

Inspection des navires:

Sécurité

Sûreté

Prévention de la pollution

Certification sociale

Inspection des navires

Etat du pavillon

13 909 navires / 10 980 visites

85% de l'activité:

23% +24m

20% 12-24m

57% -12m

Etat du port

6 000 escales

1 134 inspections

14% de l'activité

Environnement - SOx

654 inspections / 1% de l'activité

TOTAL ~ 100 000 h de visites et inspections

I - L'activité au titre du pavillon:

Sécurité

Sûreté

Prévention de la pollution

Certification sociale

Pourquoi ?

+ Certification et au contrôle du recyclage des navires (Reg 1257/2013/UE)

CO2.....

2018

+ Certification et contrôle de la convention relative aux eaux de ballast (BWM);
Certification sociale des navires de pêche (ILO C188);
Contrôle de l'application des obligations déclaratives sur le CO2 (MRV);
Surveillance de marché des équipements marins (2014/90/UE);

2017

+ Jaugeage des navires
Certification sociale (MLC 2006)
Contrôles de la teneur en soufre des combustibles marins (SOx)

— Délégation des navires de charge en navigation internationale

2012

Une flotte stable et un périmètre en extension au delà de la sécurité;

Une délégation depuis fin 2013 moins de visites à l'étranger

I - L'activité au titre du pavillon:

Un système certifié ISO 9001 qui fonctionne, mais dont il est difficile de mesurer l'efficacité;

Un processus basé principalement sur la certification (prévention);

Un maillage territorial exigeant en matière de ressources, et très hétérogène en matière d'activités;

De nombreuses sollicitations des CSN (avis sur les décisions d'effectifs, avis des services affaires économiques, dérogations aux brevets...);

La séparation des autorités compétentes DIRM/DML ne fonctionne pas du fait de la multiplication d'avis croisés.

II - L'activité au titre de l'Etat du port:

Sécurité

Sûreté

Prévention de la pollution

Certification sociale

Qualification des équipages

Activité au titre de l'Etat du port

Obligations communautaires en matière de contrôle des navires étrangers – Port State Control (PSC)

PSC	Objectif	Réalisé
2011	1520	1276
2012	1328	1184
2013	1345	1247
2014	1150	1294
2015	1100	1231
2016	1041	1085

- Des objectifs maîtrisés du fait de la mise en place d'une organisation adaptée, mais également du fait de la diminution du nombre d'escales

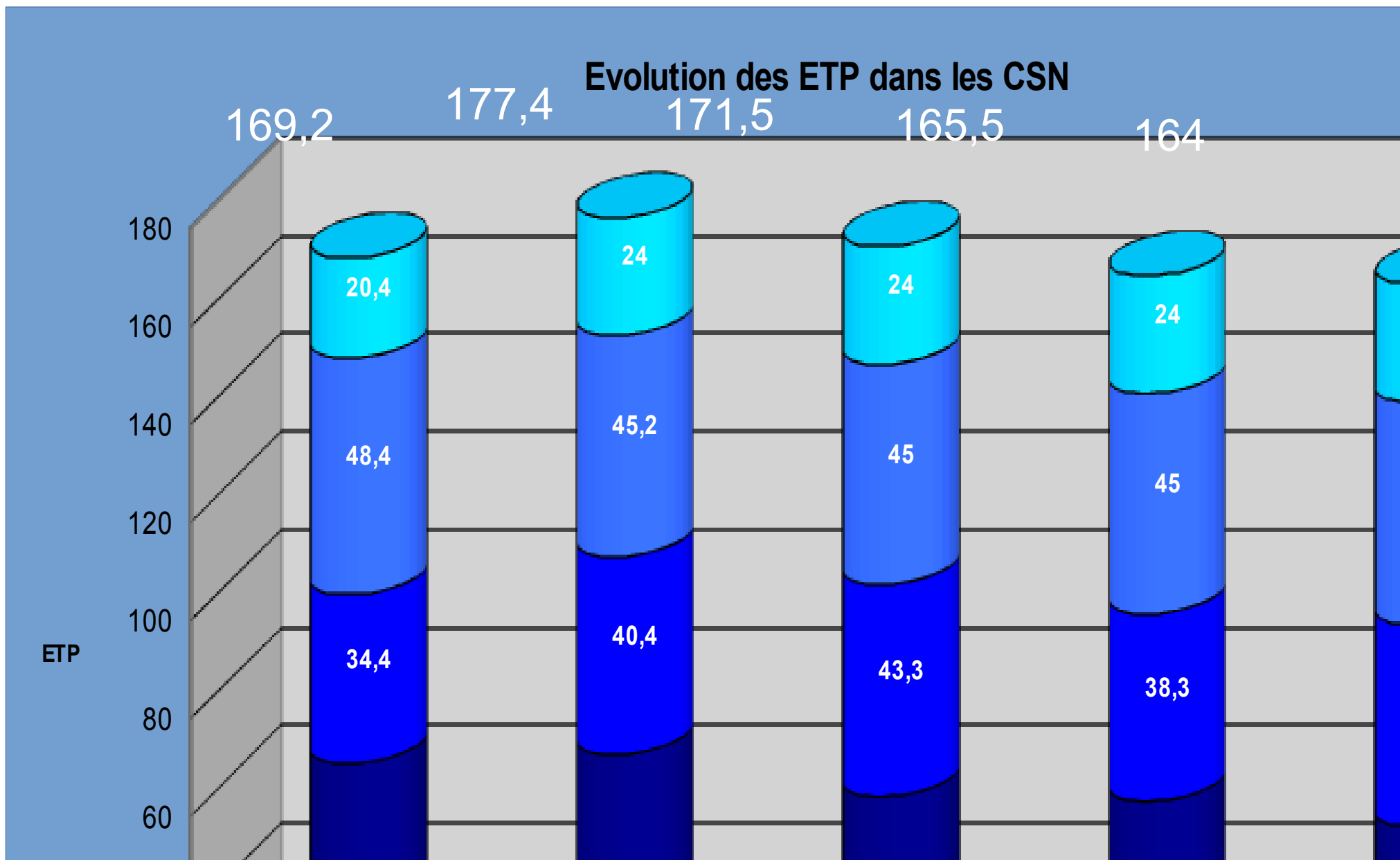
II - L'activité au titre de l'Etat du port:

- . Un processus très structuré par les outils informatiques (THETIS) et les obligations communautaires;**
- . Un processus qui présente le risque de pouvoir se limiter à des tâches administratives;**
- . Des obligations de contrôles nécessitant de disposer d'inspecteur qualifiés 7j/7j dans tous les ports;**
- . Des objectifs quantitatifs respecté en partie du fait d'un ralentissement économique et d'une diminution des escales;**

III – Les ressources

Les ressources

Evolution des ETP dans les CSN



IV/ Les objectifs

Les objectifs d'une évolution du modèle d'inspection des navires

- Maintenir le niveau de sécurité actuel
 - Améliorer l'efficacité du dispositif actuel
 - Maintenir les compétences
 - Maintenir l'influence française dans les instances internationales
-
- Faire face à la montée en puissance des contrôles environnementaux (SOx NOx CO2 BWM)
 - Gérer et renforcer la fonction essentielle de la sûreté
 - Assurer la permanence des enjeux sociaux (CTM, C188) impliquant contrôle
 - S'adapter aux enjeux économiques et au développement de nouvelles activités
 - Favoriser les innovations technologiques
-
- S'adapter à la réduction des moyens
 - Palier au retrait progressif des ULAM de l'inspection des navires (les ULAM étant en charge de contrôle croissante sur pêche et environnement)
-
- Nécessité de disposer d'une capacité de contrôle de terrain sur la base d'évaluation des risques et avec l'aide d'outils de ciblage
 - Garantir une égalité de traitement

VI/ Synthèse des propositions

Synthèse des Propositions

Navire de +24m

Extension du périmètre de la délégation

Maintien de la certification
ISM/ISPS/MLC/C188 pour l'Etat

Obligation d'un système de gestion de la
sécurité pour tous les navires de +24m

Mise en place de visites inopinées
ciblage

Renforcement du contrôle des sociétés de
classification

Synthèse des Propositions

Navire de - 24m

Remplacement des visites périodiques par un régime déclaratif

Maintien de la certification initiale de tous les navires par l'Etat (ou marquage plaisance)

Contrôles des navires en service par ciblage

Mise en place d'un régime de sanctions adapté

Mise en place de campagnes de prévention

Synthèse des Propositions

**Renforcer et valoriser
l'expertise de l'administration**

Développer l'utilisation des formations internationales

**Systematisation de la formation continue pour le pavillon
(refreshing)**

**Reconnaitre l'expertise des catégories B en leur donnant accès à de
nouveaux niveaux de qualifications**

Valorisation de l'expertise technique au sein des DIRM

VI/ Propositions détaillées

Proposition 1 : Elargir le champ de la délégation des “grands navires” aux sociétés de classification

P1 Option 1

Tous navires sous référentiel SOLAS - 2009/45/CE - 97/70/CE
Pas de délégation ISM – ISPS – MLC – C188
- 14% d'activité

P1 Option 2

Option 1 ET Tous navires d'une longueur supérieure à 24m
Pas de délégation ISM – ISPS – MLC – C188
- 27% d'activité

P1 Option 3

Option 2 à l'exclusion des navires à passagers
Pas de délégation ISM – ISPS – MLC – C188
- 22% d'activité

Imposer à tous navire d'une longueur supérieure ou égale à 24m la mise en place d'un système de gestion de la sécurité (sans certification obligatoire).			
Renforcer les audits des organismes techniques en charge du 1 ^{er} niveau	Exploiter les rapports d'évaluation européens	Contrôler l'action des organismes techniques dans le cadre de visites de navires	Organiser des visites inopinées ciblées à bord des navires
Etendre le processus de pilotage des sociétés de classification habilitées à l'ensemble des organismes techniques	Evaluer la capacité (nb d'inspecteurs) des organismes techniques pour certifier la flotte	Créer et animer un réseau d'auditeurs au sein des DIRM/DM	+10% d'activité

ΣP1 Option 1: -4%

ΣP1 Option 2: -17%

ΣP1 Option 3: -12%

Proposition 2 : Mettre en place un régime déclaratif pour les petits navires

P2 Option 1

Tous navires d'une longueur inférieure à 24m
Visite de mise en service réalisée par l'administration (hors CE plaisance)
- 56% d'activité

P2 Option 2

Tous navires d'une longueur inférieure à 24m (hors navires à passagers)
Visite de mise en service réalisée par l'administration (hors CE plaisance)
- 49% d'activité

Sous option : Mise en place d'un régime d'assurance obligatoire

Sous option : Obligation d'une télé-déclaration annuelle de conformité OU simple registre de contrôle

Mise en place d'unités dédiées aux contrôles, au sein des Centres de Sécurité des Navires **+ 25% d'activité**

Définition et traitement d'un régime de sanction administratives adapté en particulier aux navires sous régime déclaratif **+ 10% d'activité**

Mise en place de campagnes de prévention et d'accompagnement du dispositif **+ 5% d'activité**

Développement d'un système d'information pour le contrôle, et le traitement des télé-déclarations **+ AE/CP**

ΣP2 Option 1: -16%

ΣP2 Option 2: -9%

Proposition 3 : Autres mesures pour les navires

Imposer à tous navire d'une longueur supérieure ou égale à 24m la mise en place d'un système de gestion de la sécurité (sans certification obligatoire). *Prise en compte du paramètre l'organisation dans le risque de sécurité associé au navire.*

Extension de la reconnaissance du marquage CE plaisance aux activités professionnelles (modules Abis), en fonction des risques. *Ouverture de l'usage de navire de plaisance pour des activités professionnelles. Etude d'impact à réaliser sur les petits chantier français qui pourraient ne pas être concurrentiels face à l'importation.*

Intégration des navires de plaisance à utilisation commerciale (à moteur) dans le référentiel technique des navires de charge. *Simplification des référentiels et limitation de la concurrence avec les navires à passagers*

Analyser et Supprimer les spécificités françaises de la division 221 (Convention Solas). *Garantir une application uniforme du règlement français par les sociétés de classification.*

Suppression de l'approbation de structure sur les plus petits navires (-12m). *Les problèmes de structure n'apparaissent qu'au delà d'une certaine taille et pour certains états de mer.*

Suppression à terme des catégories de navigation au profit des classes A,B,C et D. *Remplacement progressif de la simple notion d'éloignement par la notion d'état de mer.*

Poursuivre le chantier de simplification de la division 222 et l'étendre à d'autres flottes. *Passer d'une logique réglementaire très prescriptive à une approche fonctionnelle par objectifs*

Proposition 4 : Organisation et fonctionnement des services régionaux

Limiter la compétence des commissions d'études (régionales et centrale) à l'études des demandes de dérogations, d'exemptions, ou de dispositions équivalentes, et sur l'initiative du ministre ou du DIRM/DM

- 1 % d'activité

Conserver le principe de définition d'autorité compétente comme la personne réalisant de manière effective la visite de sécurité.

Suppression de compétences territoriales propres fixées pour chaque CSN par arrêté ministériel. Les DIRM/DM sont identifiés comme les services en charge de l'inspection des navires et organisent leurs unités territoriales (Services d'inspection des navires)

Compétence donnée au GU RIF pour la délivrance du permis de navigation et des certificats MLC, ISPS et ISM des navires RIF délégués

Transfert d'un ETP vers le RIF

Compétences données au GU RIF pour:

- l'organisation des visites (ISPS, ISM, MLC), en lien avec les DIRM et DM**
- l'instruction des dossiers en commission, en lien avec SM2**

Mettre en place une gestion des déplacements à l'étranger des inspecteurs par l'administration avec remboursement par les armateurs

A terme s'orienter vers un titre unique (Permis de navigation + Permis d'armement), un guichet unique, une autorité unique.

Proposition 5 : Développer l'expertise technique et revoir le processus de qualification des inspecteurs

P5 Option 1

Chaque DIRM / DM dispose d'une expertise technique sous pilotage Administration centrale

+ 5% d'activité

Conserver le pilotage de l'expertise en administration centrale

Revoir les niveaux de qualification des inspecteurs, en particulier en supprimant la ségrégation entre catégories A et B

Mettre en place une formation continue obligatoire pour le maintien des qualifications

Utiliser les formations initiées par l'EMSA dans le cadre du « capacity building » comme niveau de qualification

Prévoir des mécanismes de re-qualification très souples afin de faciliter la gestion RH

Réflexions autour d'un comité de domaine spécifique pour les compétences maritimes

P5 Option 2

Délocalisation d'experts de l'administration centrale au sein des services déconcentrés

+ 5% d'activité

+ 2% d'activité

Proposition 6 : Gérer et renforcer la fonction essentielle de la sûreté

Désigner auprès du directeur général un responsable à même de coordonner l'ensemble de la problématique de sûreté portuaire et maritime (en lien avec le réseau d'expertise de la proposition 5)

Créer, en s'appuyant sur le STAC, une expertise en matière de sûreté des transports terrestres et maritimes.

Etablir un réseau de correspondants sûreté dans les DIRM afin de pouvoir porter en local les réflexions nationales

+ 2%
d'activité

Proposition 7 : Améliorer le pilotage de l'administration centrale

Fusionner les processus ISM – MLC et C188 et désigner un pilote unique

Création d'une mission de surveillance du marché plaisance + équipements marins (MED). *Rattachement du pôle technique plaisance à SM2. Mise en place d'actions de surveillance de marché. Transfert de la mission de surveillance de marché des navires de plaisance vers DGCCRF ?*

Proposition 8 : Communiquer / Simplifier

Rendre public des données relatives à la sécurité. *Définition d'un indicateur objectif sécurité et environnement. Limité aux navires à passagers ?*

+ 1%
d'activité

Création d'un volet sécurité au sein du portail armateur. *Dématérialisation des procédures, titres, informations réglementaires, outils de planification des visites*

+ AE/CP

Synthèse

Délégation des navires
internationaux

+24m délégation
-24m déclaratif

+24m délégation
-24m déclaratif
Hors navires à passagers

ΣP1 Option 1: **-4%**

ΣP1 Option 2: **-17%**

ΣP1 Option 3: **-12%**

ΣP2 Option 1: **-16%**

ΣP2 Option 1: **-16%**

ΣP2 Option 2: **-9%**

OU

ΣP2 Option 2: **-9%**

ΣP3 : **0%**

ΣP4 : **-1%**

ΣP5 : **+7%**

ΣP6 : **+2%**

ΣP7 : **+1%**

Σ_-11% ou -4%

Σ_-25%

Σ_-12%

VIII/ Le calendrier

Le calendrier

T0 – 4m: Consultation interne (DAM / DIRM / DST / DGPR)

T0 - 3m : Lancement des réunions de concertation :

Concertation avec les sociétés de classification;

Concertation AdF / GASPE / ARMAN;

Concertation avec le secteur de la pêche;

Concertation avec le secteur de la plaisance et des navires à passagers;

Concertation avec les OS

T0: Validation de la feuille de route et choix des options

T0+ 2s: Constitution d'une équipe projet (SM/GM/SI/RIF/MNP/DIRM/DM)

T0+ 1m à 9m : rédaction des textess

T0+1m à 5m: Simulation de l'activité et pré-définition des organisations DIRM

Le calendrier

T0+6m: Définition des systèmes d'information

T0+9m: Validation de l'interface avec le Permis d'armement

T0+9m à 12m: Définition des référentiels de formation. Définition du plan de formation

T0+9m à 15m: Consultations (interministériel / CTM / CSMM / CCS)

T0+12m: Développement des systèmes d'informations

T0+12m: Définition d'un plan de communication à l'attention des usagers

T0+15m: Saisine CE

T0+15m: Mise en œuvre du plan de formation

T0+15m à 21m: Rédaction des instructions et notes techniques

T0+21m: Publication des DCE et des arrêtés

T0+21m: Mise en œuvre du plan de communication

T0+22m: Lancement en production des systèmes d'information

T0+24m: Entrée en vigueur du nouveau dispositif. Délégation progressive des grands navires sur 12mois. Régime déclaratif progressif sur 18 mois.