A- Pourquoi le monde maritime s'est-il emparé de la question relative à la sûreté ?

La sûreté peut se résumer simplement en des mesures mises en place afin ***d'empêcher tout acte illicite, tout acte de malveillance à l'encontre des personnes ou du matériel***. La sûreté maritime désigne la prévention et la lutte contre tout acte illicite (terrorisme, malveillance) à l'encontre du navire, de son équipage et de ses passagers (Sûreté des navires) ou à l'encontre des installations portuaires (Sûreté portuaire).

Depuis de nombreuses années, ***l'Organisation Mondiale Internationale*** (OMI) a pris conscience de la nécessité de disposer d'une politique de sûreté. Les attentats du 11 septembre 2001 ont cependant accéléré la mise en place d'un véritable cadre permettant de garantir la sûreté des navires et des installations portuaires. Ce cadre réglementaire s'articule autour de la convention SOLAS (chapitre XI-1 et 2) qui intègre le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). Par ailleurs, l'Union européenne a adopté le Règlement européen n° 725/2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

Pour la France, la certification et le contrôle de la sûreté d'un navire est fondé les textes suivants :

- ✓ Code des transports (Art. L5251-1 à L.5253-3),
- ✓ Décret n° 2007-937 du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires.

B- Qui assure la bonne application de cette certification de sûreté du navire en France ?

Le terme certification correspond à la validation de la conformité du navire en matière de sûreté et ceci en référence à la réglementation applicable. Les textes réglementaires organisant les services du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie (MEDDE) et fixant les attributions des administrations centrales du ministère ont attribué à la ***Direction des Affaires Maritimes*** la responsabilité de cette certification. Il convient de discerner le contrôle de certification d'un :

- ✓ Navire sous pavillon français qui sera assuré par un Inspecteur de la Sécurité des navires habilité. Cette habilitation est du ressort de la Direction des Affaires Maritimes. La description de la gestion de cette habilitation est décrite dans le système qualité de la DAM (Instruction du 26 janvier 2015). En complément, il est à noter qu'un ***Organisme de Sûreté Habilité*** peut également certifier un navire après délégation de la DAM. La description du processus d'habilitation d'un OSH est décrite au niveau du **chapitre 4** de la note technique sur la certification de sûreté des navires en date du 25 février 2015.

- ✓ Navire sous pavillon « Étranger » en France qui sera assuré par un Inspecteur disposant de la qualification « ***Port State Control Officer*** ». Cette qualification est gérée par les Directions Interrégionales de la Mer (DIRM). L'inspecteur en charge de se contrôle devra posséder la qualification de PSCO et disposer de la carte d'accès ZAR conformément à l'article R. 321-35 du code des ports maritimes : organisation permettant de disposer de la qualification de « Duly Authorised Officer for security » (DAO).

Pour chacune de ces fonctions, l'inspecteur en charge du contrôle de la sûreté d'un navire devra être en mesure de présenter sa carte de qualification professionnelle ou son habilitation.

C- Où le contrôle de certification du navire peut-il être assuré ?

Ce contrôle de certification est assuré au niveau des installations portuaires pour les navires sous pavillon « étranger ». Ce contrôle peut être réalisé soit dans le cadre de l'État du port, soit sur demande de la capitainerie suite à une déclaration qui ne permet pas de répondre aux mesures de la Directive CE/2010/65.

Dans le cadre d'un navire sous pavillon français, ce contrôle sera réalisé dans le lieu d'exploitation du navire et ceci en fonction de la nature de la certification (initiale, intermédiaire, supplémentaire…).

D- Comment certifier la sûreté d'un navire sous pavillon français ?

Dès lors qu'un navire entre dans le ***champ d'application*** du Règlement Européen n°725/2004, il devra disposer d'une certification en matière de sûreté. Le champ d'application concerne :

- ✓ les navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers qui effectuent des voyages internationaux,
- ✓ les navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaisons, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 qui effectuent des voyages internationaux,
- ✓ les unités mobiles de forage au large qui effectuent des voyages internationaux,
- ✓ les navires à passagers de catégorie A au sens de l'article 4 de la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998,
- ✓ certaines catégories de navires opérant des services intérieurs, sur la base d'une évaluation obligatoire du risque de sûreté.

L'approbation d'un plan de sûreté du navire est la première étape de cette certification. Ce plan est basé sur une évaluation des risques de sûreté quel que soit le lieu d'exploitation du navire. Conformément au code ISPS, ce plan décrit un ensemble de procédures qui participent à empêcher l'accès non autorisé aux navires, à empêcher l'introduction d'armes, de dispositifs incendiaires ou d'explosifs non autorisés à bord , à offrir un moyen de donner l'alerte pour réagir aux menaces contre la sûreté ou à des incidents de sûreté et à exiger une formation, un entraînement et des exercices pour garantir la familiarisation avec les plans et procédures de sûreté. L'approbation de ce plan est assurée par la Direction des Affaires Maritimes (Mission Sûreté des Navires). La description des différentes phases de cette approbation est décrite au niveau du **chapitre 1** de la note technique sur la certification de sûreté des navires en date du 25 février 2015. Ce chapitre décrit :

- ✓ les particularités françaises en matière de sûreté d'un navire,
- ✓ les modalités de saisine de l'administration pour la délivrance d'un certificat de sûreté,
- ✓ l'étude, l'approbation, les amendements au plan de sûreté,
- ✓ les règles de confidentialité et de conservation du plan,

Dès lors que le plan est approuvé, la délivrance d'un certificat initial de sûreté peut alors avoir lieu par le Centre de Sécurité des Navires en charge du suivi du navire. ***La gestion de cette certification*** est décrite au niveau du **chapitre 2** de la note technique sur la certification de sûreté des navires en date du 25 février 2015. Ce chapitre précise :

- ✓ les relations entre le CSN et la compagnie,
- ✓ les règles de gestion du certificat de sûreté,
- ✓ les conditions de retrait, de suspension, de durée et de perte de validité de ce certificat.

En complément, il est à noter que le **chapitre 3** de la note technique sur la certification sûreté des navires en date du 25 février 2015 reprend la description des ***équipements techniques de sûreté*** à bord d'un navire battant pavillon français. Cette description détaille :

- ✓ les différents moyens de communication,
- ✓ le matériel de contrôle, de défense passive et de défense active,
- ✓ le mode de gestion des armes dites « déclarées »
- ✓ la gestion d'une zone de repli pour l'équipage,
- ✓ la cyber sécurité.

Enfin, le chapitre 5 de la note du 25 février 2005 concerne le point de contact national.

La certification de la sûreté d'un navire a pour vocation de protéger le navire et l'équipage en identifiant en amont les risques, afin de se protéger de manière satisfaisante. Cette certification n'a par pour vocation à lutter de manière efficace contre une menace. Ce domaine reste du ressort des forces de protection du pavillon.

DAM/Mission sûreté des navires Le 26 mars 2015