

## ***BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES***



### **Édition Chronologique n° 60 du 7 août 2020**

TEXTE RÉGLEMENTAIRE PERMANENT

Texte 5

#### **INSTRUCTION N° 1364/ARM/CEMM**

relative à la sécurité maritime dans la Marine nationale.

Du 24 juillet 2020

## INSTRUCTION N° 1364/ARM/CEMM relative à la sécurité maritime dans la Marine nationale.

Du 24 juillet 2020

NOR A R M B 2 0 5 4 7 5 3 J

### Référence(s) :

- [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.](#)

Arrêté du 22 juin 2020 relatif aux règles et dispositions de sécurité maritime applicable à la conception, à la construction et à l'exploitation des navires de guerre de la Marine nationale (n.i. BO ; JO n°156 du 25 juin 2020, texte n° 12).

Arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires (n.i. BO ; JO du 27 février 1988 page 2751).

- [Arrêté N° 52 du 07 mars 2001 relatif à la disponibilité et au maintien en condition opérationnelle des bâtiments en service dans la marine nationale.](#)

Arrêté du 13 mars 2012 relatif aux futurs navires de guerre relevant d'un examen local au sens du décret 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution (n.i. BO ; JO n° 71 du 23 mars 2012 page 5286, texte n° 38 ).

- [Instruction N° 1618/ARM/CAB du 15 février 2019 sur le déroulement des opérations d'armement.](#)

Convention cadre n° 30 ANFR 2014 entre l'Etat et l'ANFR du 13 mars 2015 (n.i. BO)

Note n° 2070/ARM/EMM/MDR - n° DGA01D1D19048341/ARM/DGA/DT/ASN du 6 novembre 2019 relatif au mandat du comité de suivi du référentiel technique de rigueur (n.i. BO).

Protocole entre la DAM et la Marine nationale du 4 mai 2012 (n.i. BO).

### Texte(s) abrogé(s) :

- [Instruction N° 000-28850-2007/DEF/EMM/EXPERT/CN du 04 mai 2007 relative à l'autorisation de naviguer des bâtiments de la flotte et au contrôle de la sécurité maritime.](#)

Instruction n° 0-46077-2007 DEF/EMM/EXPERT/CN du 5 juillet 2007 relative aux règles et dispositions de sécurité relatives à la conception et à la construction des bâtiments de guerre de surface de la Marine nationale (n.i. BO).

### Classement dans l'édition méthodique :

BOEM [470-0.1.](#)

### Référence de publication :

## Préambule

La sécurité maritime est définie comme l'ensemble des règles et dispositions applicables à la conception, la construction et à l'exploitation des navires de guerre de la Marine nationale permettant de garantir la prévention des risques en matière de sécurité des navires, de prévention de la pollution et de santé et de sécurité au travail des personnels militaires et civils présents à bord. Elle repose sur une conception sûre, une réalisation conforme, une configuration suivie, maintenues en cohérence avec les procédures d'exploitation, la qualification et l'entraînement de l'équipage.

Déclinant l'arrêté cité en deuxième référence, la présente instruction précise les modalités d'élaboration, de contrôle et de suivi de ces dispositions de sécurité maritime. Elle s'applique en premier lieu aux navires de guerre <sup>(1)</sup> et sous-marins rentrant en service et ayant vocation à être opérés par du personnel de la Marine nationale, et aux bâtiments disposant déjà d'un permis de naviguer.

Pour les navires de guerre en service n'ayant pas fait l'objet d'une délivrance d'un permis de navigation au neuvage, l'objectif du suivi de sécurité maritime doit être de garantir sa non régression. L'autorité organique saisit donc la commission de sécurité maritime (CSM) pour instruire des dispositions réalistes transposées de la présente instruction

L'opportunité ouverte <sup>(2)</sup> d'appliquer ces modalités au suivi de sécurité maritime des drones ou engins nautiques, qu'ils soient de surface ou sous-marins, sera instruite par la commission permanente des programmes et des essais des bâtiments de la flotte (CPPE), pour chaque situation, en amont de l'acquisition.

L'effort à consentir pour définir un référentiel de sécurité maritime prenant en compte les spécificités de l'emploi militaire doit être adapté au cas par cas, et mesuré à l'aune de la maîtrise des risques que le respect de ces dispositions permettra effectivement pour l'équipage, les tiers et l'environnement, tout au long de la vie du bâtiment.

## 1. LE RÉFÉRENTIEL DE SÉCURITÉ MARITIME.

Le référentiel de sécurité maritime (RSM) d'un bâtiment est proposé par l'équipe de projet de l'opération d'armement ou d'entretien majeur concernée, examiné et validé par la CSM, approuvé par le chef d'état-major de la Marine (CEMM) ou son délégué.

Les exigences qui constituent ce RSM sont exprimées sous forme de références aux corpus ci-dessous. Elles sont établies en cohérence avec les procédures d'exploitation du navire et les qualifications de l'équipage.

### 1.1. Conventions internationales, directives ou règlements européens, Code des transports.

- conventions internationales adoptées au sein de l'organisation maritime internationale : convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), convention internationale sur les lignes de charge (LOAD LINES), règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG) ;

- directives ou règlements intéressant la sécurité des navires ou la protection de l'environnement (gaz à effet de serre, dispositions relatives à la déconstruction, ...);
- dispositions techniques prévues par le code des transports [règlement annexé à l'arrêté cité en troisième référence..

## 1.2. Règles techniques spécifiques aux navires de guerre.

Elles sont constituées des règles techniques spécifiques aux navires de guerre, issues :

- des dispositions définies par les accords internationaux de standardisation au sein de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) ;
- du référentiel technique lié à la conception des navires de guerre, élaboré par la direction générale de l'armement (DGA) ;
- des dispositions liées à l'exploitation des navires de guerre propres à la Marine Nationale.

## 1.3. Règlements issus de sociétés de classification.

Le cas échéant, le RSM intègre également tout ou partie d'un règlement élaboré par une société de classification habilitée. Le RSM indique dans ce cas que le navire fait l'objet d'une vérification de conformité à un règlement de classification à la construction, et précise les dispositions prises s'il est retenu de ne pas le suivre en classe dans le cadre du maintien en condition opérationnelle<sup>(3)</sup>.

## 2. LE TITRE DE NAVIGATION.

Tout navire ou équipement naval qui possède un RSM au sens de l'arrêté cité en deuxième référence, doit être muni d'un titre de navigation valide pour prendre la mer lorsqu'il est conduit par un équipage de la Marine nationale. Une autorisation de naviguer, à caractère temporaire, est nécessaire pour naviguer pour la durée de la phase d'essais<sup>(4)</sup>.

Le permis de navigation, à caractère définitif, atteste que les contrôles de sécurité du navire effectués selon les dispositions décrites dans le présent document ont permis de vérifier la conformité à son RSM, et le cas échéant de tracer les écarts résiduels. Il définit un cadre d'emploi du navire pour une navigation en sécurité. Il est valable tant que les évolutions des caractéristiques du navire ne conduisent pas à modifier son RSM.

Le CEMM ou son délégataire délivre le permis de naviguer ou l'autorisation de naviguer pour essais au vu de l'avis motivé de la CSM.

Hors circonstances exceptionnelles, tout emploi qui s'écarte des conditions de validité du permis de navigation requiert l'instruction d'une dérogation motivée, octroyée par le CEMM ou son délégataire.

Dans le cas de navires simples, notamment ceux exploités sans équipage constitué, le processus de délivrance des permis de navigation peut, sur accord de la CPPE après avis de la CSM, être simplifié (permis de navigation directement délivré sur la base du titre de navigation civil émis lors des essais industriels, contrôles allégés pour les séries de bâtiments identiques, seul le bâtiment premier de série faisant l'objet d'une étude complète).

Dans le cadre du suivi de sécurité maritime des bâtiments en service qui n'ont pas fait l'objet d'une délivrance d'un permis de navigation au neuvage, un titre de navigation sera délivré à l'issue de l'étude de sécurité maritime mentionnée *supra*, finalisant ainsi la vérification de non régression.

## 3. CONTRÔLE DE LA CONFORMITÉ AU RÉFÉRENTIEL DE SÉCURITÉ MARITIME AU NEUVAGE.

La vérification de la conformité à leur RSM des projets étudiés en CSM pendant la phase de réalisation des programmes ou opérations d'armement, s'intègre dans le processus de qualification / mise en service cité dans l'instruction en [sixième référence](#), et plus spécifiquement dans l'établissement du plan commun d'essais et d'expérimentations.

La conformité au RSM est démontrée par la combinaison de deux types de preuves :

- des documents relatifs à la conception et à la réalisation, produits par l'équipe de programme intégrée (EDPI), dont le but est de s'assurer de la conformité du dossier de définition du navire au RSM (matrice de conformité) ;
- des vérifications *in situ*, effectués par des contrôleurs mandatés par la CSM dont le but est de s'assurer de la conformité du navire produit au RSM (système de visite).

Les matrices de conformité et les essais prévus par le système de visite ont vocation à être pris en compte par l'EDPI dans le processus de réception contractuelle. Dans le cas d'une série de bâtiments, cette combinaison de preuves peut être adaptée au regard des conformités déjà acquises pour le bâtiment tête de série et qui seraient valables pour les autres bâtiments de la série.

La CSM organise et répartit les contrôles et vérifications *in situ* du système de visite, le cas échéant sous la forme d'une commission de visite, et en définissant les modalités conjointement avec l'EDPI pour s'insérer dans le processus contractuel. Elle s'assure de la formation et de l'entretien des compétences de ses contrôleurs et organise les appels à assistance technique vers la direction des affaires maritimes [dans le cadre fixé par les cinquième et neuvième références], ou vers l'agence nationale des fréquences (ANFR) dans le cadre fixé par la septième référence

Elle assure l'archivage des références et preuves de sécurité maritime établies au neuvage et leur mise à disposition des membres de la CSM, notamment des autorités chargées du suivi de la sécurité maritime en service.

## 4. CONTRÔLE DE LA CONFORMITÉ AU RÉFÉRENTIEL DE SÉCURITÉ MARITIME EN SERVICE.

Le suivi de la sécurité maritime est transféré de la CPPE vers l'autorité organique après la délivrance du permis de navigation, après accord entre le président de la CPPE et l'autorité organique sur les conditions du transfert et la composition du dossier de transfert. Des réserves peuvent toutefois rester suivies en CSM, si l'autorité organique le souhaite. Le transfert complet du suivi de sécurité maritime, suivi des réserves compris, intervient au plus tard lors de la réunion anniversaire de l'admission au service actif (ASA+1) du dernier de série.

L'autorité organique est chargée du suivi de sécurité maritime des navires placés sous sa responsabilité. A ce titre, elle s'assure du respect des exigences du RSM au long de la vie du bâtiment et du respect des conditions imposées par le permis de navigation, notamment la cohérence avec les procédures d'exploitation et les qualifications des équipages.

Il appartient à l'autorité organique d'intégrer ce contrôle de conformité aux attendus du permis de navigation, aux processus d'exploitation du navire, et de le faire intégrer au maintien en condition opérationnelle, et à la gestion de configuration.

Le cas échéant, par délégation de signature nominative du CEMM, l'autorité organique accorde des dérogations formelles et ponctuelles, assorties éventuellement de restrictions d'utilisation.

Conformément à l'[arrêté en quatrième référence](#), la non régression par rapport à l'état initial de la sécurité maritime du bâtiment lors de son ASA, qui est de la responsabilité du service de soutien de la flotte (SSF) pour les navires dont la gestion de configuration a été effectivement transférée, est réputée acquise au travers des processus de maîtrise de la configuration, du respect des plans de maintenance, et en particulier du respect des échéances de contrôles réglementaires, et le cas échéant du maintien de la classe.

L'opportunité de modifier le référentiel de sécurité maritime ou les attendus du permis de navigation est étudiée au cours de la vie du bâtiment par l'autorité organique :

- en cas d'évolution technique ou réglementaire susceptible d'affecter les règles et dispositions le constituant ;
- en cas d'évolution significative de la configuration, de l'emploi, ou des règles d'exploitation, ou de dérogations ponctuelles trop fréquentes ;
- systématiquement, dans le cadre de la préparation des arrêts techniques majeurs (ATM) des bâtiments faisant l'objet d'une modernisation, en lien avec la maîtrise d'ouvrage déléguée <sup>(5)</sup>.

Les modifications nécessaires du RSM sont instruites et validées en CSM et approuvées par le CEMM ou son délégataire.

## 5. LA COMMISSION DE SÉCURITÉ MARITIME .

La CSM, dont la composition et les missions sont définies à l'article 10 de l'arrêté cité en deuxième référence, se réunit sur convocation de son président. Elle peut être saisie par les autorités responsables du suivi de sécurité maritime, sur toute question relative à un navire, un type de navire, voire transverse à plusieurs types.

La CSM émet des avis motivés et recommandations concernant les décisions suivantes :

- approbation d'un RSM dont la cohérence avec les procédures d'exploitation et la qualification est vérifiée auprès de l'autorité organique ;
- exemption ou dérogation aux éléments constitutifs du RSM ;
- approbation de la matrice de conformité et du système de visite (cf para 4) ;
- prescriptions émises au vu des écarts au RSM ;
- émission des titres de navigation et renouvellement des autorisations de naviguer.

Le président de la CSM organise les travaux de cette commission et son fonctionnement. Les avis et les recommandations sont normalement pris par consensus.

En l'absence de consensus, le président arrête une position, et les avis différents sont mentionnés au procès-verbal.

Les procès-verbaux signés du président de la CSM sont présentés au président de la CPPE qui les notifie sous forme de décision portant éventuellement des commentaires ou arbitrages.

La CPPE assure le secrétariat de la CSM.

## 6. ANIMATION TRANSVERSE DE LA SÉCURITÉ MARITIME.

Pour assurer la cohérence des actions de suivi de sécurité maritime entre les phases de neuveage, sous responsabilité de la CPPE, et les phases de suivi en service, sous responsabilité des autorités organiques, le président de la CSM assure une fonction de référent « sécurité maritime ». Il a notamment pour mission de :

- conseiller les autorités organiques pour le suivi de sécurité maritime et la mise en application de cette instruction ;
- organiser et faire circuler le retour d'expérience en matière de suivi de la sécurité maritime ;
- porter au niveau du comité de suivi du référentiel technique de rigueur <sup>(6)</sup> les propositions d'évolution permettant d'améliorer la qualité et la pertinence des référentiels techniques constitutifs du référentiel de sécurité maritime.

## 7. DÉLÉGATIONS.

Le président de la CPPE reçoit une délégation de signature nominative du chef d'état-major de la Marine pour approuver les référentiels de sécurité maritime et de leurs évolutions, ainsi que les décisions de délivrance des titres de navigation.

Les commandants organiques dont relèvent les navires et engins concernés reçoivent délégation de signature nominative du chef d'état-major de la Marine pour signer les décisions de dérogations ponctuelles au référentiel de sécurité maritime, dans le cadre du suivi de conformité de la sécurité maritime après la mise en service opérationnel.

## 8. ABROGATION - PUBLICATION.

Les textes suivants sont abrogés :

- l'[instruction n° 000-28850-2007 DEF/EMM/EXPERT/CN du 4 mai 2007](#), relative à l'autorisation de naviguer des bâtiments de la flotte et au contrôle de la sécurité maritime ;
- l'instruction n° 0-46077-2007 DEF/EMM/EXPERT/CN du 5 juillet 2007 (n.i. BO), relative aux règles et dispositions de sécurité relatives à la conception et à la construction des bâtiments de guerre de surface de la Marine nationale.

La présente instruction est publiée au *Bulletin officiel des armées*.



*L'amiral,  
chef d'état-major de la marine,*

Christophe PRAZUCK.

## Notes

<sup>(1)</sup> Au sens de l'article L5000-2-II du Code des Transports.

<sup>(2)</sup> Article 2 de l'arrêté en deuxième référence.

<sup>(3)</sup> Article 5 de l'arrêté en deuxième référence

<sup>(4)</sup> Lorsque le navire relève de l'arrêté cité en cinquième référence et conformément aux dispositions de l'article 25-2 du [décret cité en première référence](#), l'industriel sollicite un titre provisoire auprès de la DAM pour pouvoir conduire des essais à la mer avec un équipage civil.

<sup>(5)</sup> Suivant analyse de la maîtrise d'ouvrage déléguée, l'équipe de programme intégrée (EDPI) peut être également être associée à cette étude.

<sup>(6)</sup> Instauré par la note en huitième référence.