

FAQ relative à la mise en œuvre du règlement (UE) n°1257/2013 du Parlement Européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n°1013/2006 et la directive 2009/16/CE

Le **règlement UE n°1257/2013**, adopté le 20 novembre 2013, vise à réduire les impacts négatifs liés au recyclage, à l'exploitation et à l'entretien des navires battant pavillon d'un État membre. Il met en place des mesures permettant de s'assurer que les navires ne posent, tout au long de leur vie et au stade de leur démantèlement, aucun risque inutile pour la sécurité des travailleurs, la santé humaine et l'environnement.

A cette fin, le règlement reprend, entre autre, une exigence essentielle de la convention de Hong Kong¹ qui est l'obligation de détenir à bord des navires et tout au long de leur cycle de vie un **inventaire des matières dangereuses**. Cette obligation permet d'améliorer la traçabilité, la gestion et le traitement des matières dangereuses.

Ainsi, tous les navires entrant dans le champ d'application du règlement doivent disposer d'un **certificat d'inventaire** en cours de validité et d'un inventaire des matières dangereuses correctement mis à jour. En complément et avant qu'ils soient mis hors service et recyclés, les parties II et III de l'inventaire des matières dangereuses doivent être complétées et un **certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage** délivré.

Cette FAQ a pour objet de préciser les conditions de réalisation de l'inventaire des matières dangereuses des navires battant pavillon français ainsi que les procédures de délivrance des certificats visés par le règlement (UE) n°1257/2013.

¹ Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, adopté en mai 2009 à Hong Kong.

1. Rappel des conditions d'applicabilité du règlement (UE) n°1257/2013 dit « SRR »

1.1 - Objet et champ d'application du règlement

Le règlement SRR s'attache d'une part à mettre en place une gestion rationnelle des déchets dangereux provenant du recyclage des navires. Il tend ainsi à endiguer les effets dommageables sur la santé humaine et l'environnement qui y sont liés.

D'autre part, issue de cette logique de rationalisation des dangers, il prévoit en amont, tout au long du cycle de vie du navire, un renforcement de la sécurité et la protection de la santé humaine et de l'environnement marin.

Le règlement s'applique aux :

- **Navires battants pavillon d'un Etat membre, d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 – ci-après « navires UE » ;**
- **Navires battants pavillon d'un Etat étranger, d'une jauge brute supérieure ou égale à 500, dans les conditions prévues à l'article 12 du règlement – ci-après « navires non-UE ».**

Sont explicitement exclus de son champ d'application les :

- **Navires de guerre**
- **Navires battant pavillon d'un Etat membre ayant été exploité toute leur vie dans les eaux relevant de sa juridiction.**

1.2 - Calendrier d'entrée en vigueur du règlement SRR

Le règlement prévoit l'obligation de tenir à bord pour les :

- Navires UE neufs² : **un certificat d'inventaire et un IHM (partie I)**, à partir du 31 Décembre 2018 (article 32 paragraphe 1)
- Navires UE existants : **un certificat d'inventaire, un IHM (partie I) et un plan** décrivant le contrôle visuel ou par échantillonnage, à partir du 31 Décembre 2020 (article 32 paragraphe 2)
- Navires UE prêts pour le recyclage : **un certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage, un IHM (partie II et III) et un plan de recyclage**, à partir du 31 Décembre 2018
- Navires non-UE : **un certificat d'inventaire, un IHM (partie I) et un plan** décrivant le contrôle visuel ou par échantillonnage, à partir du 31 décembre

² Au sens du règlement, **est considéré comme neuf** un navire pour lequel :

- a) le contrat de construction est passé à la date d'application du présent règlement ou après cette date;
- b) en l'absence de contrat de construction, la quille est posée ou la construction se trouve à un stade équivalent six mois après la date d'application du présent règlement ou ultérieurement; ou
- c) la livraison a lieu trente mois après la date d'application du présent règlement ou ultérieurement;

2. Obligations au titre du règlement

2.1 - Inventaire des matières dangereuses – IHM

L'article 5 du règlement (UE) n°1257/2013 impose la conservation à bord de chaque navire d'un **inventaire des matières dangereuses** (Inventory of Hazardous Materials - IHM).

Cet inventaire comprend trois parties :

- **Partie I** : une liste des matières dangereuses visées aux Annexes I (amiante, substances qui appauvrissent la couche d'ozone, composés et système anti-salissures, etc.) et II (plomb, mercure, substances radioactives, etc.) du règlement, qui sont présentes dans la structure ou l'équipement du navire, et avec l'indication de leur emplacement et de leurs quantités approximatives. Elle rend compte des installations nouvelles contenant des matières dangereuses, et des modifications pertinentes apportées à la structure et à l'équipement du navire.
- **Partie II** : une liste des déchets liés à l'exploitation présents à bord du navire ;
- **Partie III** : une liste des provisions de bord présentes à bord du navire.

Afin d'être valide, l'IHM doit être propre au navire et :

- **Respecter les interdictions ou les restrictions d'utilisation et d'installation** des matières dangereuses visées à l'annexe I du règlement (article 4 du règlement).
- Tenir compte des **directives pertinentes** de l'OMI
- Avoir été **vérifié par l'administration ou un organisme agréé par celle-ci** (*voir le 3 concernant les conditions de réalisation de l'IHM pour les navires battant pavillon français ou de l'UE et le 6 pour un navire non-UE*).

Pour les navires battant pavillon français, les conditions spécifiques de réalisation de l'IHM sont prévues à l'article 140.27 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 et détaillées au point 3 de la présente FAQ.

2.2 - Certificat d'inventaire

Le **certificat d'inventaire** sert à acter de la conformité de la partie I de l'inventaire des matières dangereuses au règlement SRR.

Ce certificat est délivré par l'administration ou un organisme agréé par celle-ci conformément au règlement (CE) n°391/2009 (article 9 du règlement). Pour les navires battant pavillon français, le certificat d'inventaire est délivré, visé et renouvelé au nom

de l'Etat par une société de classification habilitée (I de l'article 3-1 du décret n°84-810 du 30 août 1984).

Il est délivré à l'issue d'une **visite initiale, de renouvellement ou supplémentaire** concluante. La visite permet à l'autorité compétente pour délivrer le certificat de vérifier que la partie I de l'IHM satisfait aux exigences du règlement et donne lieu à la délivrance du certificat d'inventaire (article 8 du règlement).

Sous réserve des dispositions spécifiques de renouvellement (article 9 du règlement), un certificat d'inventaire est **délivré pour une durée déterminée par l'administration qui n'excède pas cinq ans** (article 10). En France, la durée de validité du certificat est de 5 ans (article 130.20 de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires).

Un certificat d'inventaire valide et un inventaire des matières dangereuses régulièrement mis à jour doivent être conservés à bord du navire. Pour les navires UE existants et les navires non-UE, un **plan décrivant le contrôle visuel ou par échantillonnage** sur lequel repose l'établissement de l'inventaire des matières dangereuses est également requis (article 5 paragraphe 4). Ce plan doit être établi en tenant compte des directives pertinentes de l'OMI.

2.2.1 Les visites auxquelles les navires sont ou peuvent être soumis

Pour s'assurer que la partie I de l'inventaire des matières dangereuses satisfait aux exigences du règlement et afin de délivrer un certificat d'inventaire, les navires sont soumis aux visites suivantes (article 8) :

Une visite initiale : effectuée avant l'entrée en service du navire ou avant la délivrance du premier certificat d'inventaire. Pour les navires existants, cette visite doit être effectuée au plus tard le 31 décembre 2020. Pour les navires existants destinés au recyclage, la visite initiale et la visite finale peuvent être effectuées en même temps.

Une visite de renouvellement : effectuée à des intervalles définis par l'administration, ne pouvant pas dépasser cinq ans, elle permet de renouveler un certificat d'inventaire.

Une visite supplémentaire : elle peut être générale ou partielle et est effectuée si le propriétaire le demande après une modification, un remplacement ou une réparation importante de la structure, de l'équipement, des systèmes des installations, des aménagements et des matières qui a une incidence sur l'IHM. La visite permet d'assurer que les travaux ont été réalisés de telle sorte que le navire continue de satisfaire aux exigences du règlement et que la partie I de l'inventaire est modifiée comme il convient.

2.2.2 Renouvellement et prorogation du certificat d'inventaire

L'administration ou l'organisme agréé par celle-ci délivre, vise ou proroge un certificat d'inventaire dans les conditions suivantes :

- **Lorsque la visite de renouvellement est concluante dans la période de trois mois avant l'expiration du certificat d'inventaire existant ou après l'expiration du certificat d'inventaire ou plus de trois mois avant l'expiration du certificat d'inventaire existant** : le nouveau certificat est valable à partir de la date de l'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'excède pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant (paragraphe 3 de l'article 9) ;
- **Lorsque la visite de renouvellement a été concluante et qu'aucun nouveau certificat d'inventaire ne peut être délivré ni placé à bord du navire avant l'expiration du certificat existant** : l'administration ou l'organisme agréé approuve le certificat existant et celui-ci est accepté comme valable pour une période ultérieure qui n'excède pas cinq mois à compter de la date d'expiration (paragraphe 4 article 9) ;
- **Dans le cas d'un certificat d'inventaire délivré pour une période inférieure à cinq ans** : l'administration ou l'organisme agréé peut proroger la validité du certificat existant pour une période ultérieure qui n'excède pas cinq ans (paragraphe 5 de l'article 9) ;
- **Si, à la date d'expiration du certificat d'inventaire, un navire ne se trouve pas dans un port ou un mouillage dans lequel il doit subir une visite** : l'administration peut, si cela est opportun proroger la période de validité du certificat d'inventaire pour une période n'excédant pas trois mois, pour mettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit subir une visite. Toute prorogation accordée est subordonnée à l'achèvement de la visite dans ce port avant l'appareillage du navire. Un navire auquel une prorogation est accordée n'est pas autorisé, en vertu de cette prorogation, à quitter ce port sans qu'un certificat lui ait été délivré. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat d'inventaire est valable pour une période qui n'excède pas cinq ans à compter de la d'expiration du certificat existant avant l'octroi de la prorogation (paragraphe 7 article 9) ;
- **Un certificat d'inventaire d'un navire effectuant des voyages courts peut être prorogés par l'administration pour une période de grâce ne dépassant pas un mois à compter de sa date d'expiration**. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat d'inventaire est valable pour une période qui n'excède pas cinq ans à compter de la d'expiration du certificat existant avant l'octroi de la prorogation (paragraphe 8 article 9).

2.3 - Certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage

Le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage est le document obligatoire pour permettre au navire d'être recyclé conformément au règlement.

Le règlement impose une visite **finale** avant la mise hors service du navire et avant le début des opérations de recyclage (article 8 paragraphe 7). Cette visite permet la délivrance du certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage

Cette visite permet à l'administration ou l'organisme agréé par celle-ci, conformément au règlement (CE) n°391/2009, de vérifier que :

- Les trois parties de l'inventaire des matières dangereuses sont renseignées et répondent aux exigences du règlement, c'est-à-dire que la partie I de l'inventaire est à jour et que les parties II et III sont dûment complétées.
- Le plan de recyclage du navire reflète correctement les informations figurant dans l'IHM et satisfait aux exigences de l'article 7 relatif au plan de recyclage ;
- L'installation de recyclage de navire dans laquelle il est prévu de recycler le navire figure sur la liste européenne.

Lorsque la visite finale s'avère concluante, l'administration ou l'organisme agréé délivre un **certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage** pour une durée n'excédant pas trois mois (paragraphe 3 article 10). Ce certificat est complété par l'inventaire des matières dangereuses (partie I à jour et parties II et III complétées) et le plan de recyclage du navire.

Pour les navires battant pavillon français, le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage est délivré, visé et renouvelé au nom de l'Etat par une société de classification habilitées (I de l'article 3-1 du décret n°84-810 du 30 août 1984).

Prorogation du certificat de recyclage et dispositions transitoires

Le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage peut être prolongé par l'administration ou par un organisme agréé ou autorisé par celle-ci pour un trajet unique de point à point à destination de l'installation de recyclage de navires (*article 10 paragraphe 5*). Pour les navires battant pavillon français, l'article 8 du décret n°84-810 précise que le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage peut être prorogé par la société de classification habilitée ou par le chef du centre de sécurité compétent, sous réserve que celui-ci en ait effectué la délivrance, pour un voyage unique à destination de l'installation de recyclage des navires.

Pour les navires existants destinés au recyclage, la visite initiale doit avoir lieu avant le 31 décembre 2020 conformément au règlement (*article 8 paragraphe 4*). Lorsque le navire se destine au recyclage, la visite initiale et la visite finale peuvent être effectuées en même temps. Dans cette hypothèse, seul le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage est délivré (*article 9 paragraphe 1*).

3. Réalisation des IHM pour les navires battant pavillon français

De manière spécifique, et afin de préserver la sécurité sanitaire de ses agents et marins, la France a aménagé des règles spécifiques concernant la matière

dangereuse que représente l'amiante.

Le décret n°2017-1442 du 3 octobre 2017 relatif à la prévention des risques liés à l'amiante à bord des navires a ainsi pour objet de renforcer la protection des personnes embarquées contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante. Ce décret impose pour répondre à ses objectifs la réalisation d'un « **dossier technique amiante** » (DTA).

Par conséquent, pour les navires français soumis au règlement (UE) n°1257/2013, l'inventaire des matières dangereuses doit être réalisé conformément aux prescriptions nationales en matière de repérage de l'amiante afin que l'IHM puisse se substituer au DTA.

Ainsi, il convient de préciser l'articulation entre les obligations au titre de la réglementation française relative à l'amiante et les obligations au titre du règlement SRR relatives aux matières dangereuses pour les navires battant pavillon français.

3.1 - Réalisation de la partie amiante de l'IHM

Conformément au règlement « SRR », un navire doit être en tout temps en possession d'un inventaire des matières dangereuses, qu'il vienne compléter un certificat d'inventaire ou un certificat attestant qu'un navire est prêt pour le recyclage.

La partie I de cet inventaire des matières dangereuses concerne la liste des matières dangereuses présentes dans la structure ou l'équipement du navire, et avec l'indication de leur emplacement et de leurs quantités approximatives (article 5).

Ces matières sont expressément visées aux annexes I et II du règlement 1257/2013, dont l'amiante figure sur cette liste.

A ce titre, **le DTA constitue une partie de l'IHM en ce qui concerne la partie amiante.**

Ainsi, concernant la partie amiante de l'IHM, un navire sous pavillon français devra respecter les procédures induites par le décret n°2017-1442 (et ses arrêtés) afin que cet inventaire soit conforme aux exigences de la réglementation française.

L'arrêté du 8 janvier 2018 relatif aux modalités d'accréditation des organismes d'inspection réalisant le repérage des matériaux et produits contenant de l'amiante à bord des navires prévues à l'article 3 du décret n°2017-1442 du 3 octobre 2017 relatif à la prévention des risques liés à l'amiante à bord des navires, précise les critères d'accréditation des organismes habilités à opérer le repérage de l'amiante à bord des navires.

La liste de ces sociétés figure de manière permanente, et est régulièrement mise à jour, à l'adresse suivante :
https://tools.cofrac.fr/fr/easysearch/resultats_advanced.php?list-85475964

3.2 - Réalisation de la partie hors amiante de l'IHM

En dehors de la réglementation spécifique applicable à la procédure du DTA, l'inventaire des matières dangereuses doit être effectué par des organismes habilités conformément aux règles prévues à l'article 140.27 de l'arrêté du 23 novembre 1987, soit pour les :

- **Parties I et II** : par les organismes accrédités à cet effet par le Comité français d'accréditation (COFRAC) ou par un organisme national d'accréditation d'un Etat membre de l'UE signataire de l'accord de reconnaissance multilatéral établi dans le cadre de la coordination européenne des organismes d'accréditation (*European Accreditation* ou « EA »³). Ces organismes doivent être des organismes de tierce partie indépendante et être accrédités à cette fin.
- **Partie III** : par un organisme accrédité ou par l'exploitant du navire ou son représentant.

La liste des organismes accrédités par le COFRAC pour la partie hors amiante figure de manière permanente, et est régulièrement mise à jour, à l'adresse suivante :

https://tools.cofrac.fr/fr/easysearch/resultats_advanced.php?list-60055853

4. Questions/réponses pour les armateurs, les compagnies et les sociétés de classification habilitées

Organismes compétents pour la délivrance des documents

1 - Qui peut réaliser l'inventaire des matières dangereuses de mon navire sous pavillon français ?

Pour la partie hors-amiante, l'IHM doit être effectué par des organismes accrédités **par un organisme national d'accréditation** (par le Cofrac ou par tout autre organisme d'accréditation national reconnu en vertu de l'accord « *European Accreditation* »).

L'approbation par une société de classification ne suffit pas. Cette croyance erronée provient du fait que des dispositions transitoires prévoyaient que *jusqu'au 1^{er} mars 2019 les inventaires parties I et II des matières dangereuses pouvaient être réalisés par un organisme qui n'est pas accrédité sous certaines réserves (article 140.27, D, du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires)*. Or cette possibilité était uniquement prévue jusqu'au 1^{er} mars 2019.

Depuis le 1er mars 2019, seul un organisme accrédité peut réaliser un inventaire des matières dangereuses.

³ L'accord multilatéral « EA » est un accord signé entre des Etats membres par lequel les signataires reconnaissent et acceptent l'équivalence des systèmes d'accréditation exploités par les autres membres signataires, ainsi que la fiabilité des résultats de l'évaluation de la conformité fournis par les organismes d'évaluation de la conformité accrédités par les autres Etats signataires. Il rend effectif l'objectif européen « Accrédité une fois, accepté partout ».

Pour la partie amiante de l'IHM, les modalités du décret n°2017-1442 s'appliquent.

2 - Qui peut délivrer le certificat d'inventaire de mon navire sous pavillon français ?

Le certificat d'inventaire est obligatoire depuis le 31 décembre 2018 pour les navires neufs et à partir du 31 décembre 2020 pour les navires existants. Afin d'être en règle avec cette obligation, il est nécessaire de se tourner vers les sociétés de classification habilitées compétentes pour délivrer les certificats d'inventaire au nom de l'administration française (conformément au I de l'article 3-1 du décret n°84-810 du 30 août 1984).

3 - Qui peut délivrer le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage ?

Le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage est obligatoire depuis le 31 décembre 2018 pour tous les navires qui ont vocation à être recyclés. Pour les navires sous pavillon français, ce certificat est délivré par les sociétés de classification habilitées (I de l'article 3-1 du décret n°84-810 du 30 août 1984).

Les compagnies ou armateurs qui veulent mettre hors service leurs navires doivent s'adresser à leur société de classification habilitée pour l'obtenir avant le début des opérations de recyclage.

4 – Dans quelles conditions une société de classification habilitée peut-elle délivrer un certificat d'inventaire à un navire sous pavillon français construit à l'étranger et dont l'inventaire des matières dangereuses est réalisé par une société étrangère ?

Le certificat d'inventaire ne pourra être délivré par la SCH que lorsque les conditions de réalisation de l'IHM sont conformes à la réglementation française applicable.

Pour la partie non amiante, l'IHM est recevable dès lors qu'il est réalisé par une société accréditée à ce titre par un organisme d'accréditation national reconnu en vertu de l'accord « *European Accreditation* » (<https://european-accreditation.org/ea-members/directory-of-ea-members-and-mla-signatories/>). Dans ce cas, le jeu de la reconnaissance mutuelle s'applique et la partie non amiante de l'inventaire des matières dangereuses délivré par la société étrangère sera reconnue au même titre qu'un inventaire réalisé par une société accréditée par le Cofrac.

Pour la partie amiante de l'IHM, les modalités du décret n°2017-1442 s'appliquent.

5 – Si une société accréditée par un organisme d'accréditation d'un pays membre de l'accord EA délègue les examens à un laboratoire, mais réalise elle-

même l'inventaire des matières dangereuses, une société de classification française peut-elle délivrer le certificat d'inventaire ?

En France comme dans un autre pays membre de l'Union, il est possible qu'une société accréditée pour réaliser l'IHM délègue l'examen des matières dangereuses à un laboratoire ou un prestataire extérieur.

La délégation doit alors être encadrée par les procédures de qualité de l'organisme accrédité délégant. Il n'est en revanche pas requis que le laboratoire soit lui-même accrédité.

Par conséquent, dès lors que l'organisme accrédité pour la réalisation des IHM respecte son référentiel d'accréditation, la société de classification habilitée pourra délivrer le certificat d'inventaire.

6 – Comment réagir si un inventaire des matières dangereuses est délivré par un organisme étranger, non accrédité par l'organisme d'accréditation national de l'Etat membre concerné ?

Au regard des dispositions du droit français, une société de classification ne pourra délivrer de certificat d'inventaire que lorsque l'IHM est réalisé par une société accréditée à ce titre par un organisme d'accréditation reconnu en vertu de l'accord « *European Accreditation* ». En France, l'organisme national d'accréditation est le Cofrac.

Aucun certificat d'inventaire ne saurait être délivré par les SCH sur la base d'un IHM réalisé par une société non accréditée.

Validité et contrôle des certificats

7 - A quel moment le certificat d'inventaire de mon navire n'est-il plus valable ?

Le certificat d'inventaire cesse d'être valable lorsque la visite de renouvellement n'a pas eu lieu aux intervalles prévus. En France, le certificat d'inventaire est délivré pour une durée de 5 ans. Une visite de renouvellement doit avoir lieu avant son expiration.

Il cesse également d'être valable si l'état du navire ne correspond pas en substance aux indications figurant sur le certificat d'inventaire, y compris lorsque la partie I de l'inventaire des matières dangereuses n'a pas été correctement tenue et mise à jour, pour refléter les modifications apportées à la structure et à l'équipement du navire, en tenant compte des directives pertinentes de l'OMI.

8 - A quel moment le certificat attestant que mon navire est prêt pour le recyclage n'est-il plus valable ?

Le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage cesse d'être valable lorsque l'état du navire ne correspond pas en substance aux indications figurant sur le certificat d'inventaire.

9 - Quels sont les documents obligatoires à bord d'un navire sous pavillon d'un Etat membre de l'Union européenne ?

Pour les navires neufs :

- Certificat d'inventaire
- Inventaire partie I tenu à jour pendant toute la durée de vie opérationnelle du navire

Pour les navires existants :

- Certificat d'inventaire
- Inventaire partie I tenu à jour pendant toute la durée de vie opérationnelle du navire
- Plan établi par le navire décrivant le contrôle visuel ou par échantillonnage sur lequel repose l'établissement de l'inventaire des matières dangereuses.

Pour les navires prévus pour être recyclé :

- Certificat d'inventaire
- Certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage
- Inventaire partie I mise à jour et parties II (liste des déchets liés à l'exploitation présents à bord) et III (liste des provisions de bord présentes à bord) dûment complétées ;
- Plan de recyclage établi par l'opérateur de l'installation de recyclage de navires approuvé explicitement ou tacitement par l'autorité compétente.

Nota : lorsque la visite initiale et la visite finale sont effectuées en même temps, seul le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage est délivré et requis.

Application Outre-mer du règlement SRR

10 - Les navires ultramarins doivent-ils se conformer aux obligations du règlement SRR ?

Les dispositions du règlement SRR sont applicables de plein droit dans les régions ultrapériphériques soit : *la Martinique, Mayotte, la Guadeloupe, la Guyane, la Réunion et Saint Martin.*

Il s'applique par extension à tous les navires, entrant dans le champ d'application du règlement, dans les pays et territoires d'Outre-mer suivants : *Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy, les Terres australes et antarctiques françaises et Wallis-et-Futuna.*

En Polynésie-Française et en Nouvelle-Calédonie il s'applique par extension aux navires relevant de la compétence de l'Etat en matière de sécurité maritime et entrant dans le champ d'application du règlement (plus de 500 de jauge et en navigation internationale), soit :

- *Pour la Polynésie-Française* : les navires de plus de 24 mètres ;
- *Pour la Nouvelle-Calédonie* : les navires effectuant une navigation internationale ou astreints à un titre de sécurité internationale.

Par ailleurs pour rappel, tous navires battant pavillon français ont l'obligation d'avoir un DTA même en outre-mer : cette obligation est invariable car elle est liée à la francisation du navire.

11 - Peut-il y avoir des contrôles par l'Etat du port (PSC) au titre du règlement SRR dans les territoires ultramarins ?

Des contrôles PSC au titre du règlement SRR sont possibles dans les régions ultrapériphériques (*Martinique, Mayotte, la Guadeloupe, la Guyane, la Réunion et Saint Martin*), puisque ces territoires font partie intégrante de l'Union européenne.

En revanche, les pays et territoires d'outre-mer (Nouvelle-Calédonie, Polynésie française, Saint-Pierre-et-Miquelon, TAAF, Wallis-et-Futuna et Saint Barthélémy) ne font pas partie du territoire de l'Union européenne et ne sont pas soumis au droit de l'Union européenne. Par conséquent, les navires faisant escale dans les ports de ces territoires ne feront pas l'objet de contrôles PSC au titre de la conformité au règlement SRR.

Applicabilité du règlement SRR aux navires tiers de l'UE

12 - Les navires battant pavillon d'un pays tiers à l'Union sont-ils soumis au règlement?

A partir du 31 décembre 2020, les navires d'une jauge brute supérieure à 500 battant pavillon d'un État tiers à l'Union européenne sont soumis à l'article 12 du règlement dès lors qu'ils se trouvent dans un port ou un mouillage d'un État membre.

Cet article impose aux navires sous pavillon d'un Etat tiers l'obligation de détenir un IHM ainsi qu'une déclaration de conformité.

En tout état de cause, sont exclus les navires de guerre, auxiliaires ou autres navires appartenant à un État ou exploités par un État et exclusivement utilisés, à l'époque considérée, pour un service public non commercial ainsi que les navires qui sont exploités pendant toute leur vie uniquement dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État membre dont ils battent pavillon.

13 - Quels sont les documents obligatoires à bord d'un navire sous pavillon d'un Etat tiers à l'Union européenne ?

Pour les navires battant pavillon tiers, neuf ou existant :

- Déclaration de conformité délivrée par l'administration du pavillon ou par un organisme autorisé par elle, conformément aux exigences de sa réglementation

nationale, qui peut être conçue sur le modèle prévu par la convention de Hong Kong ;

- Inventaire partie I tenu à jour pendant toute la durée de vie opérationnelle du navire indiquant au minimum les matières potentiellement dangereuses visées à l'annexe I du règlement, à l'exception de l'acide perfluoro-octane-sulfonique (SPFO), et celles visées à l'annexe II le cas échéant.
- Plan établi par le navire décrivant le contrôle visuel ou par échantillonnage sur lequel repose l'établissement de l'inventaire des matières dangereuses

14 - Quelle forme doit prendre la déclaration de conformité ?

La déclaration de conformité est un certificat propre au navire qui est délivré aux navires battant pavillon d'un pays tiers et qui est complété par un inventaire des matières dangereuses. Par ailleurs, il est nécessaire que la déclaration de conformité vise explicitement le règlement (UE) 1257/2013 comme spectre de référence.

Afin que la déclaration de conformité soit valable et conforme au règlement, les sociétés de classification habilitées pour la délivrance de ce document sont invitées à se référer au modèle prévu par la convention de Hong Kong et celui diffusé par l'EMSA dans son guide sur les inspections.

Questions concernant les obligations et tolérances en temps de COVID-19

15 - Est-ce que les navires sont obligés de se conformer aux obligations du règlement SRR alors que la crise sanitaire liée à l'épidémie de COVID-19 rend difficile la mise en conformité avec les règles imposées ?

Les circonstances exceptionnelles liées à la crise sanitaire actuelle sont prises en considération par l'Union Européenne et les différentes autorités de contrôle des Etats membres.

Le principe reste que le propriétaire est responsable du respect des obligations en matière d'IHM et le contrôle du respect des obligations issues du règlement relève du pouvoir des États du port de l'UE.

Cependant si les obligations du règlement SRR demeurent, leur mise en œuvre est aménagée afin de tenir compte des difficultés de déplacement et d'organisation des visites nécessaires à la réalisation de l'IHM et à la délivrance des certificats ad hoc.

Les compagnies sont invitées à se référer aux lignes directrices émises par la Commission en la matière :

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52020XC1020\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52020XC1020(01))

La Commission retient deux scénarios :

- 1) Navires sans IHM et/ou certificat associé valable : le propriétaire/capitaine du navire doit prouver que toutes les mesures ont été prises en vue d'obtenir la certification requise. Il appartiendra à l'inspecteur de décider, au cas-par-cas, si

ces raisons sont recevables sur la base des circonstances particulières applicables au navire en question. Si l'inspecteur accepte les preuves fournies un avertissement sera tout de même adressé au navire et enregistré dans le module dédié au recyclage des navires de THETIS-EU. Les documents devront être complétés dans les 4 mois suivant l'inspection.

- 2) Navire disposant d'un IHM partiel et d'un certificat d'inventaire ou attestant que le navire est prêt pour le recyclage ou de la déclaration de conformité sans qu'il y ait eu échantillonnage à bord : un certificat fondé sur un IHM sans échantillonnage à bord est en principe irrecevable. Toutefois, une visite/échantillonnage à distance peut à titre exceptionnel être acceptée, s'il existe des preuves que l'Etat du pavillon y a consenti. Il appartiendra à l'inspecteur de décider, au cas-par-cas, si ces raisons sont recevables sur la base des circonstances particulières applicables au navire en question. Si l'inspecteur accepte les preuves fournies un avertissement sera tout de même adressé au navire et enregistré dans le module dédié au recyclage des navires de THETIS-EU. Les documents devront être complétés dans les 4 mois suivant l'inspection.

16 - En période de crise sanitaire, l'approbation par une société de classification habilitée permet-elle de rendre « valide » un inventaire des matières dangereuses ?

Compte tenu du contexte de la crise covid, la détention par un navire de son certificat d'inventaire à partir de la date prévue par le règlement peut ne pas s'avérer possible. Ainsi et dans la continuité des lignes directrices émises par la Commission européenne, l'administration du pavillon français tolère la délivrance par les sociétés de classification habilitées de certificats partiels pour une durée de validité de 4 mois.

Les procédures et conditions de réalisation de l'IHM imposées par la réglementation française doivent être respectées. L'IHM bien que partiel devra donc être réalisé par un organisme accrédité. L'intervention d'organismes non accrédités rendra impossible la délivrance d'un certificat partiel provisoire.

Pour qu'un certificat partiel soit valide, toutes les étapes documentaires du processus d'établissement de la partie I de l'inventaire doivent être réalisées. Seule la mise en pratique de la vérification visuelle/par prélèvement d'échantillons à bord peut être partiellement ou totalement manquante provisoirement. Le certificat d'inventaire partiel temporaire devra faire mention du fait que l'IHM est incomplet.

Pour autant il est rappelé que cette forme de tolérance dans la certification de l'inventaire des matières dangereuses ne dispense aucunement l'armateur de mettre en œuvre dans les meilleurs délais toutes les diligences nécessaires dans la mise en conformité du navire et de sa certification.

17 - En période de crise sanitaire, l'obligation de réaliser le diagnostic technique amiante pour la partie I de l'inventaire des matières dangereuses est-elle maintenue ?

Le DTA est obligatoire depuis le 1er janvier 2019 dans sa forme définitive. Dès lors, la partie I de l'IHM doit nécessairement être réalisée conformément aux prescriptions nationales en matière de repérage de l'amiante. Aucune tolérance concernant le non-respect de cette obligation, antérieure à la crise sanitaire, n'est appliquée.

18 - En période de crise sanitaire, quelles sont les conditions de délivrance du certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage ?

La délivrance du certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage se fait dans les mêmes conditions que celles prévues en période normale.

Ce certificat ne peut être délivré que sur la base d'un certificat d'inventaire complet, partie I à III, sans qu'aucune dérogation ne soit possible. Aucun certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage ne saurait être délivré sur la base d'un certificat d'inventaire partiel.

Infos pratiques

Liste et carte des organismes d'accréditation européens :

<https://european-accreditation.org/ea-members/directory-of-ea-members-and-mla-signatories/>

Site du COFRAC recensant les organismes accrédités pour l'élaboration du DTA :

https://tools.cofrac.fr/fr/easysearch/resultats_advanced.php?list-73067730

Organismes accrédités au 25 septembre 2020 : ADX Groupe, APAVE, ATHOS SOLUTIONS NORD PAS DE CALAIS, Bureau Veritas Exploitation, Dekra Industrial, FMDC Diagnostics, Ship & Building Asbestos Control, WEGROUP

Site du COFRAC recensant les organismes accrédités pour la délivrance de l'inventaire des matières dangereuses :

https://tools.cofrac.fr/fr/easysearch/resultats_advanced.php?list-60055853

Organismes accrédités au 27 mai 2020 : ADX Groupe, APAVE, Bureau Veritas Exploitation, Ship & Building Asbestos Control

Site de l'EMSA et accès aux guides (en anglais) :

<http://www.emsa.europa.eu/newsroom/latest-news/item/3721-guidance-on-inspections-of-ships-by-the-port-states-in-accordance-with-regulation-eu-1257-2013-on-ship-recycling.html>

<http://www.emsa.europa.eu/newsroom/latest-news/item/3003-emsa-guidance-on-the-inventory-of-hazardous-materials.html>

Liste de la réglementation applicable

- Convention internationale de Hong Kong pour un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, adoptée le 15 mai 2009
- Résolution MEPC 269(68), Guidelines for the development of inventory of hazardous materials
- Règlement 1257/2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) n°1013/2006 et la directive 2009/16/CE
- Communication de la commission sur les lignes directrices relatives au contrôle de l'application des obligations au titre du règlement de l'UE sur le recyclage des navires en ce qui concerne l'inventaire des matières dangereuses des navires opérant dans les eaux européennes (2020/C 349/01)
- EMSA Guidance of the inventory of hazardous materials, 2017
- EMSA Guidance on inspections of ships by the port States in accordance with Regulation (EU) 1257/2013 on ship recycling, 2019
- 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
- Décret n° 2017-1442 du 3 octobre 2017 relatif à la prévention des risques liés à l'amiante à bord des navires
- Arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, division 140
- Arrêté du 14 décembre 2012 fixant les conditions de certification des entreprises réalisant des travaux de retrait ou d'encapsulage d'amiante, de matériaux, d'équipements ou d'articles en contenant.
- Arrêté du 8 janvier 2018 relatif aux modalités d'accréditation des organismes d'inspection réalisant le repérage des matériaux et produits contenant de l'amiante à bord des navires