



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

Service des flottes et des marins

Sous-direction de la sécurité et de la transition écologique des navires
Sous-direction des Gens de Mer

Bureau de la sécurité des navires et de l'innovation navale (STEN2)
Bureau des conditions de travail maritime (GM3)

STEN INST/002 V5
STEN INST/ SCH-RO / 006 V5

date : 10/02/2023

Pavillon français - *French Flag*

Instruction

Aux

Centres de sécurité des navires (CSN) et aux sociétés de classification habilitées (SCH)

Conduite à tenir pour la certification des navires dans le contexte de l'épidémie de coronavirus COVID-19.

Références :

Loi 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19

Loi 2021-160 du 15 février 2021 prorogeant l'état d'urgence sanitaire

Décret n° 2020-293 du 23 mars 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire

Ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période

Décret n° 2020-480 du 27 avril 2020 portant mesures d'urgence en matière d'encadrement des activités et professions maritimes

Code des Transports – Cinquième partie

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.

Résumé :

5ème version de l'instruction précisant les conditions dans lesquelles la certification des navires français pourra être maintenue pendant et après l'état d'urgence sanitaire.

Nota :

Cette instruction entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2023.

I- Contexte :

Les circonstances exceptionnelles liées à l'état d'urgence sanitaire, ont entravé le fonctionnement régulier des services de l'État, et des sociétés de classification habilitées (SCH).

En raison des mesures prises pour freiner la propagation du virus Covid-19, les visites des navires n'ont pu être effectuées dans les délais et selon les modalités prévues. Des restrictions dans les déplacements, notamment internationaux, perdurent. Il en découle que certains titres sont arrivés ou arriveront à échéance sans possibilité de maintenir leur validité par la réalisation d'une visite en présentiel sur l'ensemble des protocoles usuellement mis en œuvre.

Lors des visites, l'application des mesures de distanciation sociale peut rendre impossible la réalisation de certains essais. Enfin, l'indisponibilité d'installations et de fournisseurs de services peut empêcher les révisions ou les maintenances périodiques obligatoires de certains matériels.

La présente instruction vise à répondre aux questions pratiques de maintien en certification des navires français par les centres de sécurité des navires (CSN) et les sociétés de classification habilitées (SCH) et de réalisation des visites à bord dans le contexte de l'épidémie et de ses suites (armateurs). Elle s'inscrit dans la suite logique de la politique actuelle de retour à une situation usuelle de délivrance des titres de sécurité, et dans l'esprit d'un retour à une situation sanitaire plus proche des conditions normales de certification des navires. Elle doit faire à ce titre l'objet d'une attention très particulière de l'ensemble des acteurs concernés par la performance du pavillon français.

II- Approche générale à compter de la fin de la période de prorogation de droit des titres de sécurité (10 janvier 2021)

La loi n°2021-160 du 15 février 2021 proroge jusqu'au 30 juin 2021 l'état d'urgence sanitaire instauré par la Loi n°2020-290 du 23 mars 2020.

Les visites de sécurité des navires revêtent une importance particulière dans le contexte de l'état d'urgence sanitaire.

Les contrôles de sécurité ont été relâchés depuis mars 2020, les équipages peuvent être stressés ou fatigués, les situations financières des armements et des marins peuvent être fragilisées. Ces facteurs sont connus pour être accidentogènes. Il convient donc d'être vigilant vis à vis des conditions d'exploitation des navires et de réaliser les visites dans les meilleurs délais et de la manière la plus complète possible tout en minimisant les risques pour les inspecteurs comme pour les équipages.

Néanmoins, la fin de prorogation de droit depuis le 10 janvier 2021 nécessite une posture renforcée sur les conditions de délivrance des certificats et oblige à privilégier la réalisation des visites dans des conditions plus conformes au processus normalisé de renouvellement des titres de sécurité. Les décisions récentes portant sur les évolutions favorables de la situation sanitaire avec la levée partielle des mesures de restrictions de déplacements justifient de fait les dispositions révisées de cette instruction.

III- Dispositions applicables aux titres et certificats des navires français lorsqu'il n'est pas possible d'effectuer les visites :

III-1 : Dispositions générales

Les mesures de prorogation de droit des titres de sécurité ont expiré le 10 janvier 2021 (sauf pour la Guyane et Mayotte où l'état d'urgence a pris fin le 17 septembre 2020 par les dispositions du décret n°2020-1143).

Les titres ne peuvent être renouvelés qu'après visite.

La modification apportée aux III de l'article 3-1 du décret 84-810 par le décret 2020-1808 permet une délégation ponctuelle à une SCH de la visite lorsque les déplacements à l'étranger des ISN présentent un risque pour la santé :

« Toutefois, lorsque la visite du navire doit être réalisée à l'étranger dans une zone formellement déconseillée ou déconseillée sauf raison impérative par le ministère des affaires étrangères ou dans laquelle, en raison de circonstances exceptionnelles, les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes sont susceptibles d'être exposés à des risques graves pour leur santé ou leur sécurité au travail, le chef du centre de sécurité des navires compétent peut déléguer à une société de classification habilitée le pouvoir de délivrer au nom de l'Etat les titres de sécurité et certificats mentionnés au III, à la seule exclusion du permis de navigation. »

Si cette disposition est à utiliser dans le cadre de la COVID-19 pour les certificats statutaires en général, elle est à éviter pour la certification ISM, ISPS et MLC pour laquelle il est fait application du chapitre III-2 ci-dessous autant que possible.

De manière générale, dans le cadre de leurs missions de prévention des risques professionnels maritimes, les inspecteurs respecteront les protocoles de prévention du risque covid mis en place par leur structure d'emploi (SCH ou DIRM) ainsi que ceux mis en place par les armateurs. Il est toutefois important de préciser que la décision fixant la possibilité de réaliser une inspection relève de la seule appréciation de l'administration et que de ce fait l'accès à bord ne saurait être entravé dès lors qu'un protocole sanitaire est établi en liaison avec le bord et les armateurs, prenant en compte les spécificités relatives à l'exercice des missions d'inspection et de certification dédiées.

Il est de ce fait fortement préconisé d'intégrer dans la programmation des visites de sécurité les demandes particulières portant sur la réalisation d'un test PCR ou antigénique au titre des éléments potentiels nécessaires au respect des protocoles sanitaires établis pour la réalisation des visites de sécurité.

III-2 Dispositions spécifiques relatives à la certification ISM, ISPS et à la certification sociale (OIT MLC et C188)

Autant que possible, les titres et certificats associés à la certification ISM, ISPS et à la certification sociale (OIT MLC et C188), seront maintenus valides en utilisant les mécanismes de prorogation ou de certification provisoire ci-après. Le maintien en certification permettra de faciliter la reprise des audits à l'issue de la crise.

a) SMC – ISSC – MLC – C188

Pour mémoire 3 cas sont possibles (STEN INST/001 du 09/03/2020)

1. Impossibilité d'effectuer une visite initiale à l'expiration d'un certificat provisoire
 - ISM émission d'un deuxième certificat provisoire de six mois (ref. ISM 14.3)
 - ISPS : émission d'un deuxième certificat provisoire de six mois (ref. ISPS A.19.4.5)
 - MLC : émission d'un deuxième certificat provisoire de six mois
 - C188 : émission d'un deuxième certificat provisoire de six mois
2. Impossibilité d'effectuer une visite de renouvellement à l'expiration d'un certificat définitif
 - ISM/ISPS :
 - Option 1 : s'il est envisageable de pouvoir effectuer la visite dans un délai n'excédant pas trois mois après la date d'expiration de ce certificat définitif, prorogation celui-ci de trois mois (ref. ISPS A.19.3.5 – ISM 13.14)

◦ Option 2 : dans le cas contraire, le certificat perdrait sa validité. La solution consiste à émettre un certificat provisoire de six mois et à programmer une visite initiale dans ce délai. Le premier cas reste applicable à l'expiration de ce certificat provisoire.

• MLC et C188 : émission d'un certificat provisoire de six mois et programmation d'une visite initiale dans ce délai (la MLC n'autorisant une prorogation de cinq mois qu'en cas de visite bord, réf. MLC A5.1.3 § 4).

3. Impossibilité d'effectuer une visite intermédiaire avant la clôture de la fenêtre d'audit

- ISM/ISPS/MLC : pas de prorogation possible. Le certificat perdrait sa validité à la date de clôture de la fenêtre d'audit. La solution consiste à émettre un certificat provisoire de six mois et à programmer une visite initiale dans ce délai. Le premier cas reste applicable à l'expiration de ce certificat autant que de besoin jusqu'à l'expiration du certificat initial. A l'échéance du certificat initial, il convient de reprendre le processus de certification.
- C188 : non applicable (pas de visite intermédiaire en C188).

Nota Bene applicable aux trois cas :

- **Les dispositions du présent paragraphe ne sont applicables qu'aux cas où une visite ne peut avoir lieu en raison de la COVID-19 : soit parce que le navire est situé dans un Etat où les inspecteurs ne peuvent pas se rendre en raison des restrictions sanitaires ou des difficultés d'accès au navire, soit parce qu'une épidémie de la COVID-19 est en cours à bord.**

- **Préalablement à la délivrance des certificats provisoires, une vérification est effectuée selon les modalités définies par l'équipe d'audit (liste de questions écrites - échanges de documents - audio ou vidéo-conférences, transmission de vidéos...). En MLC et en C188, l'équipe d'audit effectue une vérification documentaire à distance selon le plan d'audit à distance disponible sur l'intranet certification sociale.**

- **Les CSN doivent informer par courriel les pilotes ISM, ISPS, MLC et C188 de la délivrance de certificats provisoires ou de la prorogation de certificats en application de ce paragraphe, en justifier le motif par l'explication des difficultés rencontrées sur la réalisation de la visite et adresser le certificat émis ou prorogé à dsi-secumar@developpement-durable.gouv.fr (mettre en copie le pilote concerné) si GINA en bloque l'insertion.**

b) Audits internes

Le délai étendu à 15 mois entre deux audits pour circonstances exceptionnelles (ref. ISM 12.1) est mis en œuvre de fait, sans obligation de recourir à l'autorisation préalable de l'administration.

Lorsque l'audit interne ne peut être réalisé en présentiel compte tenu du contexte sanitaire, un audit interne peut être réalisé à distance après proposition du protocole de réalisation d'un tel audit pour validation à l'administration.

A terme, sur les certificats qui repasseront en provisoire faute d'audit de renouvellement ou d'audit intermédiaire, l'audit interne devra être planifié comme dans toute certification initiale dans un délai de 3 mois si les circonstances le permettent, dans tous les cas avant l'audit initial de re-certification.

La compagnie et le capitaine du navire restent en toutes circonstances pleinement responsables du maintien de l'état du navire en conformité avec les règles et règlements applicables.

c) Documents de conformité ISM (DOC):

- Audits périodiques / intermédiaire : si l'audit en présentiel ne peut avoir lieu dans la fenêtre réglementaire des alternatives techniques peuvent être mises en œuvre à la satisfaction de l'équipe d'audit (liste de questions écrites - échanges de documents - audio ou vidéo-conférences si nécessaire – adaptation du périmètre de l'audit, de sa durée, de la composition de l'équipe d'audit).

Si ces mesures alternatives sont impossibles à mettre en œuvre ou jugées insuffisantes, un DOC provisoire de 6 mois sera émis à la fin de fenêtre d'audit au moment où le DOC définitif devient invalide. Un audit initial est planifié dans ce délai.

Le nouveau certificat initial alors émis aura la même date de validité que le certificat définitif invalidé qu'il remplacera.

- Audits de renouvellement : si l'audit ne peut avoir lieu en présentiel, un DOC provisoire de 6 mois peut être émis à l'échéance du titre. L'audit de renouvellement peut également être réalisé en distanciel à la satisfaction du conducteur d'audit.

Dans le cas d'émission d'un DOC provisoire, le nouveau certificat initial émis aura la même date de validité que le certificat définitif invalidé qu'il remplacera. Dans ce cas, la délivrance du DOC ne fait pas l'objet d'un passage en CCS, **sauf si l'audit initial été réalisé en distanciel**.

III-3 Dispositions relatives aux navires délégués

Conduite à tenir pour les audits, par ordre de priorité, à la levée des mesures restreignant l'activité des CSN :

- Réalisation de l'audit, circonstances permettant (mesures barrières, restrictions de déplacements, disponibilités d'offres de transport et d'hébergement...) si besoin en adaptant les modalités d'audit, le planning et le périmètre. Audit distant possible pour les DOC.
- Recours à la certification provisoire en cas d'impossibilité de réalisation de l'audit (siège ou navire), sur la base d'une vérification documentaire et/ou distancielle.
- Délégation si aucune autre solution plus satisfaisante n'a été trouvée (étant précisé que la certification C188 ne peut être déléguée).

Nota Bene : il est précisé que la délégation ne doit être envisagée **que lorsqu'aucune autre solution plus satisfaisante n'a été trouvée et doit donc de ce fait être appréciée au cas par cas et relever d'une situation exceptionnelle.**

Des autorisations exceptionnelles de réalisation de visites à distance peuvent être accordées au cas par cas sur demande au bureau STEN2 en fonction du type de visite, des conditions de réalisation et de la situation particulière du navire.

Dans le cas où une SCH ne dispose pas d'un expert qualifié pour la réalisation d'une visite dans le port d'escale d'un navire, elle peut solliciter l'expert d'une autre SCH après en avoir avisé le bureau STEN2.

IV- Réalisation des visites

IV-1: Conditions de réalisation

Les visites seront menées dans le respect des mesures de prévention des risques COVID-19 mises en place pour la protection des ISN et des équipages. La recherche de la coordination préalable sur les conditions de mise en place d'un protocole adapté aux visites doit être fortement privilégiée, de nature à ne pas constituer un obstacle à la mise en œuvre du référentiel de visite associé (il est fortement préconisé de ce fait que les protocoles sanitaires proposés par les armateurs essaient de prendre en compte les spécificités associées à la réalisation des visites).

La réalisation des contrôles et essais prévus lors des visites est subordonnée au respect de ces mesures. Les inspecteurs restent libres d'inspecter un navire dès lors qu'un protocole a été établi conformément à cette instruction.

De manière générale, les essais et contrôles qui ne peuvent pas être réalisés seront mentionnés en observation dans les rapports de visite et reportés à la prochaine visite (mesure applicable aux CSN et aux SCH).

Autant que possible un essai qui ne peut être réalisé est remplacé par un examen visuel de l'installation ou de l'équipement concerné (mesure applicable aux CSN et aux SCH).

Des audits à distance (ISM ISPS C188 ou MLC) pourront être mis en œuvre au cas par cas de manière concertée entre le CSN compétent pour les audits navires (la sous-direction STEN pour les audits siège) et l'armateur, dans le respect des conditions énoncées ci-dessous :

1. Aucun audit à distance ne pourra être effectué en lieu et place d'une visite à bord du navire lorsqu'il s'agit d'émettre, de renouveler ou de viser un certificat définitif;
2. Un audit à distance pourra être mis en œuvre, après accord de la sous-direction STEN (ou du bureau GM3 pour la MLC et C188) pour :
 - a. une vérification intérimaire, un audit supplémentaire ou un audit périodique au siège des compagnies lorsqu'il aura été démontré qu'aucune autre option n'est possible;
 - b. un audit ou visite de navires en vue de l'émission d'un certificat international provisoire.

IV-2: Suivi de l'activité des CSN

Les actes administratifs et les visites de sécurité sont saisis dans les plus brefs délais dans GINA.

Un point trimestriel est programmé par téléconférence avec les chefs de CSN pour évaluer la situation et décider de manière concertée des dispositions à mettre en œuvre pour maintenir l'activité de certification des navires.

V- Approche recommandée concernant les aspects pratiques :

V-1 Approche générale :

Lorsque des contrôles, épreuves, visites ou inspections du navire ou de ses équipements ne peuvent être réalisées avant l'échéance réglementaire, un délai peut être accordé afin d'assurer la continuité de la certification des navires dans le contexte de la crise sanitaire.

Les dispositions du présent chapitre visent à fixer une ligne de conduite homogène dans la gestion de ces échéances.

Les délais devront être accordés au cas par cas en distinguant le type de contrôle et le lien qu'il peut y avoir entre le contrôle et la conformité du navire.

Par exemple, une pesée hydrostatique est une échéance de vérification de conformité, son dépassement n'influe pas directement sur la conformité du navire, elle empêche simplement de détecter une éventuelle non-conformité. A l'opposé, l'expiration d'une batterie de radiobalise correspond à une fin de garantie (notion d'efficacité ou de plages de performance), après l'expiration, la situation n'est plus conforme.

Lorsqu'un délai est accordé, une observation ou prescription sera émise assortie d'éventuelles mesures de compensation telles que le renforcement des contrôles internes et des mises à l'essai.

V-2 : Approche relative aux visites de la face externe de la carène

V-2.1 Il est admis que la crise sanitaire impacte la capacité des différents opérateurs à effectuer les opérations de carénage des navires et, au-delà, le respect des exigences associées à l'inspection de la face externe de la carène.

V-2.2 L'extension de l'intervalle entre deux visites de la face externe de la carène sera appréciée au cas par cas, en concertation avec la société de classification habilitée. Dans tous les cas, l'avis de la société de classification en charge du franc-bord sera sollicité avant le rétablissement des certificats définitifs afin de convenir des modalités et du calendrier de la visite (à sec ou par plongeurs). Les documents et avis communiqués par la SCH seront enregistrés dans l'application Gina.

V-2.3 L'usage de protocoles spécifiques ou utilisant des modes opératoires particuliers doit faire l'objet d'une notification préalable pour validation par l'autorité administrative.

V-3 : Approche relative à la révision des radeaux et brassières de sauvetage gonflables

V-3.1 Les dispositions de l'article 221-III/20 §8.1 issues de la Convention SOLAS permettent d'étendre les intervalles d'entretien des radeaux de sauvetage gonflables, des brassières de sauvetage gonflables et des dispositifs d'évacuation jusqu'à 17 mois, dès lors que des conditions particulières obèrent le respect de la périodicité annuelle établie au titre de la règle III-20 de la Convention. Les restrictions évidentes d'accès à bord inhérentes à la crise sanitaire et pouvant rendre dans la pratique difficile l'intervention périodique des prestataires de service (stations de révision), peut amener à autoriser à porter l'intervalle d'entretien à 17 mois, sans nécessité de requérir en préalable l'aval des autorités compétentes. Cette extension ne saurait néanmoins être acquise au-delà de 3 mois à compter de la fin de l'état d'urgence.

V-3.2 Les dispositions de l'article 221-III/20 §8.2 requièrent pour les dispositifs d'évacuation en mer (MES) des déploiements par roulement complémentaires associés à la périodicité d'entretien énoncée au §8.1. Il est reconnu que le respect de cette exigence est à mettre en relation avec l'extension de la période de révision telle que décrite au point V-3.1.

V-3.3 Les CSN et SCH veilleront à rappeler aux armateurs et équipages la nécessité d'appliquer strictement ou de renforcer les dispositions réglementaires concernant les vérifications et inspections par le bord des équipements de sauvetage.

V-4 : Approche relative aux contrôles des bossoirs, embarcations, canots de secours et crocs de largage

V-4.1 Les dispositions de l'article 221-III/20 §9 issues de la Convention SOLAS permettent pour les mêmes motifs qu'à l'article 221-III/20 §8.1 d'étendre les intervalles d'entretien périodique annuel jusqu'à 17 mois pour les dispositifs de largage hydrostatique, autres que les dispositifs de largage hydrostatique non réutilisables. Cette extension est réputée acquise dans les mêmes conditions de

durée qu'au point V-3.1 précédent et les équipements concernés soumis aux tâches de routine indiquées au point V-3.3.

V-4.2 La mise en œuvre des dispositions du chapitre 337-II relatif à l'agrément des prestataires de service et qui sont entrées en vigueur au 01/01/2020 (résolution MSC.402(96)) ne sera pas appliquée du fait de l'impossibilité d'assurer les processus d'agrément. Les interventions réalisées par des prestataires agréés par les SCH seront valables pour 12 mois suivant les modalités d'agrément préexistantes.

V-5 : Approche relative aux révisions des matériels incendie et installations fixe de lutte incendie

Un délai peut être accordé lorsque la réalisation des vérifications ne peut être effectuée par les prestataires de service à terre au regard des restrictions d'accès à bord. Celle-ci ne devra normalement pas dépasser 3 mois, des vérifications des matériels par l'équipage pourront être prescrites par le CSN ou la SCH.

V-6 Approche relative aux approbations de systèmes de traitement des eaux de ballast

Les échéances d'installation de systèmes de traitement des eaux de ballast sont basées sur les dates de visites de renouvellement du certificat IOPP conformément à la règle B-3 de la convention BWM. La prorogation du certificat IOPP entraîne l'extension du délai d'installation du système.

V-7 Contrôle des installations de radiocommunication et contrôles sanitaires

Les dispositions de l'article 130.59 D) relatives aux interventions du médecin des gens de mer et du représentant de l'ANFR restent applicables, il pourra être admis que leur intervention ait lieu après celle du CSN en fonction des contingences opérationnelles.

V-8 Appareils de levage

De manière générale, les appareils non à jour de leur vérification ne doivent pas être utilisés et devront être clairement identifiés comme hors service.

Pour les appareils dont l'utilisation est absolument nécessaire à l'exploitation du navire, un délai aussi bref que possible peut être accordé au cas par cas si des mesures compensatoires sont prises dans le cadre de l'évaluation des risques professionnels pour les opérateurs de ces appareils.

V-9 Inspections à distance par les sociétés de classification habilitées

Aucun résultat d'inspection à distance ("remote survey") réalisée par une société de classification habilitée dans le cadre de la délégation ne peut être valablement pris en compte sans qu'une notification et un accord préalable de l'administration ait été obtenus.

V-10 IHM – SRR

Se reporter à l'instruction STEN INST / SCH-RO / 011 du 04/12/2020

Suivi des modifications

Version	Chapitre	Objet des modifications
V5	III-2 §3 (Nota Bene)	conditions de certification provisoire des navires en cas d'impossibilité de visite