

Décret n° 2020-600 du 19 mai 2020 portant modification du 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 et de l'article R. 1621-12 du code des transports

JORF n°0124 du 21 mai 2020

Dans le cadre de la réforme « Affaires Maritimes 2022 », le décret n° 2020-600 du 19 mai 2020 portant modification du 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 et de l'article R. 1621-12 du code des transports, élargit le périmètre de la délégation de l'Etat aux sociétés de classifications habilitées pour la délivrance des titres et certificats des navires d'une part, et met en œuvre les décisions prises en matière de déconcentration et délocalisation des décisions individuelles administratives d'autre part. Le décret introduit également de nouvelles définitions permettant d'accompagner le développement des activités professionnelles dans la bande littorale, avec une nouvelle catégorie de navires de charge : les *navires de services et d'activités côtières* (NSAC). Il modifie la composition de la commission centrale de sécurité et des commissions locales d'essai. Il actualise la liste des personnes pouvant participer aux visites des navires. Il prévoit les conditions des visites des navires rouliers à passagers et engins à passagers à grande vitesse. Il instaure une obligation d'information du bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEA mer) pour les exploitants de navire, les capitaines de navire et les sociétés de classification.

Le décret transpose la directive (UE) 2017/2110 du Parlement européen et du Conseil du 15 novembre 2017 relative à un système d'inspections pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse, modifiant la directive 2009/16/UE et abrogeant la directive 1999/35/CE.

Le décret n° 2020-295 du 23 mars 2020 (JORF 25 mars) modifie les compétences du guichet unique « RIF » qui procédait depuis sa création, en 2006, à la délivrance du certificat national de jaugeage des navires, relevant de la compétence des douanes. Cette délivrance a été délégué à des sociétés de classifications habilitées ou aux services déconcentrés. Ce décret met les dispositions réglementaire relatives au guichet unique en conformité avec les évolutions de compétences ([décret n° 2006-142 du 10 février 2006](#)).

Nous reprenons ci-dessous la présentation mise en ligne par le Ministère, puis l'analyse d'Érick Demangeon, mardi 21 avril 2020, - *l'antenne- Les transports au quotidien*, puis la présentation du rapport 2020 de la Cour des comptes, « **Le contrôle de la sécurité des navires et de leurs équipages : une mutation à approfondir et à mettre en œuvre** », Rapport public annuel, février 2020, enfin la présentation par le directeur des Affaires maritimes du projet **Chantier de modernisation « Affaires maritimes 2022 » (AM 2022)** :

Sécurité des navires professionnels : la réglementation évolue 27 mai 2020

Le premier volet de la réforme de l'inspection des navires est entré en vigueur avec la publication au Journal officiel d'un nouveau décret le 21 mai 2020. Il contient deux mesures phares : une meilleure répartition des compétences entre l'administration et les sociétés de classification pour la certification des navires et la création d'un nouveau concept de navires de services et d'activités côtières.

Cette évolution s'inscrit notamment dans le cadre de la démarche de modernisation « Affaires maritimes 2022 », menée par la direction des affaires maritimes.

Deux mesures principales : un périmètre étendu pour les sociétés de classification et la création de navires de services et d'activités côtières

Les sociétés de classification habilitées sont désormais compétentes pour délivrer les titres et certificats de sécurité aux navires d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres, à l'exception des navires de transport de passagers. Cette mesure avait été initiée dans le cadre des travaux de la Loi d'orientation des mobilités. Les sociétés de classification agissent par délégation de l'État, leur activité est ainsi étroitement surveillée par l'administration via des mécanismes de contrôle dits de « second niveau ». Cette meilleure répartition des compétences permettra notamment d'éviter les doublons d'inspections.

Une nouvelle catégorie de navires de charge est également créée : *les navires de services et d'activités côtières* (NSAC). Cette création répond au développement récent d'une grande variété d'activités de services en zone littorale : surveillance de l'environnement, livraison de biens et dépannage en zone de mouillage ou dans les marinas, usage de « bateau-taxi » ...

5. Navire de services côtiers ou d'activités côtières : tout navire de charge, d'une longueur inférieure ou égale à 12 mètres, à usage professionnel, fournissant dans la zone côtière une prestation de service, à l'exclusion des activités de pilotage, de remorquage ou de lamanage dans les ports de pêche et de commerce, telle que :

« a) Le transport de personnes, à l'exclusion de l'exploitation d'un service régulier ;

« b) Le transport et la livraison de biens ;

« c) La gestion et la surveillance du plan d'eau ou de l'environnement. »

Elle permet la mise en place d'un cadre réglementaire adapté à la spécificité de l'exploitation de ces navires. Ce nouveau statut sera complété par des dispositions techniques spécifiques et par un régime de qualifications adapté.

Des mesures d'accompagnement : l'inspection des car-ferries et des navires à grande vitesse et la délocalisation de décisions administratives

Le décret permet également d'appliquer la réglementation européenne relative au système d'inspection pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de navires rouliers à passagers et d'engins à passagers à grande vitesse (directive européenne 2017/2110).

Le texte transfère par ailleurs la prise de certaines décisions individuelles relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes aux directeurs interrégionaux de la mer (DIRM), au guichet unique du registre international français (RIF) et aux chefs de centre de sécurité des navires (CSN). Ces mesures participent à la simplification du paysage administratif et au rapprochement de l'administration des usagers.

Enfin, le texte définit de nouvelles modalités de transmission des informations relatives aux enquêtes sur des naufrages et accidents de mer, renforçant ainsi le rôle du Bureau enquêtes accidents mer (BEA mer).

Un second volet de la réforme de l'inspection des navires est déjà en préparation. Il vise à mettre en place un mécanisme de ciblage utilisant la data-science, qui se substituerait ainsi aux visites périodiques des navires par les inspecteurs des centres de sécurité. Ce nouveau dispositif innovant et fondé sur l'approche par gestion des risques concernera les navires de charge et de pêche de longueur inférieure à 24 mètres. Il sera mis en place progressivement à partir du mois de juin 2020.

<https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/securite-des-navires-professionnels-reglementation-evolue>

Érick Demangeon, mardi 21 avril 2020, - *l'antenne- Les transports au quotidien*

Dans son rapport 2020, la Cour des comptes consacre un chapitre aux contrôles des navires et des équipages. Ses conclusions encouragent leur réorganisation dans le cadre de la réforme "Affaires maritimes 2022".

Après un premier examen en 2012, la Cour des comptes, dans son nouveau rapport, revient sur le contrôle de la sécurité des navires et de leurs équipages par les services de l'État. "Ce contrôle concerne la conception, la construction et l'exploitation des navires dans des conditions satisfaisantes de navigabilité et de préservation de l'environnement, ainsi que les conditions de travail des marins. Il porte sur 14.000 navires immatriculés à l'un des six registres du pavillon français dont près de 9.000 bateaux de pêche, et sur les 6.000 navires étrangers par an qui font escale dans les ports français", souligne son rapport.

Si des progrès "sensibles" sont constatés dans le contrôle des navires étrangers, des "insuffisances" sont relevées sur les flottes sous pavillon français. Le rapport pointe "l'inadaptation persistante des services aux besoins de contrôle", des règles environnementales et sociales en particulier. "Les inspecteurs n'y ont pas été suffisamment formés". La répartition des contrôles entre les centres de sécurité des navires et les directions départementales des territoires et de la mer pour les équipages est critiquée tout comme le manque d'homogénéité des systèmes d'information utilisés par les corps de contrôle.

D'un contrôle à priori à un contrôle à posteriori

Pour la Cour des comptes, ces constats sont à intégrer dans la réforme "Affaires maritimes 2022, menée par la Direction des Affaires Maritimes actuellement. Cette réforme vise à recentrer les actions de l'État en déléguant certaines de ses missions dont de contrôles en amont. Les sociétés de classification privées seront ainsi chargées des visites en vue de la délivrance des titres et certificats réglementaires pour les navires de grande taille. Est également prévue la suppression de la durée de validité des titres et certificats de sécurité pour les "petits navires selon le principe d'une responsabilité accrue de leurs armateurs". Des dispositifs, listés par la Cour, restent à préciser pour leur mise en œuvre dont "les modalités et instruments de contrôle des sociétés de classification

ainsi que pour les petits navires, le régime de sanctions en cas de non-respect des règles" et, de façon plus générale, l'organisation des contrôles réalisés à posteriori à terme au sein de l'État.

https://www.lantenne.com/La-Cour-des-comptes-devance-la-future-reforme-de-la-securite-des-navires-et-des-equipes_a51966.html

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

Article 3-1 Modifié par [Décret n°2020-600 du 19 mai 2020 - art. 4`](#)

I. – Sont délivrés, visés et renouvelés au nom de l'Etat par une société de classification habilitée en application de l'article 42 :

1° Pour tous les navires, à l'exception des navires à propulsion nucléaire ou soumis au recueil international de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord des navires (recueil INF), et lorsqu'ils sont requis :

- le certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère par les moteurs ;
- le certificat international du système antisalissure ;- l'approbation du registre des appareils de levage ;
- le certificat international de franc-bord ;
- le certificat national de franc-bord ; toutefois, pour les navires dont la date de pose de quille est antérieure au 1er septembre 1984, il peut être renouvelé par le chef de centre de sécurité des navires ;
- le certificat d'inventaire et le certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage au sens 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 document de conformité au sens du règlement (UE) n° 2015/757 du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/19/ CE ;

2° Les titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution autres que ceux mentionnés aux alinéas précédents et au 1° du III du présent article, pour :

- les MODU ;
- les navires de charge d'une longueur de référence égale ou supérieure à 24 mètres ;
- les navires spéciaux d'une longueur de référence égale ou supérieure à 24 mètres ;
- les navires de pêche d'une longueur de référence égale ou supérieure à 24 mètres.

II. – Sont délivrés au nom de l'Etat par une société de classification habilitée :

1° (Abrogé) 2° (Abrogé) 3° (Abrogé)

4° Pour tous les navires, si la demande en est formée auprès de la société de classification habilitée, le certificat Panama et Suez ;

5° Pour les engins flottants et navires remorqués, une attestation de conformité à la résolution A. 765 (18) justifiant de la résistance structurelle, de l'étanchéité, de la stabilité et de la sécurité de la navigation dans le respect des directives édictées par cette résolution. Un arrêté du ministre chargé de la mer précise les conditions et les modalités de délivrance de l'attestation de conformité.

III. – Sont délivrés, visés et renouvelés par le chef du centre de sécurité des navires compétent, après avis de la commission de visite ou d'étude :

1° Pour tous les navires :

- le permis de navigation prévu à l'article 4 ;
- le certificat de gestion de la sécurité du navire ;
- le certificat de sûreté du navire ;
- le certificat de travail maritime, après visa de la partie II de la déclaration de conformité du travail maritime et, le cas échéant, délivrance de la partie I de la déclaration de conformité du travail maritime ;
- le certificat social à la pêche ;

2° Les titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution, autres que ceux mentionnés aux alinéas précédents et au 1° du I, pour :

- les navires à passagers ;
- les navires de charge d'une longueur de référence inférieure à 24 mètres ;
- les navires spéciaux d'une longueur de référence inférieure à 24 mètres ;
- les navires de pêche d'une longueur de référence inférieure à 24 mètres ;
- les navires de plaisance à utilisation commerciale ou classés comme navire à voile historique conçus avant 1965 ou la réplique individuelle d'un tel navire ;
- les navires sous-marins ;

3° Les titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution des navires à propulsion nucléaire ou soumis au recueil international de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord des navires (recueil INF). 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, 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.

IV. – **Est délivré par le chef du centre de sécurité des navires compétent, après avis de la commission de visite ou d'étude**, le certificat national de jaugeage pour tous les navires de pêche d'une longueur hors tout inférieure à 15 mètres ;

V. – Le document de conformité à la gestion de la sécurité est délivré et renouvelé à une compagnie par :

1° Le guichet unique du registre international français, après avis de la commission centrale de sécurité, lorsque la compagnie détient au moins un navire immatriculé au registre international français ;

2° Le directeur interrégional de la mer compétent, après avis de la commission centrale de sécurité ou de la commission régionale de sécurité, lorsque la compagnie est soumise à l'application du règlement (CE) n° 336/2006 du 15 février 2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2006 relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil et ne détient aucun navire immatriculé au registre international français.

VI. – Le visa annuel du document de conformité est accordé, après un audit de la compagnie mené dans les conditions prévues à l'article 29-1, par le conducteur d'audit selon des modalités définies par arrêté du ministre chargé de la mer.

VII. – Les visites des navires et les études sur plans et documents, effectuées par les sociétés de classification habilitées en application des I et II, sont réalisées selon les modalités définies par arrêté du ministre chargé de la mer.

Les visites des navires et les études sur plans et documents, effectuées par l'administration en application des III et IV, sont menées dans les conditions fixées par le présent décret et selon les modalités définies par arrêté du ministre chargé de la mer.

Cour des comptes, « Le contrôle de la sécurité des navires et de leurs équipages : une mutation à approfondir et à mettre en œuvre », Rapport public annuel, février 2020, 25p.

Présentation : « L'Etat doit vérifier la bonne application des règles régissant la sécurité des navires et de leurs équipages, qu'il s'agisse des navires battant pavillon français ou des navires étrangers faisant escale dans les ports français. Cette mission de contrôle concerne la conception des navires, leur construction et leur exploitation dans des conditions satisfaisantes de navigabilité et de préservation de l'environnement, ainsi que les conditions de travail des marins.

Elle constitue l'une des trois dimensions de la sécurité maritime, aux côtés de la sûreté et de la sécurité de la navigation. Ces dernières, et en particulier la sûreté, obéissant à des logiques et à des préoccupations distinctes, n'ont pas été incluses dans le périmètre de l'enquête de la Cour dont est issu le présent chapitre.

Comme l'ont malheureusement montré les dernières grandes catastrophes auxquelles la France a été confrontée (naufrages de l'Erika en 1999 et du Prestige en 2002), l'attention portée par la Cour à l'exercice de cette mission se justifie par l'ampleur des risques humains, économiques et environnementaux qui y sont associés. Le naufrage en mars 2019 du Grande America dans le golfe de Gascogne a constitué à ce titre un nouveau signal d'alerte.

L'évaluation menée par la Cour en 2012 avait montré qu'à la suite de ces catastrophes, le dispositif de contrôle avait été renforcé, mais sans cohérence d'ensemble et avec des insuffisances dans la coordination et le pilotage des services concernés, liées notamment à des carences de leurs systèmes d'information. L'efficacité des contrôles était mitigée en ce qui concerne les navires français et insuffisante s'agissant des navires étrangers faisant escale dans les ports français.

La nouvelle enquête conduite par la Cour, dans le cadre de laquelle ont été entendus des représentants des parties prenantes (armateurs, pêcheurs, sociétés de classification), a porté sur la régularité, l'efficacité et l'efficience des actions de l'administration. Elle met en évidence une amélioration incomplète des contrôles (I), du fait notamment d'un pilotage encore insuffisant des services qui en sont chargés, les recommandations formulées sur ce point par la Cour en 2012 n'ayant pas encore été mises en œuvre (II). Alors que le modèle français de contrôle de la sécurité des navires et de leurs équipages va connaître une évolution profonde, l'Etat doit en mesurer toutes les conséquences sur son rôle et son positionnement futurs (III).

v. Cour des comptes, « La sécurité des navires et des équipages : des résultats inégaux et un contrôle inadapté », rapport public thématique, La Documentation française, décembre 2012, disponible sur www.ccomptes.fr

Chantier de modernisation « Affaires maritimes 2022 » (AM 2022)

Thierry COQUIL, Directeur des Affaires maritimes,
Responsable du programme n° 205 : Affaires maritimes

Avec plus de 5 000 kilomètres de côtes et 10 millions de kilomètres carrés de zone économique exclusive (ZEE), la France dispose du deuxième domaine maritime dans le monde. Ses approches maritimes, notamment le long des façades de la Manche et de la Mer du Nord, figurent parmi les plus fréquentées du globe. Dans ces conditions, les questions liées à la sécurité maritime, à la sûreté, à la protection de l'environnement et à la pêche revêtent une importance particulière et constituent un enjeu de société majeur, dont la prise en compte a un impact sur l'ensemble des missions relevant des affaires maritimes.

La mer est un milieu spécifique, écologiquement sensible, emblématique de la mondialisation, où la France joue un rôle éminent tant par sa situation géographique en métropole et outre-mer, que par les rôles diplomatique et économique qu'elle assure sur la scène européenne et internationale. En effet, assurer la libre circulation par voie maritime des biens et des personnes en toute sécurité est un enjeu essentiel avec plusieurs composantes :

- économique et social, avec le soutien à la fois des filières de la flotte de commerce et du commerce extérieur, du tourisme nautique, de la plaisance ;
- environnementale : avec la protection des ressources marines et halieutiques, la lutte contre les pollutions et l'exploitation durable des ressources maritimes par la pêche et l'aquaculture ;
- régaliennne et stratégique.

Dans un secteur particulièrement ouvert mais aussi réglementé internationalement (au sein de l'organisation maritime internationale, de l'organisation internationale du travail et de l'Union européenne), le programme 205 « Affaires maritimes » vise à rendre plus cohérente l'action régulatrice de l'État concernant le navire, le marin, la mer et ses ressources par :

- un accompagnement de l'économie maritime ;
- une politique de sécurité et de sûreté maritimes civiles ;
- la régulation sociale de l'emploi maritime ;
- le soutien à la qualité et au développement du pavillon français ;
- la participation à la protection de l'environnement, en développant les technologies de connaissance et de surveillance, en édictant et en contrôlant la réglementation qui s'applique au navire en matière de rejets dans le milieu (air, eau) ;
- la recherche d'un meilleur équilibre entre les différents usagers de la mer (marine de commerce, pêches et conchyliculture, nautisme, littoral, etc.) par une réglementation et une organisation adaptées, et la réalisation de documents stratégiques de façades et de bassins maritimes, ainsi qu'une participation forte à l'action de l'État en mer (AEM) en interface avec les préfets maritimes ;
- une exploitation durable des ressources maritimes et aquacoles.

Le programme 205 contribue ainsi à la politique maritime intégrée (PMI), et s'appuie pour cela sur les directions interrégionales de la mer (DIRM) et directions de la mer (DM), services des affaires maritimes et direction des territoires, de l'alimentation et de la mer en outre-mer, ainsi que sur les directions départementales des territoires et de la mer (DDTM). Ces différentes directions participent notamment à la mise en œuvre de la stratégie nationale de la mer et du littoral et jouent un rôle majeur dans l'exercice de la planification spatiale maritime.

Afin d'apporter des solutions aux défis sociétaux en offrant un meilleur service aux usagers de la mer, la direction des affaires maritimes a entrepris un chantier de modernisation « Affaires maritimes 2022 » (AM 2022) qui implique toutes les composantes de son action.

Dans ce contexte général, les principaux efforts du programme portent sur les axes suivants :

1) La sécurité maritime est, dans toutes ses composantes, une priorité forte du programme. Elle a en effet pour objectif la préservation de la vie humaine et la protection de l'environnement. Pour répondre à plus de 20 000 demandes d'interventions de secours en mer et plus globalement, pour mener à bien les missions qui leur sont confiées, les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) bénéficient d'un plan de modernisation pour améliorer la surveillance de la navigation, avec notamment l'utilisation de techniques d'intelligence artificielle.

Dans le domaine de la signalisation maritime, les deux priorités sont le maintien en condition opérationnelle des établissements de signalisation maritime, et la modernisation de la flottille de l'armement des phares et balises dans une optique d'efficacité en privilégiant la construction de navires plus polyvalents, mieux adaptés et plus

écologiques. Un programme d'investissement est mené pour prendre en compte les nouvelles technologies et les nouveaux usages et générer les économies de demain. Le patrimoine des phares est maintenu en état afin de permettre leur transfert à d'autres gestionnaires lorsque cela est pertinent.

2) Une formation maritime de qualité doit être maintenue, et passe notamment par la consolidation d'un enseignement maritime au niveau secondaire et la recherche de l'amélioration du niveau de qualification. L'ouverture de classes de BTS maritimes participe à cette évolution en diversifiant la palette des formations dispensées, et en constituant un tremplin pour les titulaires de baccalauréats professionnels maritimes vers l'enseignement supérieur. Cette dynamique se poursuit par la réforme de la formation initiale professionnelle.

Le programme encourage l'évolution de l'enseignement supérieur par l'intermédiaire de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) avec l'adoption d'un contrat d'objectifs et de performance (COP) pour la période 2018-2022. Cette école a vocation à devenir une école maritime de référence internationale en améliorant son rayonnement, à travers les partenariats académiques, le développement de la recherche, son attractivité et l'employabilité de ses diplômés. Elle se positionne dans des secteurs maritimes stratégiques, porteurs pour l'avenir (offshore, énergies marines, cybersécurité, etc.), et modernise son enseignement en s'appuyant sur la transition numérique du domaine maritime, pour accompagner en particulier l'internationalisation des carrières des marins.

3) Le programme consacre une part significative de ses ressources budgétaires au soutien économique de la filière, notamment par des exonérations de charges patronales visant à renforcer l'attractivité du pavillon français et communautaire dans un contexte de concurrence internationale exacerbée, tout en maintenant l'employabilité et la protection des marins français. Le champ de ces exonérations a été étendu par la loi « économie bleue » du 20 juin 2016.

La simplification des procédures administratives qui vise à améliorer la compétitivité des entreprises maritimes ainsi que l'efficacité des services est également un axe important du programme. L'administration des affaires maritimes se réforme structurellement en misant notamment sur les technologies numériques, avec la généralisation progressive de la dématérialisation des procédures.

4) La préservation de l'environnement marin est enfin un axe majeur de développement. En matière de lutte contre les pollutions marines accidentelles (marées noires), le programme maintient les moyens du plan POLMAR-Terre (acquisition et entretien du matériel, organisation d'exercices dans les départements littoraux) tout en travaillant à la modernisation de l'organisation. Les systèmes des CROSS permettent en outre une meilleure identification des navires pollueurs responsables.

Le dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) des affaires maritimes participe à la mise en œuvre de 40 des 45 missions de l'action de l'État en mer (AEM) et dispose pour cela d'unités littorales, de vedettes régionales et de patrouilleurs hauturiers. Dans ce cadre, il est particulièrement impliqué dans la police de l'environnement marin, notamment pour la recherche et la constatation des pollutions marines et la surveillance des espaces protégés en mer, le contrôle des activités maritimes ayant un impact sur l'environnement marin mais aussi dans la police des pêches maritimes. Il réalise ainsi la majorité des contrôles des pêches maritimes effectués dans les eaux françaises et au débarquement. Par son action le DCS participe de manière déterminante à une gestion durable des stocks halieutiques et au développement durable du secteur de la pêche.

Enfin, de nombreux domaines de réglementation et d'inspection des navires visent directement ou indirectement à protéger l'environnement : contrôle des émissions atmosphériques, contrôle du traitement des eaux de ballast, sécurité constructive des navires afin de limiter les accidents qui ont un impact fort sur l'environnement. Une attention particulière est portée aux innovations permettant de rendre les navires plus propres. Des travaux sont en cours pour améliorer le ciblage des contrôles à réaliser.

<https://www.performance-publique.budget.gouv.fr/sites/performance-publique/files/farandole/ressources/2020/pap/html/DBGPGMPRESSTRATPGM205.htm>

La réforme des Affaires maritimes à la une du « marin »

Le marin du 22 mars 2018 consacre son dossier de une à la réforme des Affaires maritimes, vaste plan d'avenir baptisé Projet AM2022 qui prévoit le lancement de 16 chantiers dans les quatre prochaines années, afin de mieux contrôler les activités qui doivent l'être tout en facilitant le développement des activités maritimes. Publié le 23/03/2018

