

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique et
solidaire

Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

Direction des affaires maritimes

Sous Direction de la sécurité maritime

Bureau de la réglementation et du contrôle
de la sécurité des navires

Note technique du 18 mars 2019

portant sur les objectifs 2019 en termes de contrôle de la sécurité des navires

NOR : TRAT1900503N

(Texte non paru au journal officiel)

Le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire,
à

Pour attribution :

Direction interrégionale de la mer (DIRM) – Direction de la mer (DM) :

- Centre de sécurité des navires (CSN)

Pour information :

Secrétariat général du Gouvernement

Secrétariat général du MTES et du MCTRCT

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Nouvelle-Aquitaine, Bretagne, Corse, Occitanie, Hauts-de-France, Normandie, Pays de la Loire et Provence-Alpes-Côte-D'Azur,

Direction départementale et de la mer (DDTM)

Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) (Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte, Réunion)

Résumé : La présente note technique définit les objectifs 2019 en termes de contrôle de la sécurité des navires.

Catégorie : mesure d'organisation des services retenus par le ministre pour la mise en œuvre des dispositions dont il s'agit ;	Domaine : transport – équipement – logement – tourisme – mer.
Type : Instruction du gouvernement <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	et /ou Instruction aux services déconcentrés <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Mots clés liste fermée : <Transports_ActivitesMaritimes_Ports_NavigationInterieure/>	Mots clés libres : Directive 2009/16/CE – Directive 1999/32/CE - navires – sécurité – prévention de la pollution
Textes de référence :	

<ul style="list-style-type: none"> - Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port ; - Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (codification) – Règlement (CE) n°725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.
Circulaire abrogée : Note technique du 30 mars 2018 portant sur les objectifs 2018 en termes de contrôle de la sécurité des navires (TRAT1802145N)
Date de mise en application : immédiate
Date de publication en vue de son opposabilité :
Pièce(s) annexes : <ul style="list-style-type: none"> – Tableau d'informations à fournir tous les 3 mois au bureau SM2 concernant les pesées décennales des navires de pêche de 12 à 24 m – Objectifs par DIRM au titre de la directive 2009/16/CE et par DM au titre du contrôle par l'État du port pour 2019 – Objectifs par DIRM titre de la directive 1999/32/CE pour 2019
N° d'homologation Cerfa:

Navires sous pavillon français

Cybersécurité

Une attention accrue sera portée, en particulier lors des phases d'examen des plans de sûreté menées conjointement avec mes services, à la prise en compte des règles élémentaires de cybersécurité à bord des navires. En particulier, vous vous assurerez que les dispositions de l'article 130.39.3 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, concernant la prise en compte de la cybersécurité dans l'évaluation de sûreté du navire, sont bien intégrées.

Application informatique GINA

Dans la perspective de la mise en place d'un système de ciblage pour l'inspection des navires de moins de 24 m et dans le cadre de la future mise à disposition d'informations aux usagers via le « portail de l'armateur », vous veillerez à la précision des données entrées dans l'application GINA.

De plus, lors de la validation des audits « siège » ISM, la liste des navires rattachés à la compagnie auditée doit être vérifiée et mise à jour si nécessaire.

Navires à passagers

Vous veillerez au bon fonctionnement des systèmes d'extinction par projection d'eau diffusée à bord des navires rouliers à passagers. La diffusion de l'eau ou du brouillard d'eau sur les zones à protéger fera partie intégrante du contrôle de ces systèmes. Les zones testées seront choisies par la commission de visite périodique en tenant compte des risques incendies dus aux zones délimitant de grands volumes. Vous veillerez à ce que tout dysfonctionnement fasse l'objet d'une communication au bureau SM2.

Sur tous les navires à passagers équipés de Marine Evacuation Systems (MES), vous veillerez à ce que 100 % des essais de déploiement soient réalisés en présence d'une commission de visite, et que tout dysfonctionnement fasse l'objet d'une communication au bureau SM2. Les commissions de visites

veilleront à ce que le déclenchement de ces systèmes soit effectué par les personnes du bord mentionnées dans le rôle d'abandon.

Sur les navires à passagers, lors des visites périodiques, un essai d'assèchement d'un compartiment devra être réalisé. Pendant cet essai d'assèchement, l'alimentation électrique du navire devra être assurée par le groupe de secours uniquement.

Enfin, les commissions de visites s'assureront que les contrôles périodiques de stabilité (pesées) sont effectués dans les intervalles réglementaires.

Navires de pêche

Afin de pouvoir suivre l'état d'avancement des nouvelles règles en matière de contrôle périodique du déplacement léger des navires de plus de 12 m et de moins de 24 m, vous transmettez trimestriellement le tableau en annexe I, dûment rempli pour votre zone de compétence, au bureau SM2.

Je vous informe qu'une campagne ciblée sera organisée dans le courant de l'année. L'objet de cette campagne sera défini au regard des conclusions des derniers enseignements et recommandations du comité d'analyse technique et de suivi.

Enfin, vous veillerez également à la définition d'objectifs régionaux liés à une ou plusieurs problématiques récurrentes sur certains types de flotte.

Navires de charge de moins de 500

La « nouvelle » division 222 est entrée en vigueur le 5 janvier 2018.

Afin d'organiser le retour d'expérience sur la mise en œuvre de ce texte, il a été décidé de créer un dossier "division 222" sur l'intranet SECUMAR (<http://intra.secumar.metier.i2/division-222-r2380.html>). Ce dossier informatique est scindé en deux parties :

- un encart informatif dédié au partage de l'expérience. Les cas particuliers remontés par les services seront communiqués dans cette section qui sera notamment réservée au traitement des dispositions alternatives ;
- une page donnant les consignes de l'Administration centrale sur les possibles interprétations du texte afin d'améliorer l'harmonisation des pratiques.

Afin d'alimenter cet outil support, je souhaiterais que vos Directions centralisent les informations afférentes et qu'elles en fassent retour au bureau SM2 de la Sous-direction de la sécurité maritime "Sebastien.Verdeau@developpement-durable.gouv.fr".

Navires étrangers

Un objectif quantitatif

Au titre de la directive 2009/16/CE, chaque État membre doit réaliser un nombre annuel d'inspections de navires faisant escale dans ses ports ou mouillages, en appliquant le système de sélection prévu à cet effet. Le nombre total d'inspections à effectuer en 2019 en France métropolitaine s'élève à 1012.

L'effort est réparti entre les DIRM, proportionnellement au nombre d'escales de navires qui pouvaient être inspectés en 2018 dans leurs zones de compétence respectives. Seules les inspections de navires ayant un niveau de priorité P1 ou P2 au sens de la directive 2009/16/CE seront comptabilisées.

Les objectifs quantitatifs par DIRM et par CSN figurent en annexe II. L'effort peut être réparti différemment entre les CSN d'une même DIRM pourvu que l'objectif global reste inchangé.

Les objectifs quantitatifs 2019 par direction de la mer (DM) sont également établis conformément aux procédures des Memoranda des Caraïbes et de l'Océan Indien.

Un objectif qualitatif

Les États membres doivent toujours contrôler 95% du nombre total de navires P1 présentant un profil de risque élevé (HRS) et 90% du nombre total de navires P1 autres que ceux présentant un profil de risque élevé qui font escale dans leurs ports ou mouillages.

Une seule inspection manquée d'un navire P1 HRS qui n'est pas justifiable peut conduire au non-respect des objectifs qualitatifs ; vous continuerez donc à suivre les escales des navires P1 HRS avec la plus grande attention.

Le CSN La Réunion, soumis au nouveau régime d'inspection du Memorandum de l'Océan Indien depuis le 01 janvier 2018, inspectera l'ensemble des navires en priorité P1 en escale dans les ports et mouillages relevant de sa compétence, dans la limite de l'objectif quantitatif fixé, complété, au besoin, par des navires en priorité P2.

Je vous rappelle également la situation particulière des navires rouliers à passagers et navires à passagers à grande vitesse entrant dans le champ d'application de la directive (UE) 2017/2110.

Jusqu'au 21 décembre 2019, les inspecteurs continueront à appliquer les dispositions de la division 180 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires. Afin d'éviter tout risque d'inspection obligatoire manquée sans justification au titre de la directive 2009/16, les centres de sécurité veilleront à organiser les inspections de ces navires avant leur passage en priorité P1.

Afin d'éviter des erreurs préjudiciables à l'atteinte des objectifs, les agents des centres de sécurité des navires chargés de la planification des inspections continueront à signaler à la cellule de gestion du système d'information de la sécurité maritime et au bureau SM3 (par courrier électronique à l'adresse suivante : pointernational.trafic@developpement-durable.gouv.fr), toutes les données d'escales de navires constatées manquantes ou erronées dans le système d'information THETIS.

Je vous invite cette année à prêter une attention toute particulière aux résultats de l'audit de nos services par la Commission Européenne en juillet 2018 sur la mise en œuvre de la directive 2009/16/CE. Le professionnalisme des inspecteurs habilités pour le contrôle par l'État du port a été reconnu. Vous veillerez toutefois à rappeler la nécessité de respecter systématiquement les dispositions des instructions du Memorandum de Paris, tant sur le plan du déroulement opérationnel que de celui de la rédaction du rapport d'inspection. À cet effet, les enseignements tirés des campagnes de relecture de ces rapports, prévues dans le système qualité, devront être mieux exploités.

Le contrôle des obligations en matière de sûreté

Enfin, dans la continuité des actions entreprises ces deux dernières années, répondant aux remarques formulées par la Commission européenne lors des inspections effectuées sur les ports du Havre, de Nice, Cannes et Villefranche-sur-Mer en 2017, une nouvelle campagne ciblée de sûreté sur les navires étrangers sera organisée en concertation avec la mission «sûreté» du bureau SM2. Cette campagne sera complémentaire des contrôles effectués quotidiennement par les CSN au cours des inspections de navires en priorité P1 et P2.

Le contrôle des eaux de ballast

Au cours des inspections programmées, vous continuerez à veiller à la bonne mise en œuvre de la règle B-4 de la Convention de gestion des eaux de ballast par les navires qui ne sont pas dans l'obligation de disposer d'un système de traitement approuvé.

Contrôle de la teneur en soufre des combustibles des navires français et étrangers

Au titre de la directive (UE) 2016/802, chaque État membre de l'Union doit réaliser un nombre minimum d'inspections et de prises d'échantillon de combustible à bord des navires. Ces inspections, pendant lesquelles les prises d'échantillon peuvent être effectuées, doivent être enregistrées dans le système d'information communautaire THETIS-EU.

En 2019, la France doit réaliser 594 inspections dont 178 devront comporter une prise d'échantillons de combustible pour analyse. Les inspections sont réalisées conformément aux dispositions prévues dans la note technique relative à la procédure de contrôle de la teneur en soufre des combustibles marins en vigueur.

L'investissement des agents des centres de sécurité des navires a permis d'atteindre les objectifs fixés en 2018, leur efficacité dans la mise en œuvre de la procédure de notification des infractions aux parquets locaux a conduit à des résultats significatifs en 2018 : une condamnation et des cautionnements requis dans cinq des dix dossiers transmis aux parquets concernés. Cette dynamique devra être poursuivie en 2019, en entretenant les échanges avec nos partenaires du ministère de la Justice.

La répartition de l'effort est présentée en annexe III. Dans l'attente d'une modification substantielle des conditions du marché, le nombre d'analyses assigné à chaque CSN doit être atteint sans être dépassé et n'est pas transférable.

* *
*

Vous m'adresserez à mi-parcours, c'est-à-dire dans le courant du mois de juillet, et en fin d'année, une note présentant l'état d'avancement de la réalisation de ces objectifs.

Je vous demande d'alerter la sous-direction de la sécurité maritime de toutes difficultés rencontrées dans la mise en œuvre de cette note.

La présente note technique sera publiée sur le site <http://circulaire.legifrance.gouv.fr/>.

Le 18 mars 2019

Le directeur des affaires maritimes

Thierry COQUIL

Annexe I

Informations à fournir tous les 3 mois¹ au bureau SM2 concernant les pesées décennales des navires de pêche de 12 à 24 m

DIRM	CSN	Depuis le 1er janvier 2019			
		Nombre de navires pesés	Nombre de navires pesés dans la tolérance	Nombre d'études de stabilité présentées en CRS	Nombre d'études de stabilité validées en CRS
MEMN	DK				
	BL				
	LH				
	RO				
	CN				
NAMO	BR				
	SM				
	LO				
	CC				
	SN				
SA	LR				
	BX				
MED	MA				
	ST				

¹ Le tableau est à fournir au chef du bureau SM2 de manière trimestrielle et avant le 15 du mois suivant (le 15 avril pour les 3 premiers mois de l'année, le 15 juillet pour le 6 premiers mois de l'année...)

Annexe II

Objectifs par DIRM au titre de la directive 2009/16/CE pour 2019

DIRM	Nombre d'inspections à effectuer sur navire éligible (tout en inspectant tous les navires PI)	Proposition de répartition par CSN	
MEMN	423	DK	116
		BL	8
		LH	172
		RO	118
		CN	9
NAMO	136	BR	19
		SM	16
		LO	13
		CC	0
		SN	88
SA	91	LR	51
		BX	40
MED	362	MA	300
		ST	62
Total national annuel :			1012

Objectifs par DM pour 2019

DM	CSN	Nombre d'inspections à effectuer
SOI	RU	50
Martinique	FF	40

Annexe III

Objectifs par DIRM titre de la directive (UE) 2016/802 pour 2019

DIRM	Nombre de contrôle de la teneur en soufre du combustible à effectuer	Nombre de prises d'échantillon pour analyse à effectuer	Proposition de répartition		
			CSN	Contrôle de la teneur en soufre	Prise échantillon pour analyse
MEMN	237	70	DK	68	20
			BL	3	1
			LH	92	28
			RO	65	19
			CN	8	2
NAMO	85	26	BR	15	5
			SM	12	4
			LO	7	2
			CC	1	0
			SN	50	15
SA	60	18	LR	35	11
			BX	25	7
MED	215	65	MA	179	53
			ST	35	11
Totaux nationaux annuels :				596	178