

INFRASTRUCTURES, TRANSPORTS ET MER

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

Direction des affaires maritimes

Sous-direction de la sécurité maritime

Mission de la sûreté des navires

Note technique du 25 février 2015 relative à la certification de sûreté d'un navire battant pavillon français (guide à destination des armateurs de navire sous pavillon français)

NOR : DEVT1504157N

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Date de mise en application : immédiate.

Résumé : l'objet de la présente note est de décrire le processus concernant la certification de sûreté d'un navire français au regard du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) et les éléments périphériques participants à la sûreté globale du navire.

Catégorie : interprétation à retenir, sous réserve de l'appréciation souveraine du juge, lorsque l'analyse de la portée juridique des textes législatifs ou réglementaires soulève une difficulté particulière.

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

Type : instruction aux services déconcentrés.

Mots clés liste fermée : <Transports_ActivitesMaritimes_Ports_NavigationInterieure/>.

Mots clés libres : sûreté maritime – navire – ISPS – certification.

Références :

Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974) ;

Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) ;

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 ;

Code des transports ;

Décret n° 2007-937 du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires.

Circulaire abrogée : cette note annule et remplace la circulaire n° 01/MSN du 3 mai 2010 relative à l'élaboration des plans de sûreté des navires battant pavillon français (DEVT1007007C).

Annexes :

Annexe 1.- Synoptique d'approbation du plan de sûreté du navire.

Annexe 2.- Synoptique de gestion du certificat de sûreté du navire.

Annexe 3.- Dossier de composition du plan de sûreté en vu de son application.

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie à la direction interrégionale de la mer (DIRM), centre de sécurité des navires ; direction de la mer (DM), centre de sécurité des navires ; à la direction des territoires, de l'alimentation et de la mer (DTAM), Saint-Pierre-et-Miquelon centre de sécurité des navires ; à Messieurs les hauts-

commissaires de la République (service des affaires maritimes/centre de sécurité des navires); à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, direction des affaires maritimes, sous-direction de la sécurité maritime (DGITM-DAM-SM), bureau de la réglementation et du contrôle de la sécurité des navires; aux armateurs de navires exploités sous pavillon français (pour exécution); au centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) Gris-Nez (pour information).

1. Le plan de sûreté du navire

Les navires sous pavillon français sont tenus d'élaborer et de soumettre à l'administration un plan de sûreté intégrant les dispositions du règlement CE n° 725/2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et installations portuaires.

1.1. Généralités sur les exigences réglementaires françaises sur l'approbation du plan de sûreté

La langue à utiliser au niveau de l'évaluation, l'approbation et la révision d'un plan de sûreté d'un navire peut être soit le français soit l'anglais si ce langage est utilisé comme langue de travail à bord du navire.

L'élaboration des plans de sûreté relève de la responsabilité des armateurs, propriétaires et exploitants des navires. Les compagnies peuvent recourir et rémunérer l'assistance d'organismes et d'experts de leur choix pour la réalisation de ce travail. Cependant l'évaluation et le plan de sûreté doivent impérativement être visés par l'agent de sûreté de la compagnie (CSO) afin de pouvoir être acceptées par l'administration dans la cadre de son approbation. Enfin cette élaboration peut s'appuyer sur les grilles d'analyse définies par l'administration.

1.1.1. Évaluation de sûreté du navire: (SSA)

L'évaluation de sûreté du navire doit prendre en compte les différentes situations d'exploitation à quai, au mouillage, en route libre, en manœuvres (port, chenal, fleuve, canal), en arrêt technique et les différentes zones de navigation prévues pour le navire. Elle doit envisager toutes menaces éventuelles et peuvent induire les types d'incidents de sûreté listés dans le paragraphe B-8.9 du code ISPS. Pour les navires fréquentant régulièrement un port français, l'agent de sûreté compagnie est invité à recueillir auprès de l'agent de sûreté de l'installation portuaire les renseignements nécessaires destinés à l'informer sur les menaces identifiées au cours des situations d'exploitation que rencontre le navire (zone d'attente, mouillage, chenal, poste à quai...).

Pour les opérations d'avitaillement, de relève d'équipage, d'intervention de techniciens, etc. effectuées depuis le port sur rade, zone d'attente ou de mouillage, l'agent de sûreté du navire doit s'assurer des dispositions de contrôle et de sûreté prises au départ de terre.

Une attention particulière sera portée à l'évaluation de la sûreté d'un navire transportant des produits explosifs (GNL, GPL, ammoniac, benzène, chlorure de vinyle, éthylène, propylène...).

1.1.2. Plan de sûreté du navire: (SSP)

La définition « Entraînement (DRILL) » consiste à mettre à l'épreuve tout ou partie du plan de sûreté du navire par l'équipage ou le personnel de l'entreprise (tous les 3 mois: code ISPS B-13.6). La définition « Exercice » consiste à mettre à l'épreuve le plan de sûreté avec la participation d'éléments extérieurs au navire ou à l'entreprise, en vraie grandeur ou en milieu réel. Les simulations théoriques ou séminaires sont admis dans la mesure où le navire et son plan de sûreté sont impliqués. L'exercice correspond au code ISPS B-13.7.

Le niveau ISPS 3 n'interrompt pas automatiquement les opérations commerciales. Cette éventualité doit néanmoins être prise en compte et leur interruption laissée à la discrétion du capitaine ou d'une autorité extérieure.

Dans le cadre de l'approbation du plan de sûreté du navire, ce dernier doit comporter les éléments suivants:

- le niveau ISPS de sûreté relève de la décision du Premier ministre. Le capitaine ne peut donc ni le relever, ni l'abaisser. Néanmoins, le capitaine peut de sa propre initiative, et en fonction

de son évaluation personnelle de la menace, adopter des mesures de sûreté appropriées aux circonstances et supérieures au niveau de sûreté imposé par l'État du pavillon ou le compléter par des mesures spécifiques qu'il juge appropriées à une situation particulière;

- le plan de sûreté du navire doit indiquer la fréquence retenue pour les audits sans dépasser deux ans. Ils doivent être conduits par un membre d'équipage du navire. Dans la mesure du possible ils sont réalisés par un SSO, un officier pont ou un officier machine, à la condition qu'il ne serve pas sur le navire. Cet audit peut être conduit par un agent à terre de la compagnie, dès lors qu'il est impliqué dans la politique de sûreté de ladite compagnie. La prise en compte de la circulaire MSC 1217 de l'OMI est recommandée;
- les enregistrements sûreté (registres, déclaration de sûreté (DOS)...) doivent être conservés au moins deux ans à bord du navire;
- un organigramme des personnes chargées de la sûreté à bord du navire doit figurer dans le plan de sûreté du navire. Le nom et les coordonnées du CSO et de ses suppléants doivent être mentionnés. Il est à noter que la désignation d'un CSO étranger basé hors de France est acceptée, sous les conditions suivantes:
 - (1) L'armement – établi dans les conditions de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports – doit désigner un agent qui a l'autorité et la compétence pour être son interface avec les autorités françaises.
 - (2) Sa qualité d'interlocuteur peut le conduire à participer à des réunions et à traiter les cas opérationnels avec les autorités françaises, notamment au moment des situations de crise ou d'urgence.
 - (3) Cet agent doit pouvoir communiquer en langue française avec les autorités françaises.
 - (4) Enfin, il appartient à l'armement de vérifier que l'agent de sûreté de la compagnie satisfait aux dispositions du code ISPS A-11 et A-13.1.

1.1.3. Plan des aménagements sûreté du navire: (GA)

Les objectifs du contrôle des zones d'accès restreint (ZAR) à bord du navire sont de quatre ordres:

- interdire l'accès illicite direct à la machine, à la passerelle et aux locaux réputés sensibles aux menaces identifiées par l'évaluation de sûreté du navire;
- prévenir par des moyens adaptés au type du navire, l'introduction illicite d'objet et de gaz dans les dispositifs de ventilation et de conditionnement d'air;
- interdire l'emploi illicite des installations de lutte contre l'incendie dont la commande est située à l'extérieur (bouteille CO₂);
- protéger les équipements vitaux par le bord ou dangereux pour des personnels tels que les commandes à distance de CO₂, vannes des circuits de combustibles, circuit d'eau potable, etc.). Les moyens de protection peuvent être des cadenas, serrures, digicodes, scellés plastique avec ou sans fil d'acier selon la sensibilité du local à protéger et la politique de la compagnie.


Aussi, dans le cadre de l'approbation du plan de sûreté du navire, le plan des aménagements comprend au moins la matérialisation des zones d'accès restreinte du navire, la matérialisation de la zone refuge du navire – si ce dernier en est équipé – et le positionnement du système d'alerte de sûreté du navire.

Pour chaque niveau de sûreté, des procédures opérationnelles de contrôle d'accès aux zones d'accès restreint doivent être prévues (présence de personnel avec contrôle de badge, caméra de surveillance – à partir du niveau 2 – détecteur d'intrusion avec alarme pour alerter le personnel de l'accès de personnes non autorisées, personnel accompagnant, rondes...). À défaut, la zone d'accès restreint est verrouillée. Le plan des aménagements affiché à bord du navire ne doit comporter aucun détail relatif aux zones d'accès restreintes du navire. Pour les navires à passagers, le « safety plan » doit également répondre à cette demande.

1.2. Saisie de l'administration en vue de la délivrance d'un certificat de sûreté provisoire

En préalable à la délivrance d'un certificat provisoire de sûreté d'un navire, la compagnie maritime transmet à la mission sûreté des navires de la DAM les éléments suivants:

- (1) L'évaluation de la sûreté du navire (SSA), le plan de sûreté du navire (SSP), le plan des aménagements sûreté du navire (GA). Ces documents sont transmis sous pli recommandé avec accusé de réception s'ils sont transmis par courrier,

- (2) « L'attestation compagnie » s'engageant à appliquer les mesures du Code ISPS A19.4.2, 
- (3) La compagnie doit confirmer la présence à bord d'un système d'alerte de sûreté (SSAS) conforme à la division 351 de l'arrêté du 28 novembre 1987. Un essai démontrant le bon fonctionnement du système doit avoir lieu avant émission du certificat provisoire (copie du rapport d'essai à transmettre à la mission sûreté des navires),

Dès réception des éléments ci-dessus et après avis du chargé de mission sûreté, un certificat international de sûreté provisoire valable pour une durée de six mois non renouvelable peut alors être délivré par le chef du centre de sécurité des navires compétent. Une copie de ce certificat provisoire est adressée par le CSN au chargé de la mission sûreté des navires. Ce dernier réalise alors l'étude de l'approbation du SSP à partir de la délivrance du certificat international de sûreté du navire (ISSC) provisoire et ceci sous un délai maximal de 5 mois.

Nota 1: l'armateur d'un navire battant pavillon français n'entrant pas dans le champ d'application du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 peut dans les mêmes conditions soumettre à l'approbation du ministre chargé des transports un plan de sûreté de ce navire.

1.3. Étude et approbation du plan de sûreté

1.3.1. Mode opératoire de l'approbation du plan de sûreté du navire

La direction des affaires maritimes est l'administration compétente pour l'étude et l'approbation des plans de sûreté des navires du pavillon national. Les plans de sûreté des navires français sont étudiés pour avis par :

- le centre de sécurité du navire auquel est rattaché le navire : étude réalisée par le chef de centre ou un inspecteur habilité sûreté désigné par ce même chef de centre ;
- le bureau SM2 : étude réalisée par le chargé de mission sûreté des navires,

Ce travail d'étude porte sur les documents constituant le plan de sûreté : (1) le plan de sûreté spécifique au navire, (2) l'évaluation de sûreté qui a servi à la rédaction de ce même plan, (3) le plan général des aménagements indiquant les zones d'accès restreint à bord du navire.

L'avis du CSN est transmis au chargé de mission sûreté sous 3 mois à compter de la date d'émission du certificat provisoire de sûreté. Cet avis est formulé au moyen de la « fiche d'analyse CSN ». À l'issue, le chargé de mission sûreté transmet l'avis final au sous-directeur de la sécurité maritime en vue de l'approbation du plan de sûreté. Cette approbation du plan de sûreté du navire est gérée de la manière suivante :

- elle n'est émise que si l'ensemble des écarts, des observations, réserves ou demandes d'amendement au plan sont soldés ;
- elle est signée par le sous-directeur de la sécurité maritime, par délégation du ministre chargé des transports (décret n° 2007-937 du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires) ;
- elle constitue avec le certificat international de sûreté, l'un des deux titres de sûreté du navire. Elle atteste de la satisfaction aux dispositions de la convention SOLAS 74 Ch XI-2 Règle 4 et de la partie A9 du code ISPS et de l'annexe II au règlement (CE) n° 725/2004. Cette approbation peut être présentée à toute requête lors d'un contrôle par l'État du port.

Dès réception de l'approbation du plan, une visite initiale de sûreté doit avoir lieu entre le 3^e et au plus le 5^e mois du certificat provisoire. Cette visite est organisée par le CSN compétent pour le navire.

Nota 2: les observations formulées pour l'analyse d'un plan de sûreté d'un navire sont valables pour ses sister-ships, à condition qu'ils soient exploités dans les mêmes zones de navigation et touchent les mêmes ports d'escale par souci d'homogénéité des plans et évaluation de sûreté. L'armement est invité à le préciser dans « l'attestation compagnie » en vue de la délivrance du certificat provisoire.

1.3.2. Approbation d'éléments périphériques liés à la sûreté du navire

Le plan de sûreté doit être conforme aux dispositions du chapitre XI-2 de la convention SOLAS, de la partie A du code ISPS et des mesures de la partie B du code ISPS rendues obligatoires par le règlement (CE) n° 725/2004. En complément le plan de sûreté peut prendre en compte des éléments périphériques qui participent à la sûreté globale du navire. L'évaluation de la sûreté du navire

permet d'identifier ces points spécifiques liés aux activités du navire. Ces éléments font l'objet d'une procédure spécifique reliée au plan de sûreté du navire. Ils peuvent porter sur les équipes privées de protection à bord du navire (cf. § 3-3-2), la gestion d'une équipe de plongeurs dans le cadre de travaux sous marins, l'embarquement de réfugiés pendant les opérations de sauvetage en mer ou tout autre domaine pertinent et participant à la sûreté du navire.

1.4. Amendement au plan de sûreté

Le plan de sûreté est destiné à être actualisé en fonction de tout changement affectant l'environnement et l'exploitation du navire. Ces modifications touchant au plan de sûreté approuvé du navire font l'objet d'une validation auprès de l'administration conformément au code ISPS section A-9.5.1.

Ces révisions peuvent être de deux types :

1. Les dispositions essentielles : dans ce premier cas, cet amendement fait l'objet d'un nouvel examen par la mission sûreté des navires, en vue d'une nouvelle certification du plan. Cette dernière est soumise – après étude – au visa du sous-directeur de la sécurité maritime. En référence au décret n° 2007-937, les dispositions portent sur les 9 points suivants :

- les mesures visant à empêcher l'introduction à bord d'armes, d'explosifs, de substances nocives ou dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires, des ports ou des installations portuaires ;
- l'identification des zones d'accès restreint à bord et les mesures visant à empêcher l'accès non autorisé à ces zones ;
- les mesures visant à empêcher l'accès non autorisé au navire ;
- les procédures permettant de faire face à une menace contre la sûreté du navire, y compris les dispositions permettant de maintenir les opérations essentielles du navire ou de l'interface entre le navire et l'installation portuaire ;
- les procédures permettant au navire de passer sans perdre de temps aux niveaux 2 et 3 de sûreté ;
- les procédures d'évacuation du navire en cas de menace contre la sûreté ;
- les procédures de sûreté concernant les relations entre le navire et l'armateur, les autres navires, les organismes nationaux désignés pour être les points de contact définis au 6 de l'article 2 du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 et les autorités compétentes en matière de sûreté ;
- les procédures de sûreté concernant l'interface entre le navire et les installations portuaires ;
- les procédures concernant le maintien en condition opérationnelle du système d'alerte de sûreté du navire.

2. Les dispositions non essentielles : dans ce second cas, cette certification fait l'objet d'un visa de la part du chargé de mission de sûreté des navires.

1.5. Confidentialité du plan de sûreté du navire

Le plan de sûreté du navire et l'évaluation de la sûreté du navire, sans relever de la réglementation française applicable à la protection du secret de défense nationale, sont des documents confidentiels.

La protection de la confidentialité du plan de sûreté du navire relève de la responsabilité de la compagnie qui applique les dispositions du code ISPS, article B/4.1 en vertu du règlement communautaire CE n° 725/2004. Les compagnies sont invitées à structurer leur plan pour permettre de distinguer les sections qui pourront être communiquées avec ou sans l'accord de l'administration.

En application de l'article A/9.8.1 du code ISPS, les dispositions des plans de sûreté des navires français qui se rapportent aux sous-sections 2, 4, 5, 7, 17 et 18 de la section A/9.4 du code ISPS ne sont pas communicables. Ces parties ne peuvent faire l'objet d'une inspection. Une dérogation à cette règle ne peut être accordée, au nom du Gouvernement français, que par l'intermédiaire du sous directeur de la sécurité maritime. L'autorisation ainsi délivrée transite alors par le point de contact national pour la sûreté maritime, vers l'autorité du Gouvernement qui demande l'accès à ces parties du plan. Le point de contact national français en informe son homologue de l'État du port dans lequel se trouve le navire.

Note du 25 / 02 / 2015

Le plan de sûreté approuvé est disponible en trois exemplaires numérotés de 1 à 3. Chaque exemplaire correspond à son destinataire :

- le numéro 1 est celui de l'agent de sûreté du navire ; il se trouve à bord du navire ;
- le numéro 2 est celui de l'agent de sûreté de la compagnie ; il est détenu au siège de la compagnie ;
- le numéro 3 est celui de l'administration ; il est conservé au sein de la mission sûreté des navires de la direction des affaires maritimes.

Le plan de sûreté du navire peut être conservé sous forme électronique. Sa conservation doit respecter les règles d'accès et de protection liées à ce support.

1.6. Conservation du plan de sûreté du navire

Une copie de chaque plan de sûreté des navires sous pavillon français est conservée à la mission sûreté des navires. Ces plans sont protégés dans des armoires fortes. Chaque dossier navire sauvegardé comprend :

- la copie du plan de sûreté du navire : SSP, SSA, GA ;
- la copie de l'approbation du SSP ;
- la copie de validation des amendements au SSP ;
- la copie des éléments de certification du navire en cours de validité : ISSC, rapport de visite, fiche d'écarts.

L'administration n'établit de copies du plan qu'elle détient qu'avec l'autorisation de l'agent de sûreté de la compagnie. Ces copies peuvent être réalisées dans le cadre d'études du plan par le CSN et la préparation d'un audit de certification de sûreté du navire.

L'armateur du navire qui cesse de battre pavillon français, transmet cette information au chargé de mission des navires. Ce dernier détruit alors le plan de sûreté du navire et applique les dispositions prévues au code ISPS A-19.3.9.

2. La certification de sûreté du navire

Les navires visés par les mesures relatives à la sûreté maritime doivent disposer à bord du certificat international ou national de sûreté valide. Ce certificat est délivré par l'administration française ou par un organisme de sûreté habilité (OSH) dans le cas d'une délégation.

Le certificat de sûreté international ISSC est délivré pour les navires réalisant une navigation internationale. Le certificat de sûreté international est délivré aux navires qui répondent à la règle 3.3 du règlement (CE) n° 725-2004 avec mention d'une navigation nationale. L'ensemble des règles de gestion du certificat de sûreté ci-dessous (délivrance, vérification, durée de validité, perte de validité) s'applique également au navire disposant d'une certification de sûreté nationale.

Les centres de sécurité des navires ou OSH inspectent les navires autorisés à battre leur pavillon en rapport avec la délivrance, la vérification intermédiaire et le renouvellement des certificats de sûreté et à tout autre moment dans le but d'évaluer la conformité du navire avec les mesures relatives à la sûreté maritime.

2.1. Relations avec le centre de sécurité des navires lors de la certification sûreté du navire

2.1.1. Certification de sûreté des navires

Le chef de centre de sécurité des navires compétent est en charge de la certification de sûreté du navire. Il assure le suivi de cette certification au travers des différents audits de sûreté. Ainsi, le chef de centre ou son délégué organise les modalités de ces audits en concertation avec l'armateur.

2.1.2. Gestion des fiches d'écarts

Ces fiches doivent être utilisées pour émettre un écart ou une remarque. Dans ces documents le président de la commission d'audit décrit succinctement la non-conformité ou la remarque relevées, Celles-ci peuvent être accompagnées d'un commentaire.

La référence réglementaire dont relève l'écart constaté doit être clairement indiquée. Les noms, prénoms et signatures des membres de la commission de visite et du responsable ISPS du navire sont notés dans la case prévue à cet effet. La signature du SSO/CSO, permet uniquement de

s'assurer que le responsable de la compagnie ou du navire a pris connaissance des écarts relevés par la commission de visite. Une date limite de 3 mois avant laquelle une proposition d'action corrective doit être présentée par l'armement au président de commission de visite est renseignée dans la case disposée à cet effet.

Par la suite et si la proposition d'action corrective répond à l'écart, le président de la commission de visite vise la fiche et la transmette à l'armateur. La signature finale est portée lors de la visite de vérification suivante si :

- l'action corrective initialement proposée est jugée efficace: non-conformité rectifiée ;
- l'action corrective initialement proposée a été remplacée par une action équivalente conforme aux exigences réglementaires: non-conformité rectifiée.

Dans le cas où l'armement ne transmet pas de réponse aux écarts dans les trois mois suivant son émission ou s'il apporte des réponses insatisfaisantes suggérant des manquements à la sûreté à bord du navire, le chef du centre de sécurité des navires en charge du dossier sûreté peut, conformément à l'article 8-II du décret 2007-937 du 15 mai 2007, exiger une vérification supplémentaire à bord du navire.

Dans le cadre de la visite initiale, la date limite indiquée au paragraphe précédent, doit impérativement correspondre à la date de fin de validité du certificat ISSC provisoire moins un mois. L'armement dispose alors de 2 semaines pour présenter des actions correctives. Le délai restant permettant au président de la commission de visite de se prononcer sur la pertinence des réponses fournies sur la délivrance du certificat de sûreté définitif.

2.1.3. Défaillance du système de sûreté du navire

L'armateur du navire doit immédiatement informer le chargé de mission sûreté et le CSN compétent dès lors qu'il se produit une défaillance du matériel de sûreté ou du système de sûreté du navire ou la suspension d'une mesure de sûreté qui compromettent l'aptitude du navire à être exploité aux niveaux de sûreté de 1 à 3. La notification doit être accompagnée des éventuelles mesures correctives proposées. Trois degrés de mesures correctives peuvent être définies :

- approuver les mesures de sûreté prises en remplacement ainsi qu'un plan d'action ;
- exiger que des mesures supplémentaires soient prises ;
- exiger une réparation ou un remplacement immédiat.

Dans le cas d'une avarie du système d'alerte de sûreté du navire, les deux étapes suivantes doivent être réalisées :

(1) Émission d'un certificat d'exemption à la règle SOLAS afin de qualifier réglementairement cette avarie et ceci après avis favorable du chargé de mission sûreté des navires.

(2) Information à destination du CROSS Gris-Nez et du point de contact national pour la sûreté maritime de la défaillance du système par le chargé de mission sûreté. Durant cette période d'indisponibilité du système d'alerte, la compagnie et le navire définissent un message type qui serait envoyé au CROSS Gris-Nez, au point de contact national pour la sûreté maritime et au CSO en cas d'incident. Ce message est incohérent ou inadapté de manière à être certain que l'alerte soit avérée. Le CROSS Gris-Nez doit être informé du format de ce message.

2.1.4. Gestion de la fiche synoptique continue du navire (CSR)

La mission sûreté des navires est le point de contact national pour répondre aux différentes demandes d'informations à destination des États membres européens concernant les fiches CSR des navires sous pavillon français.

2.2. Règles de gestion du certificat de sûreté du navire

2.2.1. Délivrance du certificat de sûreté

Un certificat de sûreté doit être délivré ou renouvelé uniquement dans les conditions suivantes: (1) le navire dispose d'un plan de sûreté approuvé, (2) le navire est exploité conformément aux dispositions figurant dans le plan de sûreté du navire approuvé.

Il est à noter qu'un certificat ne doit pas être (re)délivré dans le cas où il existe un écart par rapport au plan de sûreté du navire, même lorsque la capacité du navire à être exploité aux niveaux

de sûreté 1 à 3 n'est pas compromise. Dès lors qu'une fiche d'écart est émise, le certificat n'est pas (re)délivré. Le certificat existant peut cependant être prorogé (code ISPS A 19. 3.4) dans l'attente de la clôture de l'écart constaté.

2.2.2. Vérifications de la sûreté du navire

En application du paragraphe 19.1.1.1 de la partie A du Code ISPS, chaque navire entrant dans le champ d'application de la certification internationale de sûreté est soumis à une série de contrôles obligatoires qui sont :

- une visite de vérification initiale ;
- une visite de vérification intermédiaire ;
- une visite de vérification de renouvellement ;
- toute visite de vérification supplémentaire décidée par l'administration.

Après vérification, le système de sûreté et le matériel de sûreté du navire devraient être entretenus afin qu'ils soient conformes au plan de sûreté du navire approuvé.

2.2.2.1. La visite de vérification initiale

La vérification initiale à bord du navire fait suite à l'approbation du plan. Elle est réalisée durant la période de validité du certificat international provisoire.

La visite ne peut être réalisée qu'après une période de 9 semaines nécessaire à l'installation du plan à bord. Elle est destinée à vérifier l'installation effective du dispositif à bord et complète donc l'étude du plan. Cette période est nécessaire à l'équipage du navire pour s'approprier les mesures prévues par le plan de sûreté et maîtriser in fine sa mise en œuvre au quotidien. La visite consiste à vérifier également la formation des membres de l'équipage ainsi que la réalité du contrôle des accès à bord.

Le chef du CSN gestionnaire du navire fixe la date prévisionnelle de la visite et identifie le ou les inspecteurs habilité(s) pour la réalisation de la visite. Le chef de centre communique à l'issue la décision de commission au chargé de mission sûreté des navires.

Nota 3 : si la visite initiale ne peut pas être réalisée durant la période de validité du certificat provisoire, le chef de centre informe le chargé de mission sûreté des navires qui définit le cadre pour émettre un second certificat provisoire (code ISPS A 19.4.5).

2.2.2.2. La vérification intermédiaire

Tous les navires qui ont un certificat international de sûreté pour une durée de 5 ans sont soumis à une visite intermédiaire qui a lieu entre le deuxième et le troisième anniversaire :

- si le certificat international de sûreté est accordé pour une durée d'un an. La vérification intermédiaire intervient au moment de la visite périodique du navire ;
- si le certificat international de sûreté est accordé pour une durée de 5 ans. La vérification intermédiaire doit intervenir entre la deuxième et troisième année avant la date d'expiration de la validité du certificat existant. La date de cette visite peut être fixée de manière à permettre à la compagnie de programmer la visite intermédiaire prescrite au titre du code ISPS en cohérence avec la date de la visite périodique du navire et/ou l'audit ISM ou l'audit MLC.

L'objet d'une vérification intermédiaire est de s'assurer que le système de sûreté du navire et tout matériel de sûreté exigé par les mesures relatives à la sûreté maritime et le plan de sûreté demeurent dans un état satisfaisant et adapté au service auquel le navire est destiné.

2.2.2.3. La vérification de renouvellement

L'objet d'une vérification de renouvellement permet de s'assurer que le système de sûreté du navire et tout matériel de sûreté pleinement conforme aux mesures relatives à la sûreté maritime et au plan de sûreté du navire approuvé sont dans un état satisfaisant et adapté au service auquel le navire est destiné.

2.3. Durée de validité de la certification du navire

Un certificat de sûreté des navires doit être délivré pour une période dont la durée est fixée par le chef de centre de sécurité des navires.

La durée d'un certificat de sûreté de 5 ans varie en fonction de la date à laquelle la vérification de renouvellement a lieu. Les différents cas envisagés sont les suivants :

- si la vérification de renouvellement a lieu dans les 3 mois qui précèdent l'expiration du certificat ISSC d'origine, la période de 5 ans qui suit commence à la date d'expiration d'origine ;
- si la vérification de renouvellement a lieu après l'expiration du certificat ISSC d'origine, la période de 5 ans qui suit commence à la date d'expiration d'origine ;
- si la vérification de renouvellement a lieu plus de 3 mois avant l'expiration du certificat ISSC d'origine, la période de 5 ans qui suit commence à la date d'achèvement de la vérification de renouvellement.

Si un certificat ISSC a été délivré pour une durée inférieure à 5 ans, la durée de ce certificat peut être prorogée pour une durée maximale de 5 ans et ceci après avoir effectué la vérification exigée. Si un nouveau certificat ISSC ne peut pas être délivré avant la date d'expiration du certificat ISSC d'origine, l'inspecteur peut apposer un visa sur le certificat ISSC d'origine pour en proroger la validité pour une durée n'excédant pas 5 mois (code ISPS A 19. 3.4). La nouvelle période de 5 ans commence à la date d'expiration d'origine.

Si un navire effectue des voyages courts, son certificat peut être prorogé d'une période d'au maximum un mois avec la nouvelle période de 5 ans commençant à la date d'expiration du certificat ISSC d'origine. Si une vérification intermédiaire est entreprise avant le second anniversaire de la délivrance d'un certificat ISSC qui est valable 5 ans, sa période de validité doit être réduite pour indiquer une date d'expiration qui n'excède pas 3 ans après la date d'achèvement de la vérification. Cependant, la date d'expiration d'origine peut être maintenue en y adjoignant une nouvelle vérification intermédiaire.

Nota 4 : dans le cadre de l'arrêt technique du navire, si la nature des réparations est telle que l'ensemble ou une partie du personnel de bord reste à bord et les certificats du navire, y compris le ISSC, ne sont pas suspendus, le navire et le chantier naval doivent s'entendre sur le partage des responsabilités en matière de sûreté, ce qui peut les amener à conclure une déclaration de sûreté.

2.4. Perte de validité de la certification du navire

Un certificat ISSC peut perdre sa validité dans les situations suivantes :

- (1) La vérification intermédiaire ou de renouvellement prescrite n'a pas eu lieu.
- (2) Il n'a pas été approuvé suite à une vérification intermédiaire.
- (3) Une nouvelle compagnie maritime reprend l'exploitation du navire.
- (4) Le navire change de pavillon.

2.5. Suspension/retrait du certificat de sûreté

Le retrait du certificat international de sûreté peut intervenir si à l'issue de la visite intermédiaire et de toute autre visite spéciale décidée par l'administration, l'inspecteur constate des manquements au plan de sûreté approuvé. L'inspecteur de la sécurité des navires rend compte au chef de centre de la sécurité des navires compétent. Ce dernier peut alors procéder à une décision de suspension du certificat. La durée maximum de la suspension est de 6 mois. À l'issue, le chef du CSN compétent peut prendre soit :

- une décision administrative individuelle de fin de suspension du certificat ;
- une décision de retrait du certificat si à l'expiration de la période de suspension, le navire ne satisfait toujours pas aux conditions de délivrance du certificat.

Le chargé de la mission sûreté des navires est informé dès le début de la procédure.

3. Les équipements de sûreté du navire

3.1. Communications liées à la sûreté du navire

3.1.1. Systèmes d'alerte de sûreté du navire : SSAS

Dans le cadre des mesures relatives à la sûreté maritime, tous les navires entrant dans le champ d'application de la règle 2 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS sont tenus d'avoir à bord un système d'alerte de sûreté du navire. Ce système a pour objet d'envoyer, depuis un navire, un

signal discret ou un message sans être repéré par des personnes à bord du navire qui n'auraient pas connaissance du mécanisme d'alerte. Le système d'alerte de sûreté du navire doit répondre à la règle 6 du Chapitre XI-2 de la SOLAS. Le SSAS doit ainsi :

(1) Déclencher et transmettre une alerte navire-terre discrète signalant que la sûreté du navire est menacée ou qu'elle a été compromise.

(2) Pouvoir être activé depuis la passerelle de navigation et depuis un autre endroit au moins.

(3) Empêcher le déclenchement par inadvertance de l'alerte.

En complément, il est à noter que le système doit répondre aux exigences réglementaires françaises de la division 351. Cette dernière décrit :

(4) Les règles d'approbation du matériel. Le matériel doit satisfaire aux normes de fonctionnement qui ont été adoptées par l'OMI.

(5) Les règles de vérification de la conformité de l'installation du matériel à bord du navire. Un certificat d'approbation de type d'un organisme reconnu reprenant les standards OMI est transmis à la mission sûreté des navires lors de la mise en service de l'installation, du remplacement de l'installation ou pour les navires existants entrant sous pavillon français. Ce certificat est intégré au plan de sûreté du navire.

(6) Le format du message transmis par le navire.

(7) La procédure d'essais.

Afin de s'assurer de la conformité du SSAS, l'administration assure le contrôle à deux niveaux :

- 1^{er} niveau : Le chargé de mission sûreté des navires vérifie les points (2) (4) (5) (6) lors de l'approbation du plan de sûreté ;
- 2^e niveau : Le CSN ou l'OSH délégué vérifie les points (1) (2) (3) (6) (7) lors des différents audits de sûreté.

3.1.2. LRIT

L'identification et le suivi des navires à grande distance (LRIT), élaboré par l'OMI pour renforcer la sûreté maritime, consiste à fournir des renseignements sur l'identité du navire et sa position actuelle, en temps voulu pour qu'un Gouvernement contractant évalue le risque de sûreté posé par un navire au large de ses côtes et riposte, si nécessaire. Le système LRIT est un système de suivi par satellite qui permet de surveiller les navires visés par la Convention SOLAS d'une jauge brute supérieure à 300 qui effectuent des voyages internationaux. Contrairement au système AIS, la communication LRIT comporte une adresse : la transmission des données est sécurisée. Cette transmission s'effectue toutes les 6 heures. Ce délai peut être réduit à 15 minutes.

La conformité et la certification de l'installation sont définies dans la division 335. La certification du matériel est contrôlée par le CSN ou l'OSH délégué lors des différents audits de sûreté.

Nota 5 : le navire naviguant en zone A1 et disposant d'une certification « nationale » de sûreté est exempt de disposer à bord d'un système d'alerte de sûreté du navire et d'un système LRIT (Réf Solas CH V-R19.1 4 .2). Ce navire devra être équipé d'au moins une VHF ASN et d'un système AIS classe A.

3.1.3. AIS

Depuis le 31 décembre 2004, les navires soumis au champ d'application de la règle 19 du chapitre V de la convention SOLAS disposent à leur bord du système d'identification automatique AIS. Les navires équipés de système AIS doivent maintenir ce système opérationnel à tout moment sauf lorsque les règles, normes ou accords internationaux comportent des dispositions relatives à la protection des renseignements ayant trait à la navigation.

Le système présent à bord doit être conforme à la division 311 annexe A.1/4.32. La conformité du matériel et son bon fonctionnement est assurés par le CSN ou l'OSH délégué lors des différents audits de sûreté.

Nota 6 : si le capitaine estime que le fonctionnement continu de l'AIS pourrait compromettre la sécurité de son navire, ou si un incident de sûreté est imminent : il peut mettre l'appareil hors circuit. Dans ce cas, le capitaine prend en compte les éléments suivants :

- les communications navire/côtière doivent être réalisés par moyens discrets ;
- la mise hors service de l'AIS complique le repérage du navire par les navires de guerre en soutien ;

- discerner le risque d'attaque et la nécessité de maintenir la sécurité de la navigation ;
- être conscient que d'autres navires exploités dans les zones à haut risque peuvent avoir décidé de mettre leur AIS hors circuit.

En cas d'attaque et dans la mesure du possible, l'AIS doit être remis en service pour permettre aux forces de sûreté de repérer le navire.

3.2. Gestion du matériel assurant les mesures de sûreté du navire

La défense des navires nécessite la mise en œuvre de matériels spécifiques afin d'assurer pour chaque niveau une sûreté optimale du navire. Ce matériel peut être classé en 3 catégories :

- le matériel de contrôle: détection de métaux, moyens de communication, portique...;
- le matériel de défense passive: barbelé, le filet anti-abordage, caméras, les digicodes, détection de mouvement, moyens d'éclairage...;
- le matériel de défense active: canons à eau, canons à son, laser aveuglant, fumigène...

La gestion, l'entretien, l'étalonnage de l'ensemble des équipements de sûreté du navire doivent être intégrés au niveau du plan de sûreté du navire en référence à l'article A9.4.15 du code ISPS.

Les moyens d'éclairage du navire doivent être adaptés afin de dissuader tout accès non autorisé. Si la mise en œuvre ne doit pas revêtir un caractère automatique ni obligatoire, elle doit être mentionnée pour chaque niveau de sûreté. Il doit être mentionné qu'en fonction de son évaluation ou des circonstances le capitaine peut prendre les mesures qui lui semblent les plus adaptées (dans certains cas, l'extinction peut être préférable à un éclairage du navire).

Cette procédure de gestion du matériel de sûreté du navire est approuvée dans le cadre de l'approbation du plan par le chargé de mission de sûreté des navires. La vérification de l'application de cette procédure est vérifiée par le CSN gestionnaire du navire ou par l'OSH délégué lors d'un audit sûreté du navire.

3.3. Procédures de gestion des armes à bord d'un navire

Le port et le transport d'une arme sont soumis à un régime qui dépend du classement de cette arme. Certaines personnes peuvent, dans des circonstances précises, bénéficier d'une autorisation de port ou de transport. La loi n° 2012-304 du 6 mars 2012 et le décret n° 2013-700 du 30 juillet 2013 décrivent les éléments relatifs au mode opératoire de gestion des armes en France.

Si le navire est hors champ d'application de la certification de sûreté et si le navire est amené à disposer des armes déclarées à son bord, la procédure approuvée est vérifiée lors de chaque visite périodique par le CSN gestionnaire du navire ou par l'OSH.

Les dispositions ci-dessous ne s'appliquent pas aux agents de l'État autorisés à porter une arme pour l'exercice de leur fonction, qui doivent, s'ils embarquent, signaler la présence de cette arme au capitaine du navire.

3.3.1. Gestions des armes « déclarées » à bord du navire

Le transport d'arme dite « déclarée » de type arme de chasse, arme de tir sportif, arme de catégorie A et B à bord des navires sous pavillon français doit être défini par une procédure spécifique. Cette dernière n'est pas obligatoirement traitée au niveau du plan de sûreté du navire. **Cependant un lien doit exister entre la procédure et ce plan.** L'approbation de ce processus est réalisée par le chargé de mission de sûreté des navires. La cohérence des mesures prises par l'exploitant de l'installation portuaire et par la compagnie est garantie par un protocole mutuel. Cette procédure reprend au moins les éléments suivants :

- transport : cadre de l'utilisation de ces armes, type d'armes embarquées, stockage à bord : mesures de protection, inventaire ;
- responsabilité et autorisation de gestion des armes : procédures de prise en charge des armes, responsabilités lors de l'utilisation et hors période d'utilisation ;
- procédure de sécurité : règles de comportement à terre, règle de tirs vers la faune sauvage, entraînement au tir, premier secours en cas de blessure ;
- gestion de tir : déclaration en cas de tir, permis de port d'arme de chasse.

3.3.2. Gestions des « armes de chasse » à bord du navire

En complément du mode transport, il convient de préciser que la gestion du port d'arme de chasse à bord du navire dans le cadre de la protection de passagers contre des animaux sauvages est également traité au niveau d'une procédure spécifique. Cette dernière est **obligatoirement traitée au niveau du plan de sûreté du navire**. L'approbation est réalisée au niveau de la mission de sûreté. Cette procédure reprend au moins les éléments suivants :

- (1) Transport : cadre de l'utilisation de ces armes, type d'armes embarquées, stockage à bord : mesures de protection, inventaire.
- (2) Responsabilité et autorisation de gestion des armes : procédures de prise en charge des armes, responsabilités lors de d'utilisation et hors période d'utilisation.
- (3) Procédure de sécurité : règles de comportement à terre, règle de tirs vers la faune sauvage, entraînement au tir, premier secours en cas de blessure.
- (4) Gestion de tir : déclaration en cas de tir, permis de port d'arme de chasse.

3.3.3. Gestions des armes équipant les équipes de protection privées des navires (EPPN)

Le plan de sûreté du navire doit intégrer une procédure spécifique lorsque ce navire est amené à embarquer une EPPN dans le cadre de la LOI n° 2014-742 du 1^{er} juillet 2014. Cette procédure qui est approuvée par le chargé de mission de la sûreté des navires traite au moins des 3 exigences suivantes :

- (1) Responsabilité du commandant.
- (2) Gestion des armes et équipements à bord du navire.
- (3) Règles d'engagement de l'équipe de protection lors d'un événement.

Lors d'une visite définie par le décret n° 84-810 du 30 août 1984 version consolidée, les inspecteurs de la sécurité des navires sont autorisés à réaliser un contrôle administratif de ce transport à bord du navire dans le cadre de la loi du 1^{er} juillet 2014 relative aux EPPN.

3.4. Procédures de gestion d'une « citadelle » à bord d'un navire

3.4.1. Généralités

La citadelle est une pièce blindée analogue aux « saferoom » (chambres fortes). Elle permet à l'équipage de s'y rassembler et de s'y barricader en toute sécurité en attendant un soutien extérieur. Le concept de la citadelle vise à résoudre plusieurs menaces :

- empêcher les pirates de commettre des violences à l'encontre des marins ;
- empêcher d'exercer un chantage en menaçant la vie des marins ;
- empêcher de se servir des marins comme monnaie d'échange.

L'OMI a édité un guide afin de cadrer au mieux ce lieu sécurisé : Guidance relating to the Construction and Use of Citadels in Waters Affected by Somalia Piracy – July 2011.

3.4.2. Procédure d'approbation

L'existence d'une citadelle à bord du navire ne garantit pas une réponse à toutes épreuves contre un acte de piraterie à bord du navire. En conséquence, lors de la rédaction de l'évaluation de la sûreté du navire, le CSO intègre la notion de gestion/mise en œuvre de la citadelle afin de garantir une efficacité optimum de ce lieu de refuge. Les critères d'analyse de cette évaluation spécifique peuvent s'appuyer sur :

- (1) L'autorité du commandant lors de la mise en œuvre de la zone refuge.
- (2) La communication avec l'extérieur : diffusion de l'alarme SSAS et de la position AIS du navire pour les moyens de secours suite au caractère irrémédiable de l'assaut.
- (3) La manœuvre du navire suite au caractère irrémédiable de l'assaut.
- (4) Le rassemblement du personnel lors de la mise en œuvre de la citadelle.
- (5) L'équipement présent dans la citadelle : dispositif de communications avec l'extérieur, moyens de verrouillage de l'ensemble des accès, accès, système de ventilation, matériels de survie dans l'attente des secours (eau, vivre, hygiène corporelle, dotation médicale...).

Le navire sous pavillon français qui dispose d'une citadelle doit intégrer une **procédure au plan de sûreté du navire**. Cette procédure est approuvée dans le cadre d'une approbation au plan ou lors d'une révision au plan par le chargé de mission de sûreté des navires. La mise en œuvre de la procédure approuvée et la vérification des équipements liés à cette espace peuvent être vérifiées par le CSN gestionnaire du navire ou par l'OSH délégué lors d'un audit sûreté du navire.

Nota 7: la bonne mise en œuvre de ce dispositif passe par la mise en œuvre d'entraînements réguliers et **surtout lors de l'entrée en zone sensible**. La connaissance de la circulaire OMI MSC/CIRC 1334 « piraterie et vol à main armée à l'encontre des navires » participe à cette gestion.

3.5. La cyber sécurité maritime à bord d'un navire

La « cyber sécurité » se caractérise par l'ensemble des procédés informatiques visant à protéger les données transitant par Internet. Les cyber-attaques contre un navire ou la paralysie d'une compagnie peuvent avoir de graves conséquences sur les implications de la sûreté nationale. Le règlement (CE) n° 725/2004 du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires rend obligatoire les paragraphes B 8.3 à 8.10 du code ISPS concernant les standards minimums d'évaluation de sûreté du navire. Le paragraphe B8.3.5 demande à ce que l'évaluation porte sur les moyens de communication y compris les systèmes et réseaux informatiques. Aussi, lors de la rédaction de cette évaluation de la sûreté du navire, le CSO intègre la notion de cyber sécurité du navire au chapitre B8.3.5 afin de déterminer à l'issue de l'estimation le degré de vulnérabilité du navire dans ce domaine.

4. Les organismes de sûreté habilités

Les organismes de sûreté habilités (OSH) sont des sociétés de droit privé qui ont vocation à réaliser différentes missions dans le domaine de la sûreté maritime et portuaire. Ils peuvent effectuer pour le compte de l'État des missions d'évaluation et de contrôle, à savoir :

- approuver les plans de sûreté des navires ou les amendements à ces plans au nom de l'administration ;
- vérifier et certifier que les navires satisfont aux prescriptions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS au nom de l'administration.

Le code ISPS paragraphe B-4.3 précise que les Gouvernements contractants peuvent autoriser un organisme de sûreté reconnu à effectuer certaines activités liées à la sûreté qui leur incombent en vertu du chapitre SOLAS XI-2 à l'exception de certaines tâches définies à la section A-4.3 du code ISPS.

En complément, le décret n° 2007-937 du 15 mai 2007 précise que les OSH ne peuvent pas être en charge de l'approbation du plan de sûreté du navire et de la certification initiale de sûreté du navire.

En conséquence le champ d'application que définit le décret n° 2007-937 du 15 mai 2007 pour les OSH en matière de sûreté du navire est par délégation du ministre chargé des transports :

- la réalisation d'une visite initiale, intermédiaire et spéciale avec validation par visa du certificat ;
- la réalisation d'une visite de renouvellement avec la délivrance du nouveau certificat ISSC ;
- la délivrance aux navires en essai d'un ISSC provisoire valable pour six mois. Ce même OSH doit alors procéder à la visite de vérification initiale de sûreté du navire avant l'expiration de la durée de validité du certificat.

4.1. Habilitation des OSH en matière de certification de sûreté des navires

Pour qu'une société puisse être habilitée par l'administration à réaliser la certification de sûreté d'un navire en son nom, conformément au code ISPS paragraphe B-4.5 elle doit réunir les deux conditions suivantes :

(1) Disposer d'une reconnaissance en tant qu'OSH conformément à l'arrêté du 26 juillet 2007 relatif à la reconnaissance des organismes de sûreté maritime et portant création d'une commission consultative de reconnaissance.

(2) Disposer du critère d'habilitation au regard de l'article 140.3 (division 140 à l'arrêté du 28 novembre 1987). L'annexe 140-A.1 para 4 précise la liste des sociétés de classification habilitées et leurs compétences respectives.

Nota 8: les sociétés reconnues en tant qu'OSH et ne disposant pas de l'agrément (2) de société de classification disposent uniquement d'un rôle de conseil auprès des compagnies maritimes au titre du Code ISPS paragraphe B-4.3.

4.2. Délégation de certification d'un navire à une OSH

La délégation de certification sûreté d'un navire est uniquement autorisée en raison du positionnement du navire dans une zone de conflits armés. Ces zones sont définies par le ministère des affaires étrangères: <http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/conseils-aux-voyageurs/conseils-par-pays>.

La demande de délégation est transmise au chargé de mission de sûreté. Ce dernier soumet la demande au sous-directeur de la sécurité maritime pour décision.

5. Le point de contact national pour la sûreté maritime

Au sein du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, l'exercice des prérogatives de sûreté portuaire et maritime relève d'une part de la direction générale des Infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) au titre « d'autorité de sûreté maritime compétente » et d'autre part du Haut fonctionnaire de défense et de sécurité, service de défense, de sécurité et d'intelligence économique (SDSIE), dont l'adjoint mer occupe les fonctions de « point de contact pour la sûreté maritime ».

En application des règles 7 et 13.1.3, 13.1.4, 13.1.5 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS, les Gouvernements contractants disposent d'un point de contact national (dont les coordonnées sont disponibles sur la base GISIS de l'OMI: <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx/>) par l'intermédiaire duquel les compagnies et les navires peuvent solliciter des conseils ou une assistance en cas de problèmes de sûreté rencontrés au cours de la navigation. Ce point de contact national est destinataire des alertes de sûreté navire/terre, des incidents de sûreté touchant les navires battant pavillon français dans un port étranger.

Il est le correspondant des Gouvernements contractants qui exercent les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui sont visées à la règle 9.3.1 et pour y donner suite.

Lors d'une inspection, qui justifie l'immobilisation du navire, les fonctionnaires lui notifient par écrit cette décision à laquelle est joint le rapport d'inspection, au point de contact pour la sûreté maritime.

Il communique la décision de refus ou d'entrée au port ou d'expulsion du port de l'État du pavillon du navire, aux autorités des ports d'escale suivants et aux autorités des États côtiers intéressés.

Pour la France, les attributions de ce point de contact national sont exercées par l'adjoint mer au chef du service de défense, de sécurité et d'intelligence, Haut fonctionnaire de défense et de sécurité adjoint, communément désigné par HFD-Mer.

Le point de contact pour la sûreté maritime communique aux armateurs des navires battant pavillon français les informations relatives aux niveaux de sûreté décidés par le Premier ministre. Il gère en interministériel avec les correspondants sûreté les événements, crises et incidents de sûreté des navires étrangers dans les ports français ou ceux des navires sous pavillon français dans les ports étrangers. Il fournit les renseignements à jour sur les OSH et leurs attributions, les endroits où des PFSP sont en place et répond aux préoccupations que peuvent lui adresser un SSO, un CSO ou un PFSO.

Le point de contact pour la sûreté maritime est désigné par chaque État membre de l'UE pour servir de point de contact aux États membres et à la Commission européenne et pour la mise en œuvre, le suivi et l'information sur l'application des mesures de sûreté maritime prévues par le règlement (CE) n° 725/2004. Il représente les autorités françaises au comité de sûreté maritime MARSEC que réunit la Commission européenne.

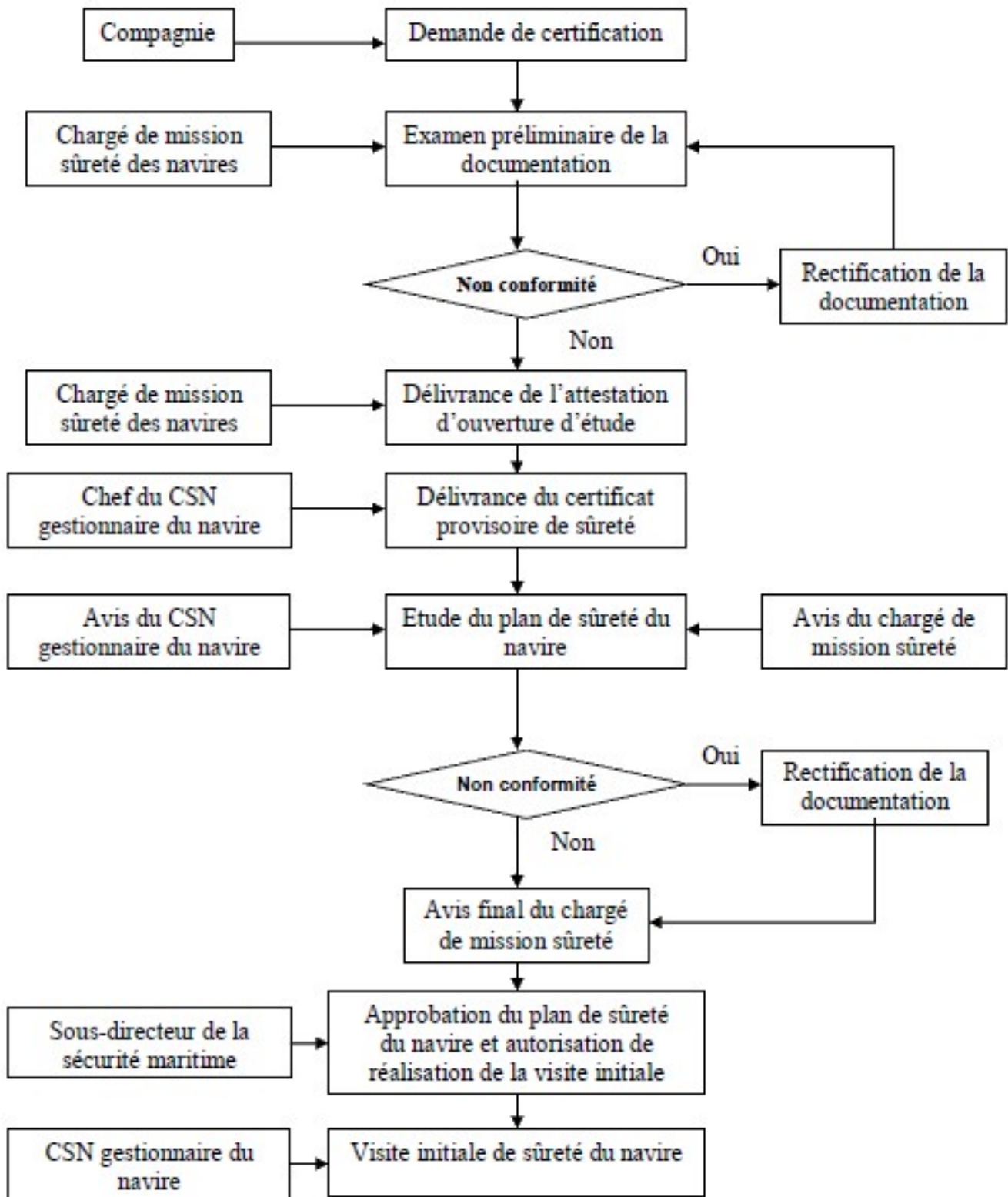
La présente note sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Fait le 25 février 2015.

La directrice des affaires maritimes,
R. BRÉHIER

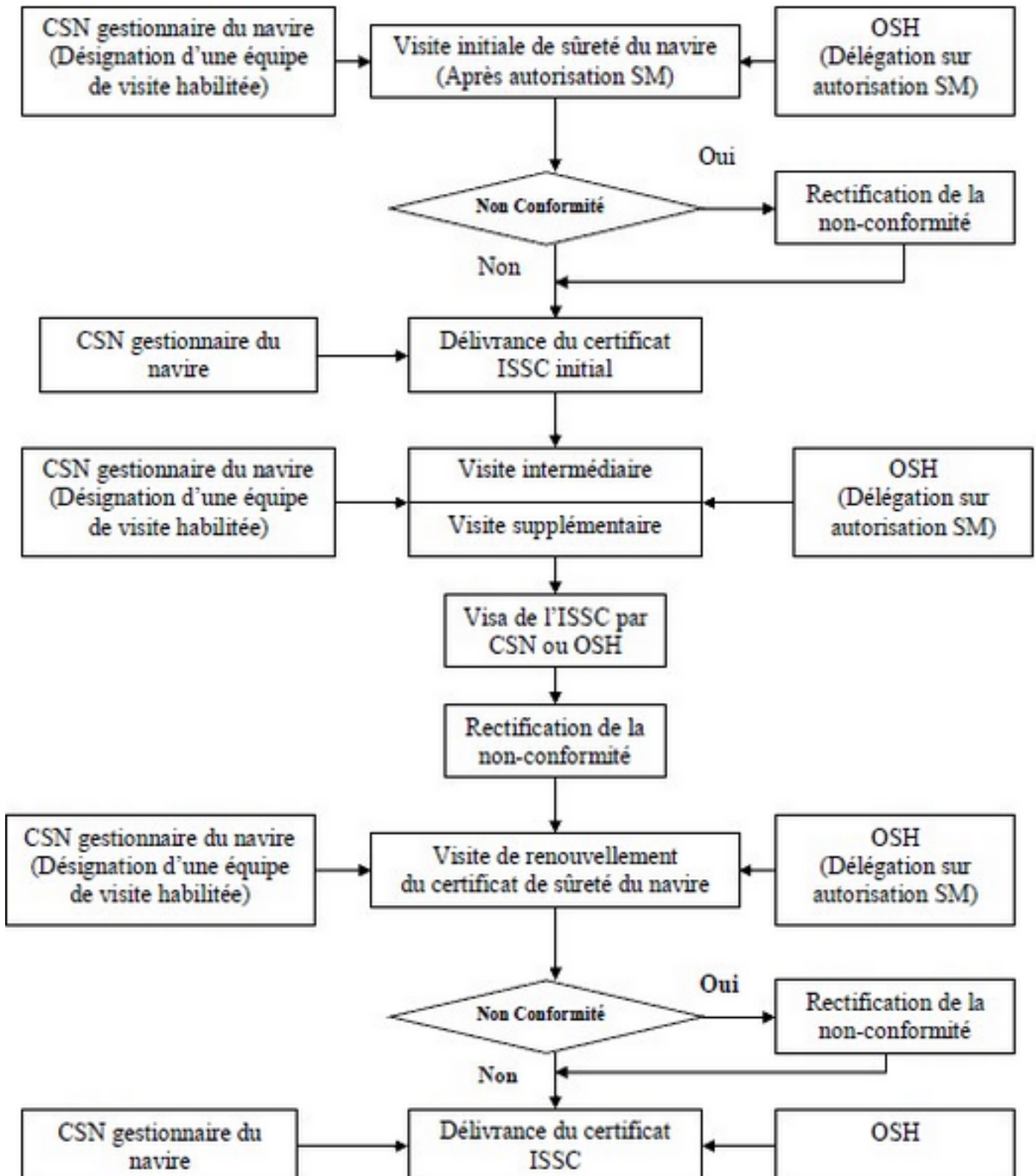
ANNEXE 1

SYNOPTIQUE D'APPROBATION DU PLAN DE SÛRETÉ DU NAVIRE



ANNEXE 2

SYNOPTIQUE DE GESTION DU CERTIFICAT DE SÛRETÉ DU NAVIRE



ANNEXE 3

DOSSIER DE COMPOSITION DU PLAN DE SÛRETÉ EN VU DE SON APPLICATION

