apporter leur aide (art. L. 5531-1 à 5531- 5, code des transports).

Le capitaine mentionne au livre de discipline la nature des fautes commises à bord, les résultats des enquêtes effectuées, les punitions infligées et les mesures ordonnées.⁷

IV. b. 1. Les fautes disciplinaires.

Le capitaine est investi d'une compétence plus spécifique en matière de **fautes disciplinaires commises à bord par l'équipage**.

Typologie des fautes disciplinaires à bord.	
Fautes légères (faibles conséquences sur la sécurité du navire).	Fautes graves (fortes conséquences sur la sécurité du navire).
<ul style="list-style-type: none"> - les querelles sans voies de fait ; - la désobéissance à tout ordre sans sommation formelle faite par un supérieur ; - les querelles et les disputes sans conséquences dommageables ; - l'absence irrégulière du service à bord, n'excédant pas 4 heures ; - toutes les fautes qui ne sont pas considérées comme graves. 	<ul style="list-style-type: none"> - toute faute professionnelle de nature à nuire à la sécurité du navire ; - le refus d'obéir ou la résistance à tout ordre de service, après sommation formelle faite par un supérieur ; - l'absence irrégulière du service à bord excédant 4 heures.

IV. b. 2. Les sanctions.

Type de faute	Sanction	Autorité compétente pour la sanction
Fautes légères	Blâme Consigne à bord* pendant 4 jours maximum	Capitaine
Fautes graves	Consigne à bord* pendant 8 jours maximum.	DDTM/DIRM/DM

*Consigne à bord = interdiction pour les membres d'équipage de descendre du navire.

⁷ Art. R. 5531-1 et suivants, code des transports.

IV. b. 3. La procédure.

Fautes légères	Fautes graves
<p>Le capitaine interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés sous 24h et entend tous les témoins à charge et à décharge. Le capitaine lui demande s'il manifeste des regrets de sa faute.</p> <p>Le capitaine mentionne sur le livre de discipline :</p> <ul style="list-style-type: none"> - nature de la faute, - noms et déclarations des témoins, - explications de l'intéressé, - regrets possibles, - sanction prise. <p>Puis l'intéressé lit les mentions le concernant sur le livre de discipline et le signe. S'il refuse de signer, son refus de signer est indiqué sur le livre de discipline.</p>	<p>Le capitaine procède à une enquête. Il interroge l'intéressé sur les faits qui lui sont reprochés et entend tous les témoins.</p> <p>Les résultats de l'enquête figurent dans un procès-verbal (PV), signé des témoins, qui précise la nature de la faute, reprend les noms et les déclarations des témoins ainsi que les explications de l'intéressé. Puis, l'intéressé lit le PV et le signe. S'il refuse de signer, ce refus est indiqué. Ce PV est recopié dans le livre de discipline. Le capitaine transmet alors le dossier de son enquête au DDTM ou au DIRM qui prend la sanction. Le capitaine écrit la sanction dans le livre de discipline.</p>

A chaque fois qu'une faute disciplinaire est commise, le capitaine fait viser le livre de discipline par l'autorité maritime.

IV. c. Réglementation de l'alcoolémie à bord.

Même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste, **il est interdit aux personnes embarquées à bord d'un navire battant pavillon français, dans l'exercice de leurs fonctions, de se trouver sous l'empire d'un état alcoolique** caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang $\geq 0,5$ g / L ou par une concentration d'alcool dans l'air expiré égale ou supérieure à 0,25 mg / L.⁸

A bord des navires susmentionnés, toutes les personnes embarquées, en cas d'ivresse manifeste ou de suspicion légitime de se trouver sous l'emprise d'un état alcoolique, fait l'objet d'un dépistage de l'état d'imprégnation alcoolique ou de vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique.

Le capitaine ou l'officier chargé de sa suppléance peuvent, indépendamment des contrôles susceptibles d'être effectués, le cas échéant, dans le cadre défini par le règlement intérieur applicable à bord du navire, procéder au dépistage ou aux vérifications nécessaires.⁹

Ce contrôle de l'alcoolémie est effectué au moyen d'éthylotest ou éthylomètres, selon les modalités suivantes¹⁰ :

- **dépistage de l'état d'imprégnation alcoolique ;**

⁸ Art. L. 5531-21 du code des transports

⁹ Art. L. 5531-31 du code des transports

¹⁰ Art. L. 5531-22 du code des transports

- **vérification destinée à obtenir la preuve de l'imprégnation alcoolique.**

Ces modalités n'excluent pas la possibilité de procéder aux vérifications au moyen d'analyses et examens médicaux, cliniques et biologiques dans les cas prévus à la présente sous-section.

Ces contrôles ne peuvent avoir lieu lorsque la personne concernée est en période de repos, sauf¹¹ :

- lorsque sont constatés des éléments ou signes manifestes laissant présumer une imprégnation alcoolique de cette personne ;
- lorsque cette personne est impliquée dans un événement de mer ayant occasionné un dommage ;
- ou lorsque cette personne présente ou a présenté un risque de danger pour elle-même ou le navire.

Le membre d'équipage dont le taux d'alcoolémie est mesuré au-delà des concentrations autorisées relève des pouvoirs disciplinaires du capitaine ou de l'officier chargé de sa suppléance.¹²

Enfin, « *le fait pour le capitaine, le chef de quart ou toute personne exerçant la responsabilité de la conduite d'un navire, le chef mécanicien, toute personne assurant la veille visuelle et auditive ou le pilote, de se trouver, dans l'exercice de ses fonctions, sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé par une concentration d'alcool dans le sang égale ou supérieure à 0,50 gramme par litre ou par une concentration d'alcool dans l'air expiré égale ou supérieure à 0,25 milligramme par litre est puni de deux ans d'emprisonnement et de 4 500 € d'amende.* »¹³

IV. d. Les pouvoirs en matière de sûreté maritime.

Le **plan de sûreté du navire** (document à bord du navire, se reporter à la section B.2. de la partie II) décrit notamment les mesures permettant de faire face à une menace contre la sûreté du navire, d'interdire l'introduction à bord d'armes, d'explosifs ou de tout objet dangereux, de réglementer la circulation dans les zones d'accès restreintes etc. (décret n° 2007-937 du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires).

Le capitaine est responsable de l'application du plan de sûreté du navire en mer et au port. Il a autorité sur l'**agent de sûreté du navire** qui est chargé de la mise en œuvre des mesures de sûreté à bord du navire. L'agent de sûreté du navire est désigné par l'armateur. Il coordonne la mise en œuvre du plan de sûreté du navire avec l'**agent de sûreté de la compagnie** (également désigné par l'armateur) et l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

Avant d'entrer dans un port étranger, l'agent de sûreté du navire ou le capitaine prend contact avec l'**agent de sûreté de l'installation portuaire** pour connaître le niveau de sûreté du port. Si le niveau de sûreté du port est supérieur à celui du navire, des mesures doivent être prises pour aligner le navire sur le niveau de sûreté de ce port.

¹¹ Art. L. 5531-22 du code des transports

¹² Art. L. 5531-38, code des transports.

¹³ Art. L. 5531-45, code des transports.

Enfin, le capitaine prend toute mesure nécessaire au maintien de la sécurité et de la sûreté du navire. À ce titre, il peut refuser d'embarquer des passagers ou leurs effets, ainsi que des marchandises.

IV. e. Les compétences en matière d'état civil et notariat.

Le capitaine a le pouvoir de dresser l'acte constatant la naissance ou le décès, de recevoir les testaments des personnes à bord lorsque la naissance ou le décès ou la déclaration de l'auteur du testament intervient :

- pendant un voyage maritime ou ;
- pendant une escale dans un port étranger lorsqu'il n'existe pas d'agent diplomatique ou consulaire français compétent pour établir ces actes.

Acte de naissance	A dresser sous 3 jours après la naissance. Les articles 57 et 59 du code civil détaillent les éléments que doit mentionner ce document d'état civil.
Acte de décès	A dresser sous 24h après le décès. L'article 86 du code civil détaille les éléments que doit mentionner ce document d'état civil.
Testament	Soit le testament est déjà établi, et le capitaine le reçoit alors en présence de 2 témoins et du second du navire. Soit le testament n'est pas établi et le capitaine se le fait dicter par le déclarant (celui qui exprime sa volonté par testament), qui le signe ainsi que le capitaine, le second et les témoins. Tous les éléments relatifs au testament figurent aux articles 988 et suivants du code civil.

V. Le navire : identification et signalement extérieur.

Le navire doit être identifié par les services de l'État. Le guichet unique du RIF est compétent pour procéder à l'enregistrement d'un navire, autrement dit à sa francisation (lien entre le navire et la France) et à son immatriculation (lien entre le navire et le RIF).

Le navire est juridiquement un bien meuble qui possède une individualité comparable à celle d'une personne (naissance, nom, nationalité, domicile (port d'attache), documents d'identité (documents de bord), activité, caractéristiques techniques propres).

V. a. Les éléments d'identification du navire.

Les éléments d'identification des navires sont le nom, le port d'attache, la nationalité et la jauge (article 5111-1, code des transports).

1/ Le **nom**. Chaque navire doit avoir un nom qui le distingue des autres embarcations de mer. Les contrôles sont effectués par le GU RIF lors de l'immatriculation du navire, la liberté de choix étant soumise à conditions (confusions phoniques (*Mayday, Pan Pan...*), bienséance...).

2/ Le **port d'enregistrement**. C'est le port où le navire a été francisé et immatriculé par les Affaires maritimes (DDTM ou guichet unique du RIF si le navire est enregistré au RIF).

3/ La **nationalité**. Tout navire doit avoir une nationalité. C'est le certificat d'enregistrement (CE = acte de francisation et certificat d'immatriculation) délivré par le GU RIF qui atteste de la nationalité française du navire. Elle est soumise à des conditions de nationalité ou de résidence du propriétaire, de l'affrèteur ou du gestionnaire du navire (personne physique ou morale).

4/ Le **tonnage / la jauge**. C'est la mesure du volume intérieur d'un navire. La valeur de jauge est réglementairement exprimée sans unité (Conventions d'Oslo et de Londres). Les organismes habilités sont en charge du jaugeage.

- **Tonnage brut/jauge brute** : capacité intérieure totale d'un navire ;
- **tonnage net/jauge nette** : volume utilisable commercialement.

V. b. Le signallement extérieur du navire.

Tout navire de mer doit porter à la poupe, en lettres de couleur claire sur fond foncé (ou l'inverse), son nom, et celui de son port d'immatriculation. Les navires de commerce doivent porter leur nom à l'avant des deux bords.

Le **numéro OMI** est un numéro unique à 7 chiffres attribué au navire à sa construction, et ce, à vie. Sa mise en place a pour but d'assurer la traçabilité des navires, améliorer la sécurité et la prévention de la pollution et diminuer les risques de fraude.

Type de navire	Signallement extérieur obligatoire
navires de charge (300 de jauge brute)	N°OMI
navires à passagers (100 de jauge brute) effectuant une navigation internationale	N°OMI
navires de pêche	Doivent figurer à l'avant, sur les 2 bords, les lettres distinctives de leur quartier maritime et leur numéro d'immatriculation en lettres de grandes dimensions.
navires de plaisance	Marques extérieures d'identité doivent être portées sur la coque ou les superstructures selon le type du navire

Le **pavillon national est le signe extérieur de la nationalité française du navire**. Il est porté à la poupe ou à la corne d'artimon. Dans les ports et rades,

les capitaines des navires français de commerce, de pêche ou de plaisance sont tenus d'arborer ce pavillon le dimanche, les jours fériés, pendant les fêtes légales et dans certaines circonstances. En mer, les capitaines des navires sont tenus d'arborer le pavillon à l'entrée ou à la sortie du port, ou sur toute réquisition

d'un bâtiment de guerre français ou étranger.



VI. La documentation nécessaire à la navigation maritime.

VI. a. Le permis d'armement (PA).

Permis d'armement (PA) commerce : délivré pour une durée illimitée par le GU RIF, c'est un **titre obligatoire pour les navires qui pratiquent la navigation maritime dans un cadre commercial** et dont l'équipage est composé de marins professionnels.

Permis d'armement d'un navire au commerce Annexe : fiche d'effectif minimal	
Certificat d'enregistrement	Francisation (lien entre le navire et la France)
	Immatriculation (lien entre le RIF et le navire)
Permis de navigation	
Certificats d'assurance ou de garantie financière obligatoires	

VI. b. La fiche d'effectif minimal.

Tout navire ou autre engin flottant dont l'équipage est constitué de marins professionnels doit être titulaire d'une fiche d'effectif minimal **délivrée par l'autorité administrative**.¹⁴ C'est l'annexe du permis d'armement qui est l'acte authentique de constitution de l'armement administratif du navire.

VI. c. Les documents de bord liés à la sécurité et à la sûreté du navire.

Sécurité du navire	décret n°84-810 du 30 août 1984 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	Transposition : - SOLAS, - MARPOL, - MLC 2006, - code ISM.
	arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution	
Sûreté du navire	art. L. 5251-1 à 5253-1, code des transports	Transposition : - code ISPS

¹⁴ Art. L. 5232-1, code des transports.

VI. c. 1. Les titres de sécurité et les certificats de prévention de la pollution.

Le respect des règles de sécurité applicables aux navires se traduit par la délivrance de titres de sécurité, et notamment du permis de navigation. **Aucun navire professionnel ne peut prendre la mer sans être muni de titres valides**, car en l'absence de ces titres il n'est pas certain que l'état du navire soit conforme aux prescriptions de sécurité.

Documents obligatoires à bord des navires sous pavillon français.	
Permis de navigation (PN)	<p>Délivré par le chef du centre de sécurité des navires (CSN) de la circonscription dont le port d'immatriculation du navire dépend (et renouvelé annuellement après visite) dans la mesure où tous les autres certificats de sécurité et de prévention de la pollution sont en cours de validité. Sa date de validité ne peut dépasser la date de fin de validité de l'un des autres titres.</p> <p>Le capitaine prend acte du PN et des restrictions éventuelles à l'exploitation du navire qui sont mentionnées dans ce document (e.g : nombre de personnes à bord, conditions météorologiques, zones radioélectriques SMDSM). Il est obligatoire pour tous les navires professionnels à utilisation commerciale.</p> <p>Éléments compris dans le PN : identité et les caractéristiques du navire (nom, immatriculation, jauge, longueur) ; affirmation de son inspection et de sa conformité aux règlements ; valeur de son franc-bord (en millimètres), etc.</p>
Certificat de franc-bord	<p>Certificat de sécurité, relatif à la protection contre l'envahissement d'eau des espaces et volumes de flottabilité du navire nécessaires à sa stabilité, délivré par les sociétés de classification habilitée (SCH). Il est obligatoire pour les navires à passagers et pour les navires d'une LOA > 12 m.</p> <p>Délivré pour une durée maximale de 5 ans et, pendant sa période de validité, est visé annuellement.</p>
Certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution (EIAPP)	<p>Imposés par les conventions internationales (SOLAS, MARPOL, Load Lines 66, etc.). Il sont délivrés par l'autorité compétente pour l'approbation des plans et documents à la mise en service et renouvelés conformément aux dispositions internationales et européennes en vigueur.</p>
Certificat de travail maritime	<p>Délivré pour une durée maximale de 5 ans, il est obligatoire pour les navires jaugeant plus de 500 et effectuant des voyages internationaux. Ce certificat atteste que les conditions d'emploi, de travail et de vie à bord sont conformes à la réglementation nationale. Ce document est délivré par le chef du centre de sécurité des navires (CSN) dont dépend le navire après une inspection effectuée à bord du navire (cf. MLC, 2006).</p>
Certificat de jaugeage	<p>Délivré par l'autorité administrative ou une SCH.</p>

Tout navire français se trouvant dans les limites d'un port français peut être soumis à une **visite inopinée effectuée par un ISN**, qui **peut interdire ou ajourner le départ d'un navire**. Le capitaine doit autoriser cette visite et respecter la décision de l'ISN.

VII. c. 2. Les documents de bord prévus par l'arrêté de 1987, obligatoires au regard des enjeux spécifiques associés à la sécurité maritime et à la prévention des risques.

Arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution	Manuel d'exploitation et d'instructions du navire : définit les conditions d'exploitation du navire.
	Dossier de stabilité : indique le comportement du navire en fonction du chargement et des conditions de ballast.
	Registre des appareils de levage (pour les navires équipés): décrit les appareils de manutention à bord du navire. Le capitaine doit vérifier que la liste des appareils de levage est à jour.

VI. c. 3. Les documents liés à la sûreté maritime.

Art. L. 5251-1 à 5253-1, code des transports	Acte d'approbation du plan de sûreté du navire: ce plan a pour objectif de garantir l'application des mesures de sûreté nécessaire pour protéger le navire, les personnes à bord et la cargaison contre toute menace éventuelle.
Art. 130.36 et 130.37, arrêté du 23 novembre 1987.	Certificat international de sûreté: valable pour une durée maximale de 5 ans.

Le ministère chargé de la Mer contrôle la mise en œuvre des mesures de sûreté à bord.

VI. d. La responsabilité du capitaine en matière d'ISM.

Le code international de gestion de la sécurité (code ISM) est entré en vigueur en 2002. Il porte une triple ambition :

- prévenir les pertes humaines en mer ;
- empêcher les atteintes à l'environnement ;
- lutter contre les dommages matériels.

Le code ISM prévoit que conformément à la définition qu'il donne d'un système de gestion de la sécurité¹⁵, chaque entreprise d'armement maritime est chargée de fixer des objectifs qui doivent permettre de concrétiser ces ambitions. Ce système de gestion et de sécurité est structuré autour de normes rassemblées dans un manuel de gestion de la sécurité qui les décline en documents et procédures.

Le code ISM est appliqué en France au moyen de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution (division 130), qui dispose :

« Toute compagnie qui exploite un navire soumis à l'obligation de détenir un certificat de gestion de la sécurité, en application de la convention SOLAS ou du

¹⁵ Système de gestion de la sécurité : système structuré et documenté qui permet au personnel de la compagnie d'appliquer efficacement la politique de la compagnie en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

règlement (CE) n° 336/2006, doit être en possession d'un document de conformité au Code international de gestion de la sécurité (Code ISM). [...] Le document de conformité et le certificat de gestion de la sécurité sont délivrés pour une période maximale de cinq ans» (art. 130.24).

La bonne application de l'ensemble de cette démarche portant principalement sur la sécurité et l'environnement à bord des navires, est assurée par :

- l'allocation de moyens et de ressources suffisants (s'agissant notamment de la qualification des équipages) ;
- la réalisation régulière d'audits (intervalle ne dépassant pas 12 mois) de conformité par des personnes extérieures aux services en cause ;
- la définition des responsabilités de chacun des membres de l'équipage.

S'agissant de ce dernier item, le capitaine est pleinement responsable de la mise en œuvre du code ISM à bord de son navire. Ainsi, le code ISM détaille en sa 5^{ème} partie les « responsabilités et autorité du capitaine » :

«5.1 La compagnie devrait définir avec précision et établir par écrit les responsabilités du capitaine pour ce qui est de :

- 5.1.1. mettre en œuvre la politique de la compagnie en matière de sécurité et de protection de l'environnement ;
- 5.1.2. encourager les membres de l'équipage à appliquer cette politique ;
- 5.1.3. donner les ordres et les consignes appropriées d'une manière claire et simple ;
- 5.1.4. vérifier qu'il est satisfait aux spécifications ;
- 5.1.5. passer en revue périodiquement le système de gestion de la sécurité et signaler les lacunes à la direction à terre.

5.2. La compagnie devrait veiller à ce que le système de gestion de la sécurité en vigueur à bord du navire mette expressément l'accent sur l'autorité du capitaine. La compagnie devrait préciser, dans le **système de gestion de la sécurité que l'autorité supérieure appartient au capitaine et qu'il a la responsabilité de prendre des décisions concernant la sécurité et la prévention de la pollution et de demander l'assistance de la compagnie si cela s'avère nécessaire.** »

VI. e. La tenue des documents à bord.

Le capitaine est en mesure de tenir les documents de bord suivants :

Documents relatifs à la direction du navire	
Livre de bord ¹⁶	journal passerelle
	journal machine (tenu sous l'autorité du chef mécanicien).
	journal radio
	journal de mer
Liste d'équipage ¹⁷	Elle vise à identifier les gens de mer à bord de chaque navire. Elle est tenue à la disposition de toutes autorités

¹⁶ Art. 5412-7, code des transports.

¹⁷ Art. L. 5522-3, code des transports ; décret n°2015-406 du 10 avril 2015 relatif aux caractéristiques et aux modalités de tenue de la liste d'équipage.


	compétentes de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port qui en font la demande. Les autorités françaises compétentes peuvent demander cette liste à tout moment.
Rapport de mer¹⁸	S'il y a eu au cours du voyage des événements extraordinaires intéressant le navire, les personnes à bord ou la cargaison, le capitaine doit transmettre sans délai un rapport de mer au DIRM.
Registre des hydrocarbures	Conformément à la convention MARPOL, il mentionne les limitations et conditions de rejet des hydrocarbures en mer.

Documents relatifs à la gestion de l'équipage	
Rapport de blessure	Le capitaine rédige un rapport de blessure, maladie ou décès pour toute maladie et décès constatés à bord ou pour tout accident du travail sur le formulaire CGP 102 de l'ENIM (modèle ci-joint en annexe 3). Un certificat médical décrivant l'état de santé du marin doit être joint dans une enveloppe cachetée et marquée confidentielle. En cas de disparition du marin, le capitaine établit également un rapport.
Registre des réclamations	Tenu par le capitaine et sert à enregistrer les réclamations des membres de l'équipage.
Tableau de service (annexé au livre de bord)	Le tableau (affiché dans les locaux de l'équipage) indique pour chaque fonction : <ul style="list-style-type: none"> - 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 réglementation ou la convention collective applicable.
Registre des heures quotidiennes de travail ou de repos des marins	Ce registre (affiché dans les locaux de l'équipage) détaille pour chaque marin les heures travaillées ou les repos pris. Le capitaine ou son représentant remet à chaque marin une copie du registre le concernant. Cette copie doit être signée par le capitaine ou son représentant et par le marin.

¹⁸ Art. 5281-1, code des transports.



L'équipe du guichet unique du Registre international français est à votre écoute du lundi au vendredi, de 09h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00.

 **+ 33 (0)4 86 94 67 50**

Guichet unique du Registre international Français

5 place Sadi-Carnot

13 002 – Marseille



rif.equipage@mer.gouv.fr



<https://www.rif.mer.gouv.fr/>



www.linkedin.com/in/rif-frenchflag