

Note technique du 30/03/18 portant sur les objectifs 2018 en termes de contrôle de la sécurité des navires (Abrogée)

(BO MTES - MCT n°2018/4 du 25 avril 2018)

Texte abrogé par la [Note du 18 mars 2019](#) (circulaires.legifrance.gouv.fr)

NOR : TRAT1802145N

Date de mise en application : immédiate.

Catégorie : mesure d'organisation des services retenus par le ministre pour la mise en œuvre des dispositions dont il s'agit.

Résumé : la présente note définit les objectifs 2018 en termes de contrôle de la sécurité des navires.

Domaine : transport, équipement, logement, tourisme, mer.

Type : instruction aux services déconcentrés.

Mots clés liste fermée : <Transports_activitesMaritimes_Ports_navigationInterieure/>.

Mots clés libres : [directive 2009/16/CE](#) – [directive \(UE\) 2016/802](#) – navires – sécurité – prévention de la pollution.

Références :

- [Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009](#)³. 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);

- Circulaire abrogée : note technique du 14 mars 2017 portant sur les objectifs 2017 en termes de contrôle de la sécurité des navires (NOR : DEVT1705159N).

Annexes :

Annexe I. Tableau d'informations à fournir tous les 3 mois au bureau SM2 concernant les pesées décennales des navires de pêche de 12 à 24 mètres.

Annexe II. Objectifs par DIRM au titre de [la directive 2009/16/CE](#) et par DM au titre du contrôle par l'État du port pour 2018.

Annexe III. Objectifs par DIRM au titre de [la directive \(UE\) 2016/802](#) pour 2018.

Publication : BO ; site circulaires.gouv.fr.

Le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, à la direction interrégionale de la mer (DIRM) ; direction de la mer (DM) ; Centre de sécurité des navires (CSN) (pour attribution) ; direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Nouvelle-Aquitaine, Bretagne, Corse, Occitanie, Hauts-de-France, Normandie, Pays de la Loire et Provence-Alpes-Côte d'Azur ; direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) ; secrétariat général du Gouvernement ; secrétariat général du MTES et du MCT (SG/SPES – SG/DAJ) (pour information).

Navires à passagers

Dans la continuité de l'action entamée en 2017 et à la suite d'un bulletin de sécurité d'un fabricant de « sprinklers », une campagne d'essai de déclenchement de têtes Hi-fog 1900 produites par Marioff est en cours. Le fabricant Marioff demande aux armements de modifier le circuit d'extinction des installations équipées de tête Hi-fog 1900 en ajoutant une rondelle et un joint ne disposant pas d'éléments pour évaluer les conséquences de cette modification sur le fonctionnement du système, un test des installations des navires qui comprennent des têtes Hi-fog 1900 (avec, ou sans la modification du circuit préconisée par le fabricant) est demandé, en présence d'une commission de visite spéciale, pour s'assurer du bon fonctionnement du système.

La liste des navires à passagers identifiés par le fabricant est la suivante

NAVIRE	COMPAGNIE	CSN
Danielle Casanova	Corsica Linea	Marseille
MS Cap Finistère	BAI	Brest
MS Cote Des Flandres	DFDS	Dunkerque
MS Girolata	Méridionale	Marseille
MS Jean Nicoli	Corsica Linea	Marseille
MS Mont St Michel	BAI	Caen
MS Normandie	BAI	Caen
MS Pont Aven	BAI	Brest

SS Club Med II	Vships	Marseille
Gaselys (navire de charge)	Gaz Océan	Saint-Nazaire

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

Vous adresserez en fin d'année une note présentant le bilan de la réalisation de ces objectifs à la sous-direction de la sécurité maritime. Au regard de la sensibilité du sujet, vous transmettez au bureau SM2 les rapports de visites spéciales relatifs à ces contrôles d'installation « sprinkler » équipée de tête Hi-fog 1900 dès que possible et, au plus tard, avant le 15 avril 2018.

Navires de pêche

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

Vous veillerez pour tous les navires ne pouvant pas respecter les exigences de stabilité, qu'un accompagnement soit organisé entre les DIRM, les DDTM et les comités locaux afin de pouvoir étudier toutes les solutions économiques.

Conformément à la note DAM du 31 août 2017, une campagne de contrôles ciblés sur la disponibilité opérationnelle des systèmes de détection et d'alarme d'invasion des navires de pêche de moins de 24 mètres est en cours. Les comptes rendus des contrôles réalisés par vos services dans le cadre de cette campagne sont attendus pour le 15 avril 2018.

Navires de charge de moins de 500

La « nouvelle » division 222 est entrée en vigueur le 5 janvier 2018. Dorénavant, les exploitants peuvent définir des dispositions autres que celles prévues par la règle et adaptées à leur navire, sous réserve d'un niveau de sécurité équivalent. C'est une nouvelle approche, commune à de nombreuses directives européennes et textes de l'Organisation maritime internationale. Je vous demande de faire remonter au bureau SM2 toutes les difficultés que vous rencontrerez dans son application.

La maîtrise du risque étant au cœur du dispositif, le bureau SM2 sera également à l'écoute des retours d'expérience en mesure d'être identifiés par vos services au titre de la prévention des risques.

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 2018 en France métropolitaine s'élève à 1027.

L'effort est réparti entre les DIRM en fonction du nombre d'escales de navires pouvant être inspectés dans leurs zones de compétence respectives. Seules les inspections de navires ayant un niveau de priorité 1 (PI) ou 2 (P2) au sens de [la directive 2009/16/CE](#) seront comptabilisées.

Un tableau, en annexe II, présente les objectifs quantitatifs par DIRM et par CSN. Chaque DIRM pourra cependant répartir différemment l'effort entre les CSN de son ressort, au besoin, pourvu que l'objectif global reste inchangé.

Les objectifs quantitatifs 2018 par direction de la mer (DM) sont également établis conformément aux procédures des memoranda des Caraïbes et de l'océan Indien.

Un objectif qualitatif

Au titre de [la directive 2009/16/CE](#), les États membres doivent toujours contrôler 95 % du nombre total de navires PI présentant un profil de risque élevé (HRS) et 90 % du nombre total de navires PI autres que ceux présentant un profil de risque élevé qui font escale dans leurs ports ou mouillages.

Au regard du faible nombre d'escales de navires PI HRS, une seule inspection manquée sans justification d'un navire de ce type peut conduire au non-respect des objectifs qualitatifs ; le suivi des escales des navires P1 HRS doit donc être effectué avec la plus grande attention.

Je vous rappelle également la situation particulière des navires rouliers à passagers et navires à grande vitesse soumis également au régime d'inspection prévu par la directive 1999/35/CE. Pour votre information elle sera remplacée par la directive (UE) 2017/2110 dont les dispositions ne seront applicables qu'à partir du 21 décembre 2019.

En 2018, 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 des navires au titre de la division 180 avant leur passage en priorité P1.

Pour faciliter le travail des inspecteurs et éviter des erreurs préjudiciables à l'atteinte des objectifs, les informations contenues dans THETIS doivent être d'une extrême précision. Les agents des centres de sécurité des navires concernés sont appelés à signaler, à la cellule de gestion du système d'information de la sécurité maritime (par courrier électronique à l'adresse suivante : pointeinternational.trafic@developpement-durable.gouv.fr), toutes les données d'escale de navire constatées manquantes ou erronées dans THETIS.

Je vous demande de veiller à l'obligation de valider les rapports d'inspection dans THETIS au plus tard dans les 72 heures après la dernière visite à bord.

Depuis le 1er janvier 2018, le mémorandum de l'océan Indien a adopté un nouveau régime d'inspections dont l'une des principales évolutions est l'attribution d'un profil de risque et d'un niveau de ciblage par navire, similaires à ceux qui existent déjà dans le Mémorandum de Paris.

Le CSN La Réunion inspectera l'ensemble des navires en priorité P1 en escale dans les ports et mouillage relevant de sa compétence, dans la limite de l'objectif quantitatif fixé, complété par des navires en priorité P2 en cas d'insuffisance de navires P1.

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. Ces inspections, pendant lesquelles les prises d'échantillon peuvent être effectuées, doivent être enregistrées dans le système d'information communautaire THETIS-Eu.

En 2018, la France doit réaliser 596 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. un tableau, en annexe III, présente le nombre d'inspections et prises d'échantillon à effectuer par DIRM. La répartition des objectifs a également été calculée en tenant compte du nombre d'escales de navires dans la zone de compétence de chaque DIRM. Compte tenu des conditions actuelles du marché passé avec le laboratoire chargé des analyses, l'objectif assigné à chaque CSN doit être atteint sans être dépassé et ne peut être transféré à un autre CSN.

Cet objectif n'a pas été atteint en 2017, il devra impérativement l'être en 2018.

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 au Bulletin officiel du ministère de la transition écologique et solidaire et sur le site [http : //circulaire.legifrance.gouv.fr/](http://circulaire.legifrance.gouv.fr/).

Fait le 30 mars 2018.

Le directeur des affaires maritimes,
T. 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 mètres

[A consulter en pdf](#)

Annexe II : Objectifs par DIRM au titre de la directive 2009/16/CE et par DM au titre du contrôle par l'état du port pour 2018

[A consulter en pdf](#)

Annexe III : Objectifs par DIRM au titre de la directive (UE) 2016/802 pour 2018

[A consulter en pdf](#)