

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER,  
EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES  
ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

Direction générale des infrastructures,  
des transports et de la mer

Direction des affaires maritimes

Sous-direction de la sécurité maritime

**Circulaire n° 01/MSN du 3 mai 2010 portant guide d'élaboration  
des plans de sûreté des navires battant pavillon français**

NOR : DEVT1007007C

(Texte non paru au *Journal officiel*)

*Texte(s) abrogé(s) :* doctrine « sûreté des navires » du 24 mai 2004 modifiée le 13 février 2007.

*Mots clés :* SOLAS chapitre XI-2 – code ISPS – règlement (CE) n° 725-2004 – évaluation et plan de sûreté du navire – agent de sûreté du navire et agent de sûreté de la compagnie – niveaux de sûreté – zone d'accès restreint – déclaration de sûreté – audits – systèmes d'information – point de contact national.

*Résumé :* cette circulaire précise l'application des textes réglementaires en matière de sûreté maritime pour les navires battant pavillon français. Elle s'applique à tous ces navires et constitue un guide d'application, mais ne peut servir de base à un audit.

*Diffusion :* HFDS/SDSIE – DGITM/DST/MSD – armateurs de France – compagnies maritimes – CROSS – DRAM – CSN – commission de sûreté des navires.

### 1. Référentiel réglementaire

Le référentiel réglementaire figure en annexe I de ce présent guide. Il est à jour de la date de parution de cette circulaire, tenu à jour et diffusé sur le site <http://www.mer.gouv.fr/> par la direction des affaires maritimes, sans modification de la présente circulaire.

### 2. Évaluation de sûreté du navire

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 que peuvent induire les types d'incidents de sûreté listés dans le paragraphe B-8.9 du code ISPS. L'évaluation peut être rédigée en anglais ou en français. Les compagnies peuvent faire appel à des organismes de sûreté habilités ou à des experts en sûreté maritime de leur choix pour la préparation des évaluations et des plans de sûreté de leurs navires, mais elles restent responsables des documents présentés à l'administration. Les visites de vérification initiale, intermédiaire et de renouvellement peuvent être déléguées par l'administration des affaires maritimes aux organismes de sûreté habilités dans le domaine des navires. Ces organismes sont habilités par arrêté publié au *Journal officiel* et diffusé sur le site <http://www.mer.gouv.fr/>.

Cas des navires touchant de façon régulière les ports français (lignes fixes par exemple)

Lors de l'élaboration de l'évaluation de sûreté du navire, l'agent de sûreté de la compagnie est invité à recueillir auprès de l'agent de sûreté de l'installation portuaire les renseignements nécessaires capables de l'informer sur les menaces identifiées au cours des situations d'exploitation que rencontre le navire (zone d'attente, mouillage, chenal, poste à quai...).

### 3. Plan de sûreté du navire

Ni le plan ni l'évaluation ne relèvent de la protection du secret de défense nationale au sens de la réglementation française. Les compagnies appliquent les dispositions du code ISPS (paragraphe B-4.1) en vertu du règlement (CE) n° 725/2004. Le plan de sûreté du navire est soumis pour approbation à l'administration. Il doit comprendre l'évaluation de sûreté qui a servi à sa rédaction, faute de quoi le plan ne pourra être ni examiné, ni approuvé. Au cas où il est constaté que l'évaluation de sûreté ne prend pas en compte l'étude sur place et au moins les éléments obligatoires prévus par la section A-8.4 du code ISPS, le plan ne peut être approuvé. En cas de mention d'une disposition de sûreté faisant référence à une instruction interne à la compagnie, celle-ci doit être intégrée dans le plan de sûreté du navire.

3.1. Les définitions du règlement (CE) n° 725/2004 annexant le chapitre XI-2 de la convention SOLAS et le code ISPS s'imposent

3.2. Le plan doit être structuré en deux parties distinctes pour permettre de séparer les informations qui ne peuvent pas être communiquées sans l'accord de l'administration maritime française (partie confidentielle) des autres informations (diffusion restreinte)

3.2.1. La partie à diffusion restreinte du plan de sûreté est composée des dispositions prévues par la section A-9.4 du code ISPS, à l'exception des sous-sections 2, 4, 5, 7, 15, 17 et 18. Elle est accessible au personnel de bord chargé des tâches spécifiques en matière de sûreté (§ B 13.3 du code ISPS). Cette partie doit intégrer toutes les fiches réflexes et procédures pour répondre aux menaces identifiées dans l'évaluation de sûreté. Ces fiches sont établies à l'attention du personnel à titre de rôles de recherche d'arme, de substances dangereuses et d'engins explosifs, d'alerte à la bombe, de reprise de vive force, de contrôle des personnes et de leurs effets... La découverte de passagers clandestins, l'accueil et le traitement de migrants sont à prendre en considération selon la circulaire MSC 167 (78) du 20 mai 2004. Pour les navires battant pavillon français touchant des ports français, il est recommandé d'établir certaines de ces fiches réflexes en coopération et en cohérence avec celles élaborées par l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

3.2.2. La partie confidentielle du plan de sûreté est composée des dispositions prévues par les sous-sections 2, 4, 5, 7, 15, 17 et 18 de la section A-9.4 du code ISPS. Elle est uniquement accessible aux autorités françaises, à l'agent de sûreté de la compagnie, au capitaine du navire, à l'agent de sûreté du navire. Il est recommandé de prévoir entre la compagnie et le navire des communications codées et discrètes pour permettre à la compagnie de lever tout soupçon de menace qui pourrait peser sur son équipage. Ce type de communications doit être modifié régulièrement. Si mention en est faite dans le plan de sûreté, il est modifié sans accord de l'administration.

3.3. L'exemplaire du plan de sûreté du navire destiné à l'administration doit être rédigé en français. L'exemplaire destiné au navire doit être rédigé dans la langue de travail du bord conformément au Code ISPS section A-9.4. Ils sont l'un et l'autre approuvés et visés par le directeur des affaires maritimes. L'armateur reste responsable de la conformité de sa traduction.

3.4. Un plan de sûreté de navire élaboré pour des navires *sister-ships* et soumis pour approbation à l'administration est recevable par l'administration pour l'ensemble de ces navires *sister-ships*, dans la mesure où la compagnie atteste cette caractéristique et que ces navires seront exploités sur les mêmes lignes maritimes ou dans les mêmes zones maritimes. Cependant, chaque navire doit disposer d'une évaluation et d'un plan de sûreté propres.

3.5. Une porte est dite verrouillée lorsqu'elle est fermée à clé (ou au moyen d'un dispositif équivalent).

3.6. Le plan doit prévoir un éclairage adapté du navire pour 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).

3.7. Sur les navires à passagers, les *safety plans* ne doivent fournir aucun détail relatif aux zones d'accès restreint.

#### 4. Modification d'un plan de sûreté de navire déjà approuvé par l'administration

Si cette modification porte sur une des dispositions réputées essentielles au sens de l'article 7 du décret n° 2007-937 du 15 mai 2007, elle nécessite d'être soumise à l'avis de la commission de sûreté des navires, pour approbation par le directeur des affaires maritimes. Toute modification à caractère non essentiel apportée par la compagnie à un plan de sûreté de navire approuvé, ou au matériel de sûreté, doit être notifiée sur une page de révision adressée pour approbation à l'administration (en 3 exemplaires papier ou sous format informatique pdf ou doc), conformément au code ISPS, section A-9.5.1. Dans les deux mois suivant la réception de la page de révision du plan de sûreté, l'administration adresse à la compagnie ses éventuelles observations. À défaut d'observations, les modifications présentées par la compagnie sont datées et visées par l'administration avant d'être retournées à la compagnie dans ce délai précité.

#### 5. Niveau de sûreté ISPS

Il doit être intégralement formulé dans le plan de sûreté que : « Le niveau 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. »

#### 6. Déclaration de sûreté (DoS)

Si le navire est à un niveau ISPS différent de celui de l'installation portuaire d'accueil, il doit, soit à sa demande, soit à celle de l'installation portuaire, effectuer ou demander la mise en place de mesures de sûreté appropriées (code ISPS, paragraphe B-4.12, pour information). Dans ce cas, le navire, comme l'installation portuaire, doivent établir une déclaration de sûreté (DoS) décrivant les mesures de sûreté mises en place pour être en parfaite concordance avec le niveau de sûreté défini par l'État du pavillon et/ou l'État du port. Le chapitre XI-2 de la convention SOLAS, règle 4, articles 3 et 4 précise les obligations des navires vis-à-vis d'un État du port et le code ISPS, sections A-5 et A-7.6, définit les modalités d'établissement d'une DoS.

#### 7. Désignation des agents de sûreté de la compagnie (CSO) et de l'agent de sûreté du navire (SSO) par la compagnie

Ils sont subordonnés aux conditions précisées notamment par les articles 13 et 14 du décret n° 2007-937 du 15 mai 2007. Un organigramme des personnes chargées de la sûreté doit figurer dans le plan de sûreté du navire. Le nom et les coordonnées du CSO et de ses suppléants doivent être mentionnés.

#### 8. Qualification et responsabilités de l'agent de sûreté de la compagnie (CSO)

- La désignation d'un CSO étranger basé hors de France est acceptée, sous les conditions suivantes :
- 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 ;
  - sa qualité d'interlocuteur peut le conduire à participer à des réunions et traiter les cas opérationnels avec les autorités françaises, notamment au moment des situations de crise ou d'urgence ;
  - cet agent doit pouvoir communiquer en langue française avec les autorités françaises.

Il appartient à l'armement de vérifier que l'agent de sûreté de la compagnie satisfait aux dispositions du code ISPS, sections A-11 et A-13.1.

#### 9. Qualification et responsabilités de l'agent de sûreté du navire (SSO)

Il n'existe pas d'exigence de nationalité pour l'agent de sûreté du navire (SSO). Si l'agent de sûreté du navire (SSO) n'est pas lié à une fonction, le plan doit expliquer comment il est désigné et comment les prescriptions du code ISPS sont respectées. Il appartient à l'armement de vérifier que l'agent de sûreté du navire satisfait aux dispositions du code ISPS, sections A-12 et A-13.2.

## 10. Contrôle des passagers et des cargaisons sur rade

Pour les opérations d'avitaillements, de relèves 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.

## 11. Contrôle des zones d'accès restreint à bord des navires

L'objectif est :

- d'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 ;
- de prévenir par des moyens adaptés au type du navire l'introduction illicite d'objets et de gaz dans les dispositifs de ventilation et de conditionnement d'air ;
- d'interdire l'emploi illicite des installations de lutte contre l'incendie dont la commande est située à l'extérieur (bouteilles de CO<sub>2</sub>) ;
- de protéger les équipements vitaux pour le bord ou dangereux pour des personnels (tels que les commandes à distance de CO<sub>2</sub>, vannes des circuits de combustibles, circuit d'eau potable, etc.)  
Sont recommandés d'utilisation : coude protégeant, cadenas, serrure, digicode, scellé plastique avec ou sans fil d'acier selon la sensibilité du local à protéger et la politique de la compagnie.

Pour chaque niveau de sûreté, des procédures opérationnelles de contrôle d'accès aux zones d'accès restreint doivent être prévues (entre autres : présence de personnel avec contrôle de badge, caméra de surveillance – à partir du niveau 2 –, détecteur d'intrusion avec alarme pour alerter le personnel du navire de l'accès de personnes non autorisées, personnel accompagnant, rondes...). À défaut, la zone d'accès restreint est verrouillée. Pour la passerelle, un dispositif restreignant l'accès est nécessaire afin de laisser le temps de déclencher une alerte.

## 12. Durée de conservation des documents

Déclaration de sûreté (DoS) et tous registres : deux ans.

## 13. Opérations commerciales au niveau 3

Le niveau 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.

## 14. Audits internes

Le plan de sûreté du navire doit indiquer la fréquence retenue pour les audits sans dépasser deux ans. Ils doivent être conduits par des agents qui ne détiennent pas de fonctions de responsabilités sur le navire concerné. 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 plus 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 vivement recommandée.

## 15. Exercices et entraînements

« L'exercice » consiste à mettre à l'épreuve le plan de sûreté du navire (une fois par année civile, les intervalles entre les exercices ne dépassant pas dix-huit mois) 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 admises dans la mesure où le navire et son plan de sûreté sont impliqués. L'exercice correspond au paragraphe B-13.7 du code ISPS. « L'entraînement » 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 trois mois). Il correspond au paragraphe B-13.6 du code ISPS.

## 16. Sécurité des systèmes d'information

L'administration encourage la conservation de plans sous format électronique. Dans ce cas, le plan de sûreté doit préciser si le plan est détenu sur ordinateur, et son accessibilité matérielle (dans telle pièce d'accès protégé, dans une armoire...) et logicielle (connecté à un réseau, *firewall*, etc.). Si le bord est en liaison informatique filaire avec les installations à terre et si des informations sensibles sur la cargaison ou sur les passagers ou sur les systèmes bord sont accessibles par ce réseau, des mesures de protection doivent être précisées.

## 17. Coordonnées du CROSS Gris-Nez et du point de contact national pour la sûreté maritime

Les coordonnées doivent être mentionnées dans le plan de sûreté :

CROSS GRIS-NEZ, tél. : 03-21-87-21-87, gris-nez@mrccfr.eu.

M. l'adjoint chargé de la mer, service de défense, de sécurité et d'intelligence économique du haut fonctionnaire de défense et de sécurité du MEEDDM, tél. : 01-40-81-85-30 (24 h/24), télécopie : 01-40-81-70-53 et 01-40-81-79-07, mdm.sds@developpement-durable.fr.

Les coordonnées des contacts nationaux français (obligatoire) et des différents pays fréquentés (non obligatoire) doivent être regroupées dans une annexe du plan afin de faciliter leur mise à jour. Ces coordonnées pouvant changer, il est recommandé de vérifier régulièrement la base GISIS (Global Integrated Shipping Information System) de l'OMI sur le site <http://gisis.imo.org/Public/>.

*Le directeur adjoint des affaires maritimes,*  
J.-F. JOUFFRAY

## ANNEXE I

### RÉFÉRENTIEL RÉGLEMENTAIRE APPLICABLE À LA SÛRETÉ DES NAVIRES BATTANT PAVILLON FRANÇAIS

N° d'ordre	RÉFÉRENTIEL APPLICABLE AUX NAVIRES	TEXTE	DATE	FORMAT
1	Champ d'application – obligation des gouvernements – prescriptions applicables aux compagnies, aux navires et aux installations portuaires – système d'alerte de sûreté du navire – menace contre les navires – pouvoir discrétionnaire du capitaine – mesures liées au contrôle – accords et arrangements équivalents en matière de sûreté – communication de renseignements	SOLAS chapitre XI-2 Code ISPS	12 décembre 2002	PDF
2	Publication des amendements SOLAS et du code ISPS	Décret n° 2004-290	23 mars 2004	PDF
3	Amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires communautaires	Règlement (CE) n° 725/2004	31 mars 2004	PDF
4	Adaptation du droit communautaire dans les transports	Ordonnance n° 2004-691	12 juillet 2004	PDF
5	Sûreté des navires battant pavillon français	Décret n° 2007-937	15 mai 2007	PDF
6	Recommandations relatives à la mise en œuvre du chapitre XI-2 de la convention SOLAS et du code ISPS	Circulaire OMI MSC 1111	7 juin 2004	PDF
7	Guide intérimaire sur l'auto-évaluation facultative par les compagnies et les agents de sûreté de la compagnie pour la sûreté du navire	Circulaire OMI MSC 1217	14 décembre 2007	PDF
8	Amendements au modèle de fiche synoptique continue	Résolution OMI MSC 198 (80)	20 mai 2005	PDF
9	Mesures pour renforcer la sûreté maritime	Résolution OMI MSC 81/WP.5	17 mai 2006	PDF
10	La présente circulaire sur les dispositions relatives à la sûreté des navires battant pavillon français	Circulaire DAM n° 01/MSN	3 mai 2010	PDF
Référentiel applicable aux installations portuaires				
11	Échanges d'informations avec les navires entrant dans un port	Instruction SG Mer 412	28 juin 2004	PDF
12	Sûreté maritime et portuaire	Code des ports maritimes, livre III, titre II, intégrant le décret n° 2007-476	29 mars 2007	PDF

N° d'ordre	RÉFÉRENTIEL APPLICABLE AUX NAVIRES	TEXTE	DATE	FORMAT
13	Conditions d'accès et de circulation en zone d'accès restreint des ports et des installations portuaires et à la délivrance des titres de circulation	Arrêté interministériel	4 juin 2008	PDF
14	Établissement des évaluations et plans de sûreté portuaire	Arrêté DGMT	22 avril 2008	PDF
Référentiel inspections CE				
15	Procédures révisées d'inspection CE	Règlement CE n° 324/2008	9 avril 2008	PDF
Référentiel organisme de sûreté habilité				
16	Directives intérimaires pour l'habilitation d'organismes de sûreté reconnus agissant au nom de l'administration et/ou de l'autorité désignée d'un gouvernement contractant	Circulaire OMI MSC 1074	10 juin 2003	PDF
17	Habilitation des organismes de sûreté habilité (OSH) (1)	Arrêté DGMT	26 juillet 2007	PDF
19	Modalités de contrôle de la formation d'agent de sûreté de la compagnie (CSO)	Instruction DAM n° GM1/327	9 août 2006	PDF
20	Certificat d'aptitude aux fonctions d'agent de sûreté du navire (SSO)	Arrêté DAM	26 juin 2008	PDF
25	Approbation et essai du système d'alerte de sûreté du navire (SSAS)	Arrêté DAM	27 novembre 2006	PDF
27	Accès des pilotes, services de secours, agents publics	Instruction SGMer 640	23 décembre 2005	PDF
31	Recommandations concernant l'accès des pouvoirs publics, des services d'intervention d'urgence et des pilotes à bord des navires auxquels s'appliquent le chapitre XI-2 de la convention SOLAS et le code ISPS	Circulaire OMI MSC 1156	23 mai 2005	PDF
32	Directive sur le traitement des personnes secourues en mer	Circulaire OMI MSC167 (78)	20 mai 2004	PDF

(1) La liste des organismes de sûreté reconnus dans le domaine des navires évolue régulièrement. Elle est tenue disponible à l'adresse suivante : <http://www.mer.gouv.fr>. La nomination des organismes de sûreté habilités est publiée au *Journal officiel* de la République française par arrêté individuel.