



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Evaluation de l'exposition des inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes (ISNPRPM) à l'amiante

établi par
Emeric FAURE (IGAM)

Octobre 2025



Table des matières

Introduction	3
Synthèse	3
PARTIE 1 - Etat des lieux du cadre réglementaire au niveau national, européen et international... 5	
1.1 Le cadre réglementaire communautaire et national applicable aux navires sous pavillon français.... 5	
1.1.1 Description détaillée du dispositif réglementaire depuis 1996..... 5	
1.1.2 Appréciation de l'efficacité et de l'application pratique de la réglementation dans la flotte française 8	
1.2 Le cadre réglementaire communautaire et international applicable aux navires étrangers..... 13	
1.2.1 Description de la réglementation internationale :	13
1.1 Appréciation de l'efficacité et de l'application pratique de la réglementation dans la flotte internationale	14
Partie 2 - Analyse des cas rapportés et du niveau de risque d'exposition des ISNPRPM 17	
2.1 Analyse des cas rapportés et documentés par la mission	17
2.1.1 Analyse de risques pour la flotte française..... 17	
2.1.2 Analyse de risques pour la flotte internationale..... 21	
2.2 Analyse du niveau d'exposition des ISNPRPM..... 25	
2.2.1 Dans le cadre de l'activité d'inspection dite du Pavillon	25
2.2.2 Dans le cadre du contrôle par l'Etat du port	27
2.3 Analyse du niveau de prévention des risques pour les ISNPRPM depuis 1996..... 29	
2.3.1 Examen de la réglementation en vigueur et des circulaires publiées par l'administration centrale 29	
2.3.2 Analyse de la mise en œuvre des moyens de prévention par les services déconcentrés..... 29	
2.4 Synthèse du niveau de risque d'exposition pour les ISNPRPM..... 30	
2.4.1 Niveau de risque des ISNPRPM dans le cadre de l'activité du Pavillon..... 30	
2.4.2 Niveau de risque des ISNPRPM dans le cadre de l'activité du contrôle par l'Etat du port..... 32	
2.5 Préconisations dans le cadre de la mise en œuvre d'un protocole de renseignement des cas d'exposition à l'amiante	33
Liste des recommandations	34
Annexes	35

Introduction

Par lettre en date du 4 juin 2025, la ministre de la Transition Ecologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche a confié à l'Inspection générale des affaires maritimes une mission d'évaluation relative à l'exposition à l'amiante des inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes (ISNPRPM).

Cette démarche s'inscrit dans le cadre du dispositif d'allocation spécifique de cessation anticipée d'activité (ASCAA), réservé notamment aux personnels du ministère chargé de la mer et exposés à l'amiante, en application du décret n° 2013-435 du 27 mai 2013 et de l'arrêté du 1er août 2014. Si ces textes reconnaissent l'éligibilité des ISNPRPM ayant exercé avant 1996, plusieurs constats récents interrogent sur la pertinence de cette limite temporelle : présence avérée d'amiante sur certains navires étrangers pourtant certifiés sans amiante et incertitudes liées aux navires construits ou entretenus hors Union Européenne. Ces éléments conduisent les organisations syndicales à s'interroger sur la réalité du risque d'exposition des inspecteurs au-delà de 1996, y compris sur des navires battant pavillon français.

La mission a ainsi pour double objectif, d'une part, de documenter les cas avérés d'exposition des ISNPRPM depuis 1996 dans le cadre des inspections menées sur des navires français et étrangers, et d'autre part, de proposer un protocole permettant, à l'avenir, de tracer et de documenter systématiquement ces situations d'exposition.

Synthèse

L'amiante, longtemps employé dans la construction navale pour ses propriétés isolantes et ignifuges, est aujourd'hui reconnu comme une substance hautement toxique. Son inhalation provoque des pathologies graves et irréversibles, ce qui a conduit à son interdiction progressive dans de nombreux secteurs industriels.

Les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes (ISNPRPM), bien qu'ils ne soient pas mandatés pour les repérages ou l'enlèvement d'amiante à bord des navires peuvent être exposés aux fibres d'amiante de manière passive notamment lorsqu'il est constaté une dégradation forte des matériaux amiantés dans certains locaux. En outre, la découverte d'amiante sur des navires étrangers pourtant déclarés exempts, ainsi que les doutes concernant les bateaux construits ou réparés en dehors de l'Union européenne, ont poussé les syndicats à questionner l'administration sur l'exposition réelle des inspecteurs à ce risque depuis 1996.

Pour répondre à cette question, la mission a d'abord procédé à un recensement de la réglementation nationale, européenne et internationale en matière d'amiante dans le domaine maritime, puis en a évalué le degré réel de mise en œuvre. Dans un second temps, elle a conduit une analyse du risque d'exposition des ISNPRPM aux fibres d'amiante, fondée sur des documents exploitables transmis par les centres de sécurité des navires et les organisations syndicales. Cette évaluation s'appuie sur des critères élaborés à partir d'entretiens avec des experts du repérage amiante et de l'étude des textes réglementaires applicables.

L'analyse révèle que le niveau de risque varie selon les périodes. L'évolution de l'application des réglementations, de leur suivi, ainsi que la nature et la quantité des matériaux amiantés présents à bord ont profondément modifié l'exposition potentielle au fil du temps.

Ainsi, plusieurs périodes distinctes se dégagent pour la flotte nationale comme pour la flotte internationale. Les résultats montrent une réduction significative du risque d'exposition à partir de **2018** pour les navires battant pavillon français et de **2021** pour les navires étrangers faisant escale dans les ports français. À l'inverse, le risque d'exposition apparaît plus élevé — voire avéré dans certains cas — durant la période **postérieure à 1996 et antérieure à 2021**, bien qu'une diminution progressive du risque soit observée sur cette période.

Consciente des limites de l'analyse de risques réalisée — notamment liées à la représentativité des échantillons collectés —, la mission formule plusieurs recommandations destinées à affiner l'évaluation du risque résiduel pour la flotte nationale et internationale et à améliorer les mesures de prévention existantes.

Elle préconise notamment :

- De constituer une **base de données nationale** recensant de façon exhaustive pour tous les navires français les résultats des repérages d'amiante rendus obligatoires par le décret n°2017-1442 ;
- De mener une **campagne ciblée** de collecte de données relatives aux inventaires de matières dangereuses (IHM) des navires étrangers inspectés dans le cadre du contrôle par l'État du port afin de constituer une analyse de risques actualisée de la flotte ;
- Un **renforcement du suivi médical** des inspecteurs susceptibles d'avoir été exposés ;
- La **mise en place de formations initiales et continues obligatoires** sur les risques liés à l'amiante et les méthodes de repérage à bord des navires ;
- L'**amendement de la circulaire du 27 mars 2017** relative à la prévention des risques spécifiques dans l'administration de la mer, afin de rendre **systématique la consultation des inventaires de matières dangereuses (IHM)** avant chaque inspection, dans le but de limiter au maximum les expositions.

PARTIE 1 - Etat des lieux du cadre réglementaire au niveau national, européen et international

1.1 Le cadre réglementaire communautaire et national applicable aux navires sous pavillon français

1.1.1 Description détaillée du dispositif réglementaire depuis 1996

Le **décret n°96-1133 du 24 décembre 1996**, pris en application du code du travail et du code de la consommation applicable au domaine maritime, constitue un texte majeur dans la politique de santé publique et de prévention des risques professionnels. Il établit l'interdiction de la fabrication, de l'importation, de la mise sur le marché et de l'exportation de toutes variétés de fibres d'amiante ainsi que des produits en contenant. Des dérogations limitées et transitoires avaient été prévues à l'époque, uniquement lorsque l'absence de solutions de substitution pouvait être démontrée. Par ailleurs, ce décret renforce les obligations de prévention et de protection des travailleurs exposés, tout en imposant des mesures d'information et d'encadrement destinées à protéger les consommateurs. **Ce texte marque ainsi une étape déterminante dans la sortie progressive de l'usage de l'amiante en France.**

Pour le secteur maritime, deux autres décrets promulgués en 1998 et 2000 viennent renforcer le dispositif de prévention :

- Le **décret n° 98-332 du 29 avril 1998**, relatif à la prévention des risques dus à l'amiante à bord des navires, impose le repérage systématique de l'amiante dans les calorifugeages, flocages et faux plafonds, ainsi qu'une évaluation de l'état de conservation des matériaux amiantés détectés, réalisée selon une grille réglementaire par un expert agréé. En cas de dépassement du seuil de 25 fibres par litre dans l'air, des travaux de retrait ou de confinement deviennent obligatoires. Ce niveau correspond à l'état de conservation 3 — le plus élevé — de l'échelle de dégradation, et impose une intervention dans un délai maximal de 12 mois. Le décret prévoit également des mesures de protection et de prévention pour le personnel intervenant sur ces matériaux, incluant l'information, la formation et l'utilisation d'équipements de protection individuelle adaptés.
- Le **décret n°2000-564 du 16 juin 2000**, relatif à la protection des marins contre l'inhalation d'amiante, fixe pour certaines opérations à bord une valeur limite d'exposition de 0,1 fibre/cm³ (soit 100 fibres par litre), mesurée sur une période d'une heure. Il précise également les conditions de contrôle de l'exposition, les obligations de prévention pour l'employeur, et les mesures de protection individuelle et collective à mettre en œuvre afin de réduire le risque pour l'équipage lors des interventions sur des matériaux contenant de l'amiante.

Deux arrêtés complètent ce dispositif réglementaire, **l'arrêté du 7 février 1996** relatif aux modalités d'évaluation de l'état de conservation des flocages et des calorifugeages contenant de l'amiante et aux mesures d'empoussièrement dans les immeubles bâtis et les navires qui définit la grille d'évaluation pour les experts et **l'arrêté du 20 août 1998** relatif aux conditions

auxquelles doivent satisfaire les organismes sollicitant un agrément pour procéder aux contrôles de la concentration en poussières d'amiante à bord des navires.

En 2002, le **décret n° 2002-293** rend applicable y compris au secteur maritime l'encadrement des travaux exposant les travailleurs à l'amiante, notamment le retrait, l'encapsulage ou le confinement de matériaux amiantés. Il impose à l'employeur de mettre en place des mesures de protection collective et individuelle, d'établir un plan détaillé de travaux précisant les méthodes, les équipements et les procédures de décontamination, et d'assurer l'information et la formation spécifique des intervenants. Le décret prévoit également une surveillance régulière de l'exposition et un suivi médical renforcé des travailleurs concernés. Enfin, il fixe des règles strictes pour la gestion et l'élimination des déchets amiantés, garantissant la sécurité tant des travailleurs que du public.

En résumé, la directive **83/477/CEE** du 19 septembre 1983 qui a été amendée par la directive **2003/18/CE** a été transposée en France par les quatre décrets listés ci-dessus entre 1996 et 2002, couvrant à la fois :

- La protection générale des travailleurs exposés à l'amiante,
- Les situations spécifiques (navires, interventions ponctuelles),
- Les mesures de prévention et le suivi médical.

Dix ans plus tard, le **décret n° 2012-639 du 4 mai 2012** relatif aux risques d'exposition à l'amiante (transposition de la directive 2009/148/CE) propose une évaluation des risques plus détaillée avec la définition de 3 niveaux d'empoussièremment ; un premier niveau lorsque l'empoussièremment est inférieur à 10 fibres par litre, un second niveau lorsque l'empoussièremment est compris entre 10 et 600 fibres/litre et un troisième niveau lorsque l'empoussièremment est supérieur à 600 fibres par litre et inférieur à 2500 fibres par litre. Ce décret fixe également la valeur limite d'exposition professionnelle (VLEP) à 10 fibres par litre sur huit heures qui entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2015.

Enfin, le **décret n°2017-1442 du 3 octobre 2017**, qui abroge le **décret n° 98-332**, qui généralise le repérage systématique de l'amiante à l'ensemble du navire. Il limite à deux cas les actions correctives possibles ; la surveillance périodique lorsque le niveau d'empoussièremment est inférieur à 5 fibres par litre et la réalisation de travaux d'enlèvement ou de confinement de l'amiante lorsque le niveau d'empoussièremment est supérieur à 5 fibres par litre. **Ce texte renforce donc les exigences en matière de prévention et constitue une avancée majeure pour l'élimination définitive de l'amiante à bord des navires français.** Il est accompagné de plusieurs arrêtés pour sa mise en œuvre :

- ❖ **L'arrêté du 20 décembre 2017** qui définit le modèle-type de la grille d'évaluation et le contenu du rapport de repérage exigés par les articles 4 et 5 du décret. Il précise les formats standardisés utilisés par les organismes accrédités pour établir leurs diagnostic-rapports à bord des navires
- ❖ **L'arrêté du 8 janvier 2018** qui fixe les conditions d'accréditation des organismes d'inspection chargés de réaliser le repérage des matériaux ou produits contenant de l'amiante à bord des navires (conformément à l'article 3 du décret). Il précise également les compétences minimales requises pour les inspecteurs mandatés.
- ❖ **L'arrêté du 19 juin 2019** qui rend obligatoire le repérage amiante avant toute opération à bord des navires, conformément au décret et notamment aux articles du code du travail (R. 4412-97 à suivants). Il formalise le cadre méthodologique des missions de

repérage amiante avant travaux (RAT), en particulier pour les navires, bateaux et autres constructions flottantes.

- ❖ **L'arrêté du 25 mars 2022** qui modifie l'arrêté du 19 juin 2019 en étendant le champ d'application du repérage amiante avant travaux à tous les navires battant pavillon français, y compris ceux n'entrant pas initialement dans le périmètre du décret. Il introduit également des dispositions précises sur la formation et le tutorat des opérateurs de repérage

Très récemment, **deux arrêtés pris le 2 juin 2025** ont modifié respectivement l'arrêté du 20 décembre 2027 et l'arrêté du 8 janvier 2018. Le premier arrêté modifie le modèle type du rapport de repérage. L'évolution répond à une demande du terrain, et vise à prendre en compte la pratique d'un diagnostic au contenu « renforcé », au-delà des commandes d'armateurs portant sur le strict programme de repérage en vue de la constitution du dossier technique amiante (DTA). Le second arrêté impose désormais la maîtrise de la norme NF X 46-101 de janvier 2019 par les inspecteurs dans le référentiel d'accréditation des organismes d'inspection accrédités pour les missions en vue de constitution du DTA. Ces deux arrêtés entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2026.

Enfin, la **directive (UE) 2023/2668 du 22 novembre 2023**, en attente de transposition en droit français, marque une avancée majeure dans la prévention des risques liés à l'amiante. Elle prévoit notamment un abaissement de la valeur limite d'exposition professionnelle (VLEP), une amélioration des méthodes de mesurage et de repérage, ainsi qu'une classification renforcée des fibres. Elle introduit également dans son cinquième « considérant » la notion d'**exposition passive**, définie comme une exposition indirecte liée à la simple dégradation de matériaux amiantés, même sans intervention sur ceux-ci. **Cette reconnaissance ouvre la possibilité de considérer comme exposés les agents tels que les ISNPRPM, même en l'absence de manipulation directe de matériaux contenant de l'amiante. Il faut toutefois démontrer au préalable que l'amiante contenu dans les équipements du navire est dégradée et susceptible de libérer des fibres d'amiante.**

En somme, l'ensemble des textes réglementaires concernant l'interdiction de l'amiante à bord des navires et la protection des équipages, présentés dans ce chapitre, témoigne d'une évolution constante du cadre juridique. Les réglementations européenne et française ont été régulièrement mises à jour, d'une part pour intégrer les avancées scientifiques sur les risques sanitaires liés aux fibres d'amiante, et d'autre part pour renforcer l'efficacité des mesures à la lumière des retours d'expérience.

1.1.2 Appréciation de l'efficacité et de l'application pratique de la réglementation dans la flotte française

1.1.2.1 Sur la période 1997 – 2017 :

Si le **décret n° 96-1133 de 1996** a posé le principe d'une interdiction totale de l'amiante, sa mise en application dans le secteur maritime s'est heurtée à plusieurs difficultés des années après son entrée en vigueur. Tout d'abord, certains navires construits avant l'interdiction ont été maintenus en exploitation malgré la présence d'importantes quantités d'amiante¹, notamment dans les calorifugeages, joints et revêtements, rendant complexe la mise en conformité.

De plus, les premières obligations de repérage et de suivi de l'état de conservation des matériaux amiantés introduites par le décret n° 98-332 de 1998 et ses arrêtés souffraient d'un champ d'application incomplet, d'un repérage restreint et d'un manque de moyens techniques et humains. En premier lieu, ce décret excluait les navires de plaisance à usage personnel et les navires de pêche de moins de 12 mètres. Or, ces deux types d'embarcations étaient pourtant également concernés par la présence d'amiante.

Par ailleurs, le périmètre de repérage de l'amiante fixé par le décret n° 98-332 était limité, puisqu'il ne concernait que les flocages, calorifugeages et faux plafonds, sans élargir l'inventaire à l'ensemble des équipements susceptibles de contenir de l'amiante à bord. Bien que le code de la santé publique ait élargi ce champ de repérage en 2003, le décret n° 98-332 n'a jamais été actualisé avant 2017. Le repérage élargi n'a donc été mis en œuvre de manière effective qu'à partir de 2017, avec l'entrée en vigueur du décret 2017-1442.

A partir de 1997, les experts des sociétés de classification qui travaillaient à l'époque essentiellement pour les grands navires notamment pour la délivrance des certificats de classe sont intervenus, sur la demande des armateurs, pour réaliser les repérages d'amiante et constituer les dossiers technique amiante (DTA). En revanche, le suivi des prescriptions de ces experts ainsi que le suivi périodique obligatoire de l'amiante résiduelle à bord des navires a été plus aléatoire en raison des coûts des opérations de désamiantage et de l'absence de volonté de la part de certains armateurs de mise en conformité de leur flotte. Pour les navires construits après 1997, la situation était plus contrastée : bien souvent, le seul document disponible concernant l'amiante se limitait à une **attestation de non-présence d'amiante** sur les seuls équipements listés par le décret de 1998 délivrée par le chantier, sans autres vérifications notamment des matériaux utilisés lors de la construction.

Pour les navires de moins de 24 mètres, l'application de la réglementation a été plus aléatoire en grande partie en raison de la compétence exclusive accordée aux sociétés de classification, dont les experts étaient monopolisés pour les interventions à bord des grands navires. En 1997, le diagnostic amiante ne faisait pas partie de leur activité courante et les experts qualifiés étaient rares, ce qui rendait le coût de leurs prestations prohibitif pour les navires de petite taille. De plus, pour les mêmes raisons, des cas concrets rapportés à la mission indiquent que certains armateurs réalisaient eux-mêmes avec leurs équipages le retrait des parties amiantées des navires sans appliquer les précautions minimums obligatoires pour ce type de travaux.

1 : exemple du méthanier Le Tellier qui a été désamianté avant démolition en avril 2012 avec 111 tonnes d'amiante prélevée

Sur cette période, la mission a pu retrouver deux documents, une circulaire et un courrier, relatifs à la mise en œuvre du décret 98-332 provenant de la direction des affaires maritimes à destination des services déconcentrés :

La première circulaire en date du 24 mars 1999 de la direction des affaires maritimes précise que seuls les navires construits avant 1997 sont assujettis au repérage et à la surveillance des calorifugeages, flocages et faux-plafonds contenant de l'amiante. Ce document qui a été transmis un an après l'entrée en vigueur du décret nous indique que les services déconcentrés ont bien mis en œuvre les dispositions du texte puisqu'il s'agissait d'un recadrage du champ d'application.

Le deuxième document est un courrier du directeur des affaires maritimes, datée du 30 mars 2009 et adressé aux directeurs régionaux des affaires maritimes. Ce courrier enjoignait trois actions principales :

- ❖ Sensibiliser et informer les armateurs sur la réglementation en vigueur concernant l'amiante, notamment les décrets 98-332 et 2000-564 ;
- ❖ Appliquer les mesures de protection renforcées prévues par le code de santé publique, notamment l'extension du repérage sur des matériaux autres que les seuls flocages, calorifugeage et faux-plafonds.
- ❖ Il prescrivait également la mise en place d'un plan de contrôle et de suivi des navires.

Ce courrier s'inscrivait dans la continuité d'échanges antérieurs, en 2006 et 2007, exigeant un état des lieux de la situation des navires. Les rapports des centres de sécurité des navires avaient en effet révélé une maîtrise insuffisante de la réglementation sur l'amiante par les armements, justifiant un renforcement des contrôles. Ce document confirme qu'en 2009, les décrets 98-332 et 2000-564 restaient mal connus et donc peu appliqués par les armateurs. **Plusieurs cas concrets rapportés² et analysés par la mission confirment cette mise en œuvre tardive avec des repérages initiaux réalisés plusieurs années après l'entrée en vigueur du décret 98-332.**

Concernant les services régionaux de santé des gens de mer, chargés du suivi médical des marins, les médecins chefs interrogés par la mission déclarent n'avoir bénéficié d'aucune directive spécifique pour le suivi des personnels exposés à l'amiante. Les services consultés ont par ailleurs signalé des obstacles majeurs pour accéder, à l'époque, aux résultats des repérages d'amiante ainsi qu'aux fiches d'exposition des marins. Un rapport du Docteur Sauvage³, publié après 2006, révèle une méconnaissance généralisée de la présence réelle d'amiante à bord des navires construits avant 1997. Il pointe également l'imprécision des diagnostics établis durant cette période et dénonce le manque de transparence, voire la rétention d'informations, de certains armateurs.

La présence d'amiante à bord des navires semble toutefois diminuer au cours du temps, notamment pour la flotte de pêche après 2015. Une étude réalisée par la société DEKRA⁴ à la demande du comité national des pêches en avril 2016 relève des taux de présence d'amiante relativement faibles pour les navires de pêche de moins de 24 mètres sur toute la façade maritime hexagonale. **Sur un échantillon de 75 navires diagnostiqués sur toutes les façades maritimes, seulement 7% des navires de moins de 12 mètres et 12,5% de navires compris entre 12 et 24 mètres présentent des matériaux contenant de l'amiante. Par ailleurs, tous ces navires ont été construits avant 1990.**

2: Cas concrets rapportés à la mission figurant sur le tableau en annexe 1

3 : Rapport intitulé « Où en est-on de la préservation de la santé des marins vis à vis de l'amiante ? » du Dr Sauvage

4 : Etude de l'entreprise DEKRA du 26 avril 2012 sur la présence d'amiante à bord des navires de pêche de moins de 24m

1.1.2.2 Sur la période 2018 – 2025 :

Vingt ans après l'interdiction de l'amiante à bord des navires, le décret n°2017-1442 relatif à la prévention des risques liés à l'amiante à bord des navires est venu abroger le décret n°98-332. Ce nouveau texte permet de remédier à trois lacunes majeures constatées durant la décennie précédente :

- Le **champ d'application est élargi** à tous les navires français et la présomption de non présence d'amiante disparaît dès qu'un navire a été construit ou réparé hors de l'UE ;
- Le **champ du repérage de l'amiante s'aligne enfin sur les dispositions du code de la santé** publique augmentées de celles de l'OMI ;
- Le repérage **n'est plus la compétence exclusive** des sociétés de classification.

La mise en œuvre de ce décret 2017-1442 a été bien mieux suivie que celle du décret 98-332 pour les raisons suivantes :

- Plusieurs **arrêtés d'application et documents techniques** ont complété le décret pour préciser la grille d'évaluation, le modèle de rapport et l'accréditation des organismes de repérage (arrêtés fin 2017 / début 2018, et un arrêté « amiante avant travaux dans les navires » publié en juin 2019). Ces textes ont rendu possible la mise en œuvre concrète ainsi que la planification opérationnelle des repérages.
- La **presse professionnelle et les acteurs du secteur ont couvert l'évolution et expliqué les conséquences pratiques** : renforcement du périmètre du repérage, nécessité d'actualiser ou compléter les DTA antérieurs (les repérages faits sous le décret 98-332 devaient être complétés) et recours à des organismes accrédités. Exemples d'articles/analyses : DEKRA (article explicatif lors de la parution), ITGA (sur l'arrêté 2019), Socotec / Bureau Veritas / sites spécialisés en prévention-amiante (explications pratiques pour les armateurs).
- Certaines publications sectorielles (ex. « Le Marin » relayé par des bulletins professionnels) ont aussi rendu compte d'alertes (dépistages d'amiante à bord de navires commerciaux) et de la mobilisation des armateurs pour effectuer les repérages et travaux. **Ces médias ont contribué à faire pression pour la mise en conformité opérationnelle.**

Concernant le suivi de la mise en œuvre par l'administration, une circulaire sous forme de foire aux questions (FAQ) a été diffusée par le directeur de la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) le 25 juillet 2022 soit quatre ans après l'entrée en vigueur du décret 2017-1442. Cette FAQ a été préparée par le bureau des gens de mer n°3 qui est également le service chargé du suivi de l'application du décret. Elle rappelle la réglementation et détaille les démarches à réaliser pour les armateurs dans différents cas de figure.

Il n'existe pas en revanche, ni au niveau des centres de sécurité des navires, ni au niveau des services de santé des gens de mer, de base de données exhaustive identifiant les navires sur lesquels la présence d'amiante a été détectée suite au repérage prescrit par le décret.

Mise en œuvre du décret 2017-1442 par les centres de sécurité des navires (CSN) :

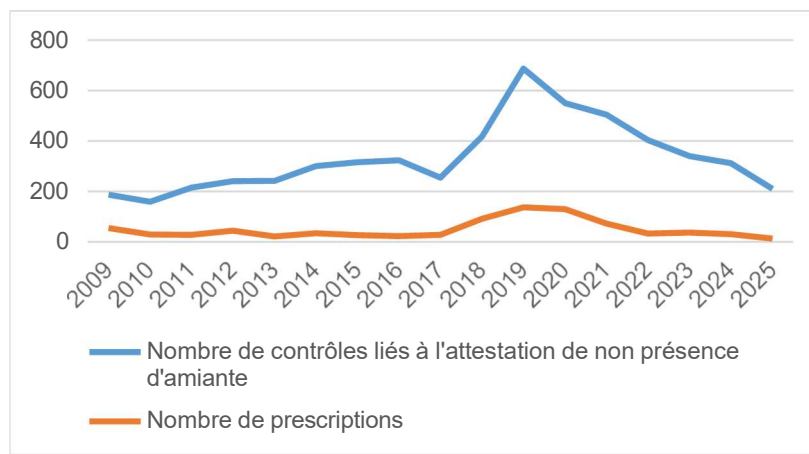


Table 1 : Données sur les contrôles et prescriptions en lien avec l'attestation de non présence d'amiante extraites de l'application GINA

La table 1 est assez significative puisque l'on observe une augmentation prononcée des contrôles et des prescriptions en concordance avec l'entrée en vigueur du décret 2017-1442. **On notera ici l'implication des CSN bien qu'ils ne soient pas directement responsables de la mise en œuvre du décret.** De plus les CSN de Bordeaux, la Rochelle et Brest qui ont mis en place un suivi exhaustif des DTA réalisés après 2017 ont constaté des taux de présence d'amiante relativement faibles au sein de leur flotte. Par exemple la direction inter-régionale de la mer Sud Atlantique a relevé 14 navires avec présence d'amiante sur 280 DTA collectés.

En ce qui concerne le suivi des sociétés agréées COFRAC, le bureau GM3 reçoit chaque année depuis 2022 leur bilan d'activité détaillant la liste des navires sur lesquels des repérages ou des contrôles périodiques ont été réalisés. Ces bilans ne peuvent toutefois pas être exploités par la mission puisque le bureau ne fournit aucune donnée statistique sur le taux d'application ou les résultats des repérages sur la flotte française. **On notera toutefois que selon les bilans transmis en 2024 et les données fournies à la mission, sur 74 repérages réalisés en 2024, la présence d'amiante sur 4 navires a été démontrée dont 1 cas sensible avec retrait d'amiante, ce qui donne respectivement un taux de 5,2 % où l'on trouve encore de l'amiante et 1,3% de navire avec un risque d'exposition. Le risque en 2024 est donc très limité sur la flotte sous pavillon français, toutefois ces chiffres mériteraient d'être consolidés et suivis chaque année.**

Enfin, la direction générale du travail a mis en place un groupe de travail (GT) spécifique consacré à la question des repérages avant travaux (RAT) à bord des navires. La création de cette instance répond à un constat largement partagé : malgré l'existence d'un cadre réglementaire clair imposant aux armateurs de réaliser ces repérages, leur mise en œuvre demeure encore incomplète sur le terrain. Les manquements observés peuvent s'expliquer par différents facteurs, tels que la méconnaissance des obligations, la complexité technique des opérations de repérage, le coût que celles-ci représentent, ou encore le manque de coordination entre les différents acteurs impliqués dans un chantier. Le groupe de travail a donc pour mission d'analyser en profondeur les causes de ces difficultés et d'identifier des pistes d'amélioration concrètes, qu'il s'agisse de renforcer la sensibilisation des acteurs, de clarifier certaines dispositions réglementaires, ou de proposer de nouveaux outils méthodologiques favorisant le respect effectif de cette obligation. **Dans le cadre d'échanges avec la direction générale du travail, la mission a pu collecter des données sur les repérages avant travaux réalisés par le GT**

dans deux chantiers français entre mars 2024 et septembre 2025. Sur 24 navires diagnostiqués, 3 ont été signalés avec un RAT positif, soit un taux de 12,5 %.

1.1.2.3 Tableau comparatif : application de la réglementation amiante dans le maritime

Avant 2017 (décret 96-1133 et textes associés)	Après 2017 (décret 2017-1442 et arrêtés)
Interdiction de l'amiante posée dès 1996, mais application hétérogène à bord des navires.	Interdiction renforcée et harmonisée, avec obligation de repérage amiante pour tous navires battant pavillon français, prise en compte des arrêts techniques réalisés hors UE
Présence fréquente d'amiante sur les navires anciens, parfois tolérée faute de solutions techniques immédiates.	Obligation de repérage avant travaux (RAT) systématique et interventions planifiées de retrait/confinement.
Faible nombre d'experts agréés et méthodes de détection parfois insuffisantes (matériaux encapsulés difficiles à repérer).	Clarification des rôles et de la marche à suivre : armateurs, organismes d'inspection et services de l'État
Suivi documentaire encore lacunaire : absence de standardisation des rapports de repérage.	Accréditation stricte des organismes de repérage et exigences de compétences pour les opérateurs.
Obligation de retrait ou confinement mal encadrée dans les opérations de maintenance.	Grilles d'évaluation et rapports normalisés (arrêté du 20 décembre 2017).
Suivi très aléatoire de l'application des décrets et de la transmission des DTA par les armateurs	Délais et procédures clairs pour les interventions, avec suivi réglementé.

Recommandation 1 : Constituer une base de données nationale recensant de façon exhaustive les résultats des diagnostics amiante (DTA) et des repérages avant travaux (RAT) rendus obligatoires par le décret n°2017-1442. À partir de ces informations, repérer les navires pour lesquels la présence d'amiante a été confirmée et identifier ceux ayant fait l'objet d'une prescription de retrait afin de permettre un suivi rigoureux et, le cas échéant, d'engager des relances ciblées auprès des armateurs concernés.

1.2 Le cadre réglementaire communautaire et international applicable aux navires étrangers

1.2.1 Description de la réglementation internationale :

La première réglementation à interdire l'amiante à bord des navires étrangers est la convention SOLAS. Un amendement de la convention adopté le 6 décembre 2000 vient modifier la règle 3-5 du chapitre II-1, il interdit **la nouvelle installation** de matériaux contenant de l'amiante sur tous les navires construits après **le 1er juillet 2002** à l'exception des quelques équipements listés; les aubes dans les compresseurs/pompes à palettes rotatives, les joints étanches ou garnitures soumis à haute température (> 350 °C) ou haute pression (> 70 bars), et les isolants thermiques souples destinés à des températures extrêmes (> 1000 °C). Les navires **construits avant le 1er juillet 2002** peuvent contenir de l'amiante, tant que les matériaux existants sont gérés correctement, c'est-à-dire qu'ils ne présentent pas de risque pour la santé de l'équipage, et qu'il existe un plan de gestion (maintenance, surveillance, etc.).

Le second amendement de cette même règle porté par la résolution MSC.282(86) de 2009, interdit toute utilisation d'amiante pour les navires construits après **le 1^{er} janvier 2011**.

D'autres circulaires **non contraignantes** ont été adoptées par l'organisation maritime internationale (OMI) entre 2002 et 2016:

- ❖ La **circulaire MSC/Circ. 1045 du 28 mai 2002** traite de l'entretien et de la surveillance des matériaux de bord contenant de l'amiante dans les navires construits avant 2002. Elle recommande la mise en place d'un plan de prévention ou programme d'entretien et surveillance, contenant des informations pouvant être utiles (identification des emplacements amiantés, notamment).
- ❖ La **circulaire MSC1/Circ. 1374 du 3 décembre 2010** rappelle qu'en dépit de l'interdiction, l'amiante est encore présent à bord des navires. Elle préconise les mesures à prendre par l'administration du pavillon lors de la découverte d'amiante à bord d'un navire construit après juillet 2002, à savoir :
 - ✓ confier, dans un délai de 3 ans, à une entreprise spécialisée l'élimination de l'amiante ;
 - ✓ délivrer, dans l'attente, un certificat d'exemption.
- ❖ La circulaire **MSC.1/Circ.1379** (2010) apporte une interprétation unifiée du règlement SOLAS II-1/3-5 concernant l'amiante. Elle précise ce qui doit être considéré comme une « nouvelle installation » de matériaux contenant de l'amiante, en particulier pour les pièces de rechange ou équipements stockés avant l'interdiction. L'objectif est d'éviter toute ambiguïté ou contournement, en interdisant leur utilisation après les dates d'entrée en vigueur, et d'harmoniser l'application de la réglementation par les États et organismes de contrôle lors des inspections et délivrance de certificats.
- ❖ La circulaire **MSC.1/Circ.1426**, publiée en 2011 puis révisée en 2016 (Rev.1), fournit des indications pratiques pour l'application de l'interdiction de l'amiante à bord des navires. Elle complète l'interprétation du règlement SOLAS II-1/3-5 en détaillant les attentes des inspections, notamment la vérification des certificats « asbestos-free » lors des inspections et la documentation à présenter par les armateurs. Son objectif est d'assurer une approche cohérente entre États et organismes reconnus, afin de renforcer la conformité et la fiabilité des contrôles.

Deux autres textes essentiels pour la prévention des risques relatifs aux matières dangereuses et notamment l'amiante ont été pris par l'OMI et l'UE :

- ❖ La **Convention de Hong Kong, adoptée le 15 mai 2009**, pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires vise à garantir que les navires, en fin de vie, soient démantelés sans danger pour la santé humaine ni pour l'environnement, notamment dans les chantiers de recyclage. Elle prévoit un **inventaire obligatoire des matériaux dangereux (IHM), incluant l'amiante**. Elle exige également la gestion sécurisée de l'amiante lors du démantèlement. Elle est entrée en vigueur **le 26 juin 2025**.
- ❖ Le **règlement de l'UE n° 1257/2013 (SRR - Ship Recycling Regulation)** qui s'applique aux navires de plus de 500 tonneaux de jauge brute entrant dans les ports ou ancrages d'un État membre de l'UE. Il impose notamment la présence à bord d'un inventaire des matériaux dangereux (IHM) et d'un plan de recyclage conforme aux exigences de l'UE. Il est entré en vigueur **le 31 décembre 2020** pour tous les navires concernés.

1.1 **Appréciation de l'efficacité et de l'application pratique de la réglementation dans la flotte internationale**

La réglementation internationale prévoit une interdiction progressive de l'amiante à partir de 2002 puisqu'elle n'est applicable qu'aux navires neufs avec 3 exceptions sur des équipements spécifiques puis évolue sur une interdiction totale en 2011. Elle préconise l'établissement de plan de gestion non contraignant pour les navires construits avant 2002 et depuis 2020 une obligation d'inventaire des produits dangereux incluant l'amiante. **Il n'existe pas, en revanche, de dispositions sur l'évaluation de l'état de conservation de l'amiante, ou sur les seuils d'exposition pour les marins. Il est, par conséquent, bien plus compliqué d'évaluer avec des critères objectifs l'exposition à l'amiante des ISNPRPM lors d'une inspection d'un navire étranger dans le cadre du contrôle par l'Etat du port.**

L'OMI, en tant qu'agence spécialisée des Nations Unies, élabore des normes internationales que les États membres s'engagent à appliquer afin de rendre le transport maritime plus sûr, plus propre et mieux coordonné. Toutefois, son rôle ne consiste pas à contrôler la mise en œuvre effective de ces règles par les États. De son côté, l'Union européenne n'a pas mené d'étude spécifique sur la présence d'amiante à bord des navires battant pavillon européen. En revanche, plusieurs articles parus dans la presse spécialisée font état de la situation réelle suite à ces interdictions :

- ❖ Un article **paru le 10 février 2012 dans la revue internationale « Trade winds »** précise que *« malgré l'interdiction de l'amiante sur les navires depuis 2002 (et le bannissement total depuis 2011), de nombreux bâtiments récents en contiennent encore »*. Les sociétés de classification sont accusées d'avoir délivré des certificats de conformité SOLAS sans vérifier la présence effective d'amiante, mettant ainsi en danger marins, inspecteurs et recycleurs. Henning Gramann, le PDG de **Green Ship Recycling**⁵ dénonce *« un manque de contrôle, de formation et de traçabilité dans les chantiers navals et leurs chaînes d'approvisionnement »*. L'IACS (Association internationale des sociétés de classification) reconnaît les limites des inspections a posteriori et plaide pour un renforcement des procédures de vérification dès la fourniture des équipements.

5 : Société internationale spécialisée dans le recyclage des matières dangereuse à bord des navires de commerce

- ❖ De plus, un article paru le 6 avril 2021 dans une autre revue internationale « MarineLink » révèle le résultat d'une enquête menée par l'organisme Maritec⁵ qui indique que plus de 55 % des navires en service et 50 % des nouvelles constructions contenaient de l'amiante, à l'issue d'inspections réalisées entre 2011 et 2020. Maritec souligne par ailleurs que l'amiante reste largement présent sur les navires en exploitation, **principalement à travers des pièces de rechange comme les joints, les joints de tuyauterie ou les garnitures de vannes**. Ainsi, même lorsqu'un navire quitte le chantier exempt d'amiante, il peut en réintroduire involontairement via des pièces provenant de pays où son usage n'est pas encore interdit ou où la réglementation demeure insuffisamment appliquée. Le problème apparaît donc essentiellement lié à la chaîne d'approvisionnement.

Dans le cadre du suivi de l'application des règles SOLAS, la mission a identifié une circulaire intégrée au manuel du mémorandum de Paris, la **PSC Circular 63 du 20 août 2013**, qui rappelle que, malgré l'interdiction de l'amiante sur les navires depuis 2002 (avec interdiction totale depuis 2011), ce matériau peut encore être présent à bord. La circulaire insiste sur la nécessité pour les inspecteurs du contrôle par l'Etat du port de **reconnaître l'amiante et les matériaux contenant de l'amiante (ACM)**, de **signaler toute violation de la SOLAS** et de **suivre des procédures visant à prévenir les risques pour la santé**. Selon cette circulaire, les navires non conformes doivent être signalés et, si nécessaire, **retenus jusqu'à ce que l'amiante soit retiré**, conformément aux certificats d'exemption et aux plans d'action établis par l'Etat du pavillon. **Il est à noter qu'aucun suivi de cette circulaire n'a été mis en place, ni par le Mémorandum de Paris (Paris MOU), ni par l'agence européenne de sécurité maritime (EMSA)**

Mise en œuvre du règlement SRR par les Etats membres de l'UE :

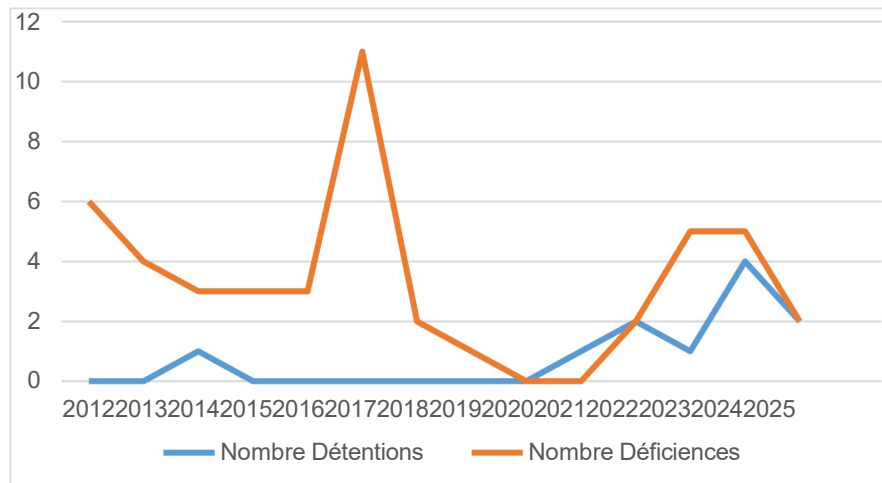


Table 2 : Données extraites à partir des inspections réalisées dans le cadre du Paris MOU et enregistrées sur la base de données européenne Thetis.

La table 2 illustre l'évolution du nombre total de déficiences et de détentions relevées par les inspecteurs PSC du Mémorandum de Paris concernant la présence d'amiante à bord des navires entre 2012 et 2025. Les chiffres présentés apparaissent sous représentatifs de la réalité puisque sur la même période, les articles de presse cités par la mission évoquent des taux de navires contenant de l'amiante de l'ordre de 50% de la flotte mondiale. Il convient néanmoins de souligner qu'à partir de 2020, coïncidant avec l'application du règlement SRR relatif à l'IHM, les déficiences constatées tendent à être directement associées aux détentions.

En ce qui concerne la mise en œuvre des IHM, une **instruction "Guidance on inspections of ships by the port States in accordance with Regulation (EU) 1257/2013 on ship recycling"** qui est un document publié par l'Agence Européenne de la Sécurité Maritime (EMSA) le 27 septembre 2019 et qui a vocation à aider les États membres de l'UE à appliquer de manière harmonisée la réglementation européenne sur le recyclage des navires (SRR). Ce guide vise à fournir aux inspecteurs des États membres des informations techniques et des orientations procédurales pour effectuer des inspections efficaces des navires entrant dans les ports de l'UE. Il s'agit d'un document de référence non contraignant qui complète la Directive sur le contrôle par l'État du port (Directive 2009/16/CE) en matière de recyclage des navires. Ce guide est complété d'une **instruction produite par le bureau de la sous-direction de la transition écologique des navires chargé du suivi du contrôle par l'Etat du port (STEN3)**. Cette instruction, produite le 03 décembre 2020, détaille notamment la procédure d'immobilisation d'un navire en cas de non-conformité majeure en lien avec l'inventaire IHM ou le plan de recyclage du navire.

En février 2025, la Commission européenne a publié une évaluation de la mise en œuvre du règlement SRR 1257/2013. Le rapport souligne que, *« malgré l'interdiction de l'amiante dans l'UE, de nombreux navires en contiennent encore, notamment dans les isolants, joints, calorifuges et revêtements »*. Il constate également que les inventaires des matières dangereuses (IHM) sont souvent incomplets, de qualité variable ou mal actualisés, ce qui limite leur efficacité. Si les inspections ont contribué à mieux prendre en compte l'amiante, l'exposition des travailleurs demeure un risque significatif, notamment lors du démantèlement et dans les chantiers hors UE où les capacités de gestion sûre et le suivi des accidents ou maladies professionnelles sont insuffisants. L'efficacité du SRR est par ailleurs freinée par le changement de pavillon des navires et des contrôles parfois limités. Le rapport recommande donc de renforcer la fiabilité et la mise à jour des IHM, d'améliorer la traçabilité de l'amiante dans les chantiers et de mettre en place des indicateurs spécifiques de santé et sécurité pour mieux protéger les travailleurs et l'environnement.

En conclusion, l'évaluation de l'application des normes internationales qui encadrent l'interdiction d'amiante à bord des navires reste complexe en raison de l'absence de données précises sur sa présence et les risques associés. Le rapport de la Commission européenne sur l'évaluation de l'application du règlement SRR souligne que l'amiante demeure présent à bord des navires internationaux, sans toutefois fournir une image détaillée de la situation. Néanmoins, **il est reconnu que les quantités et la localisation de l'amiante tendent à diminuer par rapport à la période précédant son interdiction en 2002. Les IHM réalisés par des entreprises spécialisées deviennent de plus en plus précis et ceux transmis à la mission confirment cette tendance, ne signalant la présence d'amiante dans la structure que pour les navires construits avant 1990.** La majorité des cas documentés concernent essentiellement les joints ou la garniture des freins.

Recommandation 2 : Mener une campagne ciblée de collecte de données relatives aux inventaires de matières dangereuses (IHM) des navires inspectés dans le cadre du contrôle par l'État du port. Cette opération, réalisée sur un échantillon représentatif de la flotte et étalée sur trois mois, devra permettre d'obtenir une vision fiable et actualisée de la présence d'amiante à bord des navires étrangers, ainsi que des risques d'exposition associés, sur la base de l'analyse des données recueillies.



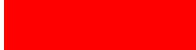
Partie 2 - Analyse des cas rapportés et du niveau de risque d'exposition des ISNPRPM

2.1 Analyse des cas rapportés et documentés par la mission

2.1.1 Analyse de risques pour la flotte française

Suite aux entretiens réalisés avec les services déconcentrés et les organisations syndicales et à la demande de la mission, les cas documentés de navires contenant de l'amiante et pour lesquels une exposition à l'amiante est suspectée ont été transmis à la mission. Ces cas concrets, lorsqu'ils étaient complets et exploitables ont fait l'objet d'une analyse de risques rigoureuse selon certains critères définis au préalable par la mission. **Ces critères ont été établis en tenant compte des éléments recueillis auprès des experts agréés pour le repérage et l'enlèvement d'amiante et ils reflètent le risque associé à l'activité spécifique d'inspection des ISNPRPM. Un indice de quotation a été fixé pour chaque critère en fonction d'une évaluation de leur impact sur le risque d'exposition des ISNPRPM aux fibres d'amiante.**

Critères	Quotation
Présence dans les locaux de vie ou de travail et autre que joints de bride	3
Présence uniquement dans les joints de bride	2
Présence uniquement en extérieur	1
Quantité supérieure à 500 Kgs	3
Quantité comprise entre 50 kgs et 500 Kgs	2
Quantité inférieure à 50 Kgs	1
Etat friable ou endommagé	3
Etat moyen	2
Bon état	1
Travaux désamiantage réalisés par le bord	3
Mesure d'empoussièrement positive	3

	Risque faible inférieur ou égal à 4
	Risque modéré inférieur ou égal à 7
	Risque fort supérieur à 7

Le tableau synthétisant les résultats de l'analyse de risques est annexé au rapport (Annexe 1). De ce tableau ressortent les éléments ci-après :

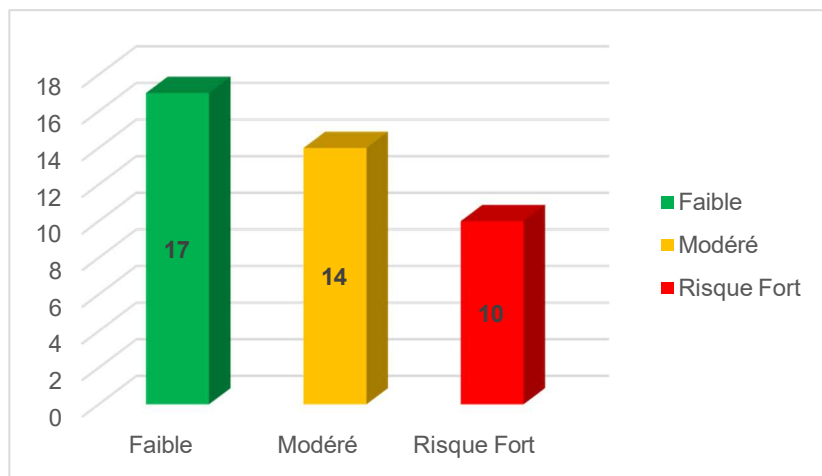


Table 3 : Analyse de risques sur 41 cas documentés

La table 3 synthétise les résultats de l'évaluation des risques d'exposition des ISNPRPM aux poussières d'amiante réalisée sur un échantillon de 41 navires avec respectivement 41% de cas documentés présentant un risque faible, 34% avec un risque modéré et 24% avec un risque fort.

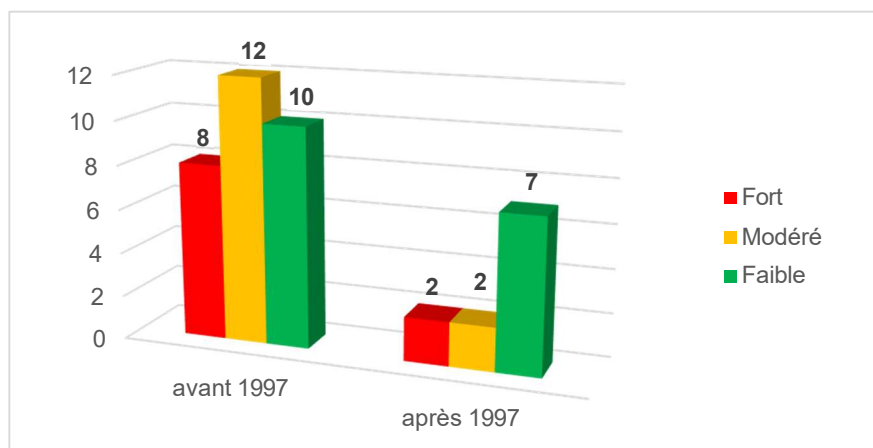


Table 4 : Répartition du risque d'exposition par période de construction des navires

La table 4 illustre le lien entre l'année de construction des navires et le niveau de risque d'exposition évalué sur un échantillon de 41 unités. Il en ressort que 73 % des cas documentés concernent des navires construits avant 1997. Cette tendance est encore plus marquée pour ceux présentant un risque d'exposition élevé ou modéré : 80 % des cas d'exposition élevé et 85 % des cas d'exposition modéré ont été construits avant 1997.

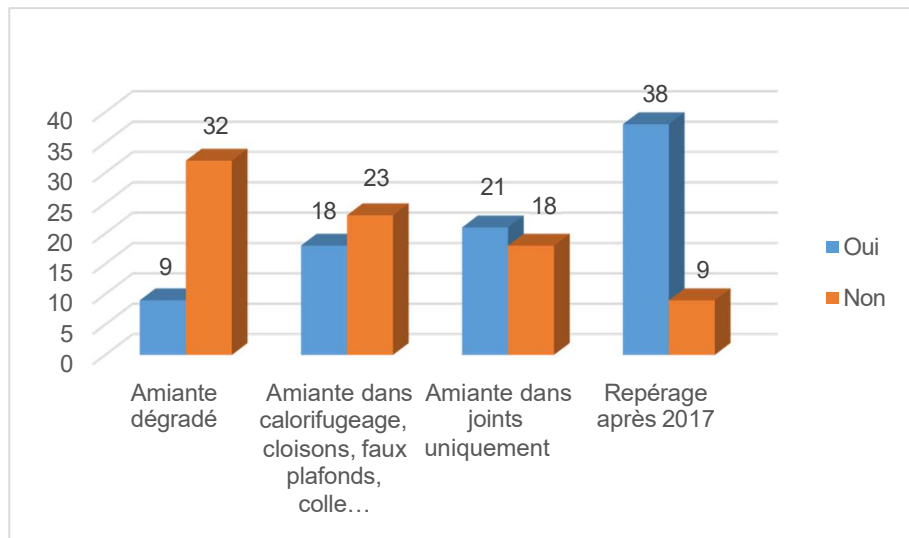


Table 5 : Données extraites du tableau d'analyse

La table 5 donne une image un peu plus détaillée des cas documentés transmis à la mission. On peut ainsi noter que seulement 22% des cas documentés présentent des repérages avec une mention d'état dégradé de l'amiante, ce qui rend très probable la libération de poussière d'amiante dans l'air. La mission n'a toutefois pas relevé de mesures d'empoussièrement positive dans les cas documentés transmis (à noter que les mesures d'empoussièrement relevées par la mission ne sont présentes que dans seulement 3 dossiers sur 41).

Les données de la table 5 fournissent également des informations intéressantes sur la localisation de l'amiante, qui constitue un facteur de risque à prendre en compte notamment lorsque les matériaux affectés peuvent être considérés comme friable (flocage, calorifugeage, enduits, mastic, peintures...). **En revanche lorsque l'amiante est localisée uniquement dans les joints qui sont considérés comme non friables, le risque de voir libérer des fibres d'amiante est moindre voire nul lorsque l'état des joints n'est pas altéré.**

Enfin, il est intéressant de noter que la plupart des cas transmis sont des dossiers de repérages réalisés après 2017 suite aux obligations du décret 2017-1442, ce qui démontre que l'application de ce décret a été mieux suivie ou à minima est bien mieux documentée.

Analyse complémentaire d'autres cas documentés

L'analyse de risque réalisée à partir des cas documentés transmis nous donne un certain nombre d'indications et d'informations qu'il faut toutefois remettre dans son contexte. En effet, pour cette analyse de risque la mission n'a pu sélectionner uniquement les dossiers pour lesquels un diagnostic de repérage a été transmis. Certains dossiers de navires aujourd'hui démantelés ou sortis de flotte n'ont pas été intégrés à cette analyse bien que la mission ait obtenu des éléments affirmant la présence d'amiante à bord de ces navires dans des quantités importantes. Voici ci-dessous la liste des navires non exhaustive que l'on doit prendre en compte pour le risque d'exposition des ISNPRPM :



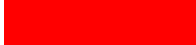
Nom du navire	Année de construction	Localisation de l'amiante et quantité si connue	Date de démantèlement ou sortie de flotte	Document attestant de la présence d'amiante
Douce France	Avant 1997	Tresses et calorifugeage des collecteurs d'échappement	Avant 2012	Procès verbal CHSCT du 27 juin 1997
Fort Desaix	Avant 1997	Tresses et calorifugeage des collecteurs d'échappement	Avant 2012	Courrier CMA CGM à l'inspection du travail du 17 septembre 2001
Méditerranée	1989	Nombreux locaux et déchets amiantés en machine	NA	Mail du CSN PACA Corse du 27 avril 2011
Tellier	1973	Présence dans tout le navire en quantité (111 tonnes)	2012	Article presse en 2012, jugement Cour d'appel d'Aix-en-Provence du 23 mai 2023

Ce tableau, bien que non exhaustif, apporte des éléments sur les risques liés à l'amiante avant 2012. Les documents collectés par la mission confirment que dans certains cas le repérage systématique n'était pas effectué avant travaux, alors même que des matériaux friables contenaient de l'amiante. De plus, un courriel des inspecteurs du CSN de Marseille, consécutif à la visite du *Méditerranée* en 2011, souligne le manque de rigueur et de suivi de certaines compagnies : dans ce cas précis, des déchets amiantés avaient été entreposés en salle des machines. Enfin, l'arrêt rendu par la Cour d'appel d'Aix-en-Provence le 23 mai 2023 illustre ces manquements : les juges ont examiné la demande de marins exposés à l'amiante à bord du navire *Tellier*. Les témoignages évoquent la présence d'amiante dans de nombreux matériaux (cheminée, ciments, cabines, calorifugeages, toiles isolantes) et l'absence de protections lors des interventions. **La Cour a reconnu l'exposition professionnelle et le manquement de l'employeur à son obligation de sécurité, ouvrant ainsi droit à l'indemnisation du préjudice d'anxiété.**

2.1.2 Analyse de risques pour la flotte internationale

Suite aux entretiens réalisés avec les services déconcentrés et les organisations syndicales et à la demande de la mission, les inventaires de matières dangereuses (IHM) de navires étrangers contenant de l'amiante et pour lesquels une exposition à l'amiante est suspectée ont été transmis à la mission. Ces IHM, lorsqu'ils étaient complets et exploitables ont fait l'objet d'une analyse de risques rigoureuse selon certains critères définis au préalable par la mission. **Ces critères ont été établis en tenant compte des éléments recueillis auprès des experts agréés pour le repérage et l'enlèvement d'amiante et ils reflètent le risque associé à l'activité spécifique d'inspection des ISNPRPM. Un indice de notation a été fixé pour chaque critère en fonction d'une évaluation de leur impact sur le risque d'exposition des ISNPRPM aux fibres d'amiante.**

Critères	Quotation
Présence dans les locaux de vie ou travail	3
Présence uniquement dans les joints	2
Présence uniquement en extérieur	1
Quantité supérieure à 500 Kgs	3
Quantité comprise entre 50 kgs et 500 Kgs	2
Quantité inférieure à 50 Kgs ou inconnue	1
Etat friable	3
Etat stable	1
Etat inconnu et navire de moins de 20 ans	1
Etat inconnu et navire de plus de 20 ans	2
Société de classification non IACS	2

	Risque faible inférieur ou égal à 4
	Risque modéré inférieur ou égal à 7
	Risque fort supérieur à 7

Le tableau synthétisant les résultats de l'analyse de risques est annexé au rapport (Annexe 2). De ce tableau ressortent les éléments ci-après :

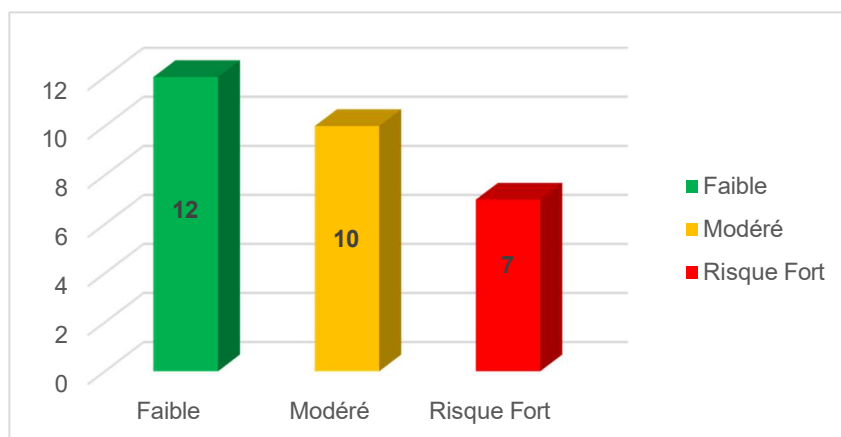


Table 6 : Analyse de risques sur 29 cas documentés

La table 6 synthétise les résultats de l'évaluation des risques d'exposition des ISNPRPM aux poussières d'amiante sur les navires étrangers réalisée sur un échantillon de 29 navires avec respectivement 41% de cas documentés présentant un risque faible, 34% avec un risque modéré et 24% avec un risque fort. On notera ici que la répartition du risque est rigoureusement identique à l'analyse de risque de la flotte française.

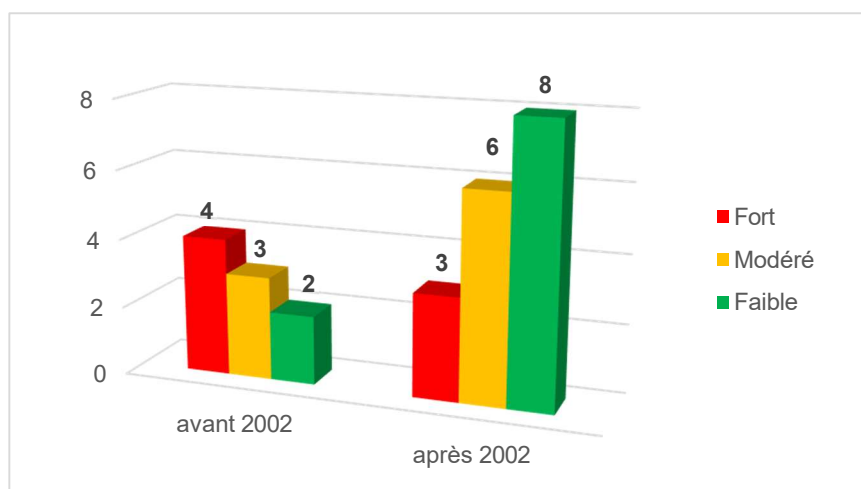


Table 7 : Répartition du risque d'exposition pour les navires construits avant et après 2002, date de première interdiction partielle d'amiante prescrite dans la SOLAS

Ce diagramme illustre le lien entre l'année de construction des navires et le niveau de risque d'exposition évalué sur un échantillon de 29 unités. Il en ressort que 31 % des cas documentés seulement concernent des navires construits avant 2002. Toutefois, la majorité des cas (57%) dont le risque d'exposition est fort ont été construits avant 2002. La proportion de navires construits après 2002 donc le risque est fort ou modéré reste élevé après 2002, respectivement 43% et 67%.

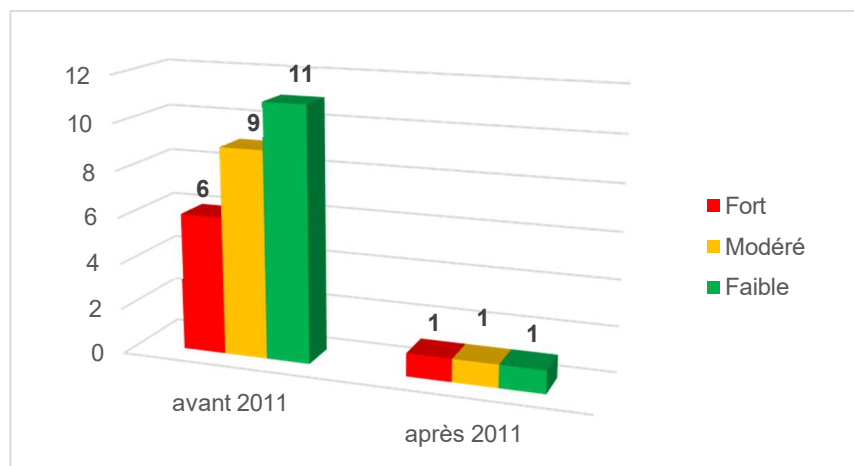


Table 8 : Répartition du risque d'exposition pour les navires construits avant et après 2011, date l'interdiction totale d'amiante prescrite dans la SOLAS

Ce second diagramme reprend les mêmes données mais avec une date différente, celle de l'interdiction totale d'amiante prévue dans la SOLAS à partir de 2011. On notera dans ce cas que la quasi-totalité des cas documentés présentant un risque exposition proviennent de navires construits avant 2011. Pour le cas du navire présentant un risque fort et construit après 2011, il s'agit d'un navire construit en Corée du Sud avec d'importantes quantités d'amiante (2500 Kgs) dans les cloisons du navire, ce qui confirme la persistance de présence d'amiante en quantité importante à bord de certains navires.

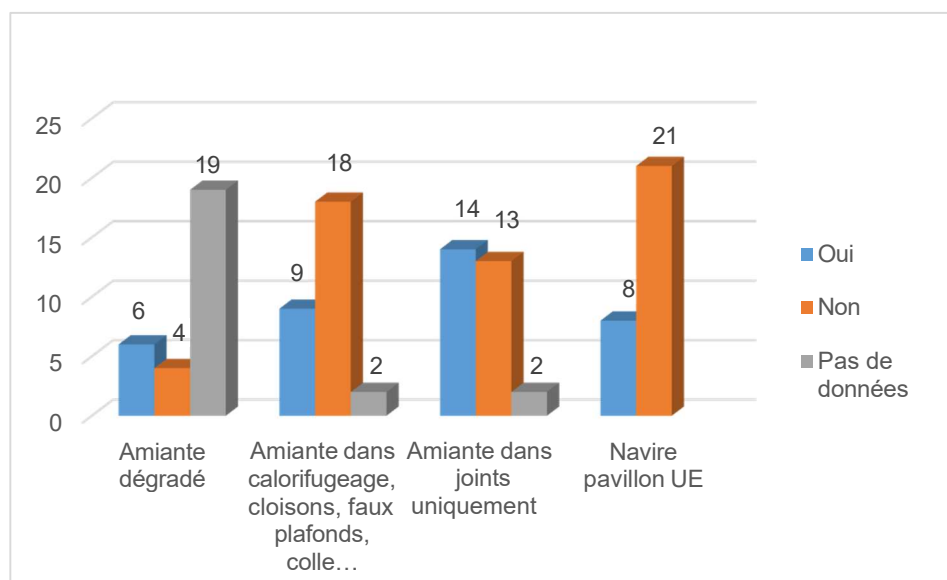


Table 9 : données extraites du tableau d'analyse

La table 9 donne une image un peu plus détaillée des cas documentés transmis à la mission. On peut ainsi noter que seulement 34% des IHM mentionne l'état de conservation de l'amiante inventorié. On note également que sur un tiers des cas seulement l'amiante est localisée dans les calorifuges, cloisons et faux plafonds. En revanche, dans la majorité des cas l'amiante est repérée dans les joints uniquement, ce qui limite le risque d'exposition. Enfin, seulement 28% des cas transmis et analysés par la mission concerne des navires sous pavillon UE.

Analyse complémentaire d'autres cas documentés

L'analyse de risque réalisée à partir des cas documentés transmis nous donne un certain nombre d'indications et d'informations qu'il faut toutefois remettre dans son contexte. En effet, pour cette analyse de risques la mission n'a pu sélectionner uniquement les dossiers pour lesquels un IHM a été transmis. Certains dossiers de navires aujourd'hui démantelés ou sortis de flotte n'ont pas été intégrés à cette analyse bien que la mission ait obtenu des éléments affirmant la présence d'amiante à bord de ces navires dans des quantités importantes. Voici ci-dessous la liste des navires non exhaustive que l'on doit prendre en compte sur le risque d'exposition des ISNPRPM :

Nom du navire	Année de construction	Localisation de l'amiante et quantité si connue	Date de démantèlement ou sortie de flotte	Document attestant de la présence d'amiante
CAP CAMARAT	1985	Calorifugeage des collecteurs d'échappement (retrait par le bord au chantier)	NA (liste grise PMOU)	Courrier RAT chantier naval de Marseille du 22 octobre 2015
MIMER	1989	Calorifugeage des collecteurs d'échappement et circuits incendie et fioul	NA (liste grise PMOU)	Courrier RAT chantier naval de Marseille du 22 octobre 2015
MOSTEFA BEN BOULAID	1976	Amiante en machine et peinture dans ballast	NA (liste noire PMOU)	Courrier RAT chantier naval de Marseille du 22 octobre 2015
METHANIA	1978	Présence d'amiante dans tous les calorifuges de la machine	NA (liste noire PMOU)	Courrier RAT chantier naval de Marseille du 22 octobre 2015
GRAND HOLIDAY	1985	Plaques d'amiante dans le théâtre	NA (liste noire PMOU)	Courrier RAT chantier naval de Marseille du 22 octobre 2015

Ce tableau, bien que non exhaustif, apporte des éléments sur les risques liés à l'amiante avant 2015. Le courrier du chantier naval de Marseille rapporte cinq cas de navire en arrêt technique et pour lesquels de l'amiante a été détecté. Certains navires n'ayant pas pu attendre l'intervention d'entreprises spécialisées pour leur désamiantage, certains travaux ont été annulés et deux navires sur cinq ont préféré changer de chantier. Quatre navires sur cinq n'ont donc pas été désamiantés conformément aux circulaires OMI. Par ailleurs, tous les navires concernés ont été construits avant 1990.

2.2 Analyse du niveau d'exposition des ISNPRPM

2.2.1 Dans le cadre de l'activité d'inspection dite du Pavillon

2.2.1.1 Description des inspections

➤ Navires internationaux de plus de 500 UMS de jauge :

Le régime d'inspection, notamment sur les navires exploités en navigation internationale, répond à un cahier des charges et à des procédures de certification bien définies et conformes aux conventions internationales ratifiées par la France (SOLAS, MARPOL, MLC...). Pour certifier un navire et lui délivrer des titres de sécurité initiaux et périodiques, il est nécessaire de réaliser de nombreuses visites de sécurité. Avant la mise en service du navire, ces visites sont nommées des visites spéciales, qui sont en réalité des visites de chantier. Au moment de la mise en service, les ISNPRPM réalisent une visite de mise en service durant laquelle des vérifications et des contrôles sont exhaustifs puisqu'il s'agit de vérifier l'ensemble des équipements de sécurité avant le début d'exploitation du navire. Ces visites qui se déroulent en général à partir du chantier de construction peuvent donc durer plusieurs jours. Enfin, tout au long de la vie du navire, les ISNPRPM réalisent des visites annuelles afin de vérifier le maintien en condition opérationnel des équipements de sécurité du navire. Ces visites sont en général réalisées sur une journée pleine sur un navire de charge et peuvent s'étendre sur deux jours pour des navires à passagers. **Lors de ces visites les ISNPRPM n'opèrent aucun équipement, ils constatent le bon fonctionnement du matériel qui est manipulé par les équipages. De plus lors des visites de chantier, les inspecteurs constatent l'avancée de la construction mais ils n'y participent pas. Ils peuvent toutefois se retrouver de manière accidentelle dans des environnements avec présence de poussières d'amiante (cas du navire Plastic Odyssey) mais sur des durées limitées.**

Les navires de plus de 500 UMS de jauge sont également soumis aux codes de gestion de la sécurité (ISM) et gestion de la sûreté (ISPS) ainsi qu'à la convention sur le travail maritime (MLC) pour lesquels des audits sont obligatoires tous les deux ans et demi. Ces audits dont une grande partie est documentaire se déroulent pour chacun d'entre eux sur une journée.

Depuis 2012, la flotte de commerce qui compte 124 navires a été déléguée aux sociétés de classification agréées par l'Etat, ce qui signifie que les ISNPRPM ne sont plus compétents pour réaliser ces visites et par conséquent ne sont plus exposés aux risques amiante pour cette catégorie de navire. Ils restent toutefois compétents pour les navires à passagers dont la flotte est moins importante mais tout de même significative (83 navires).

➤ Navires de longueur supérieure à 24 mètres et dont la jauge est inférieure à 500 UMS

Pour cette catégorie de navire le système de certification est identique mais le temps passé est moindre puisque les navires sont plus petits et de conception généralement plus simple. Cette flotte est toutefois plus importante avec 532 navires dont 120 navires à passagers.

Depuis 2020, ces navires ont été progressivement délégués aux sociétés de classification habilitées. Ces navires n'étant pas dans le champ des codes ISM, ISPS et MLC, ils ne sont à présent plus inspectés par les ISNPRPM à l'exception des navires à passagers compris entre 24m et 500 UMS de jauge. Pour cette flotte, il reste donc 120 visites de sécurité à réaliser.

➤ Navires inférieurs à 24 mètres

Pour les navires inférieurs à 24 mètres, les procédures sont identiques. Cette flotte est plus importante en nombre, environ 13 314 navires dont 11944 navires de moins de 12 mètres et 537 navires à passagers. Depuis la réforme de 2020 dite du permis illimité, ces navires ne sont plus inspectés de manière périodique mais par ciblage. Ici encore le nombre d'inspections a été réduit de manière significative puisque progressivement seulement 10% des navires seront inspectés par ciblage, les navires à passagers restent en revanche sur une périodicité annuelle, ce qui réduira à terme le nombre de visites à moins de 2000 pour ce segment de flotte. Il est à noter que le niveau d'exposition sur le segment de flotte des navires de moins de 12 mètres est moindre sauf pour certains navires disposant de locaux internes.

2.2.1.2 Analyse du nombre de visites du pavillon depuis 2009

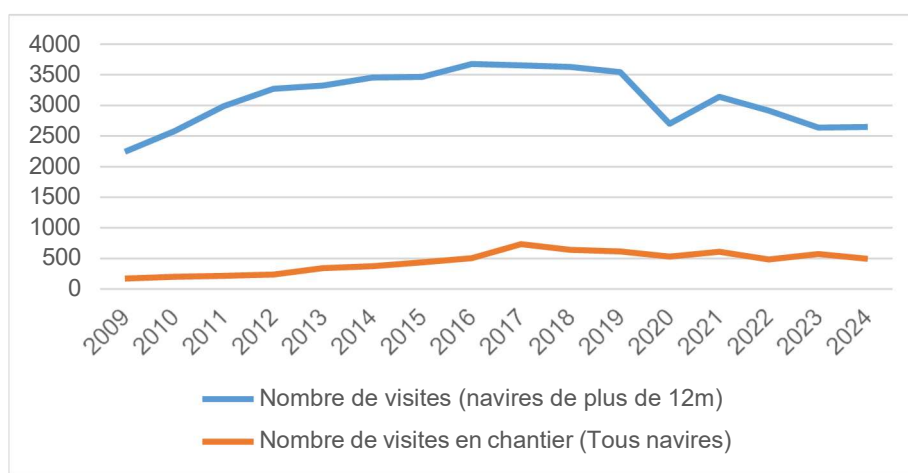


Table 10 : Données sur le nombre de visites du Pavillon réalisées par les ISNPRPM extraites de l'application GINA

La table 10 nous fournit des ordres de grandeurs sur le nombre de visites réalisées collectivement par les ISNPRPM depuis 2009. Elle indique également la tendance à la baisse observée depuis quelques années. Il est possible de déduire de ce tableau le nombre moyen d'inspection par ISNPRPM pour les navires de plus de 12 mètres puisque depuis les années 2005, le nombre d'ISNPRPM fluctue entre 80 et 100 inspecteurs. Le nombre moyen d'inspections de navires de plus de 12 mètres par ISNPRPM par an serait de l'ordre de 22 au minimum jusqu'à 46 au maximum. Le nombre moyen de visites en chantier qui est un facteur aggravant en termes d'exposition aux poussières d'amiante serait de l'ordre de 10 par an par ISNPRPM au maximum.

2.2.2 Dans le cadre du contrôle par l'Etat du port

2.2.2.1 Description de l'activité de contrôle par l'Etat du port

L'objectif du contrôle par l'Etat du port est la vérification de la conformité des navires étrangers aux conventions internationales. Ces contrôles sont encadrés par des procédures strictes qui décrivent la nature des vérifications et essais à réaliser en fonction du niveau de risque et de la priorité calculée par les bases de données (Thetis dans le cadre du mémorandum de Paris). Il existe trois types de visites, l'inspection initiale, l'inspection détaillée et l'inspection renforcée :

- ❖ L'inspection initiale se limite à une vérification documentaire et à une inspection visuelle des différents locaux et parties du navire. La durée de cette inspection varie de 4h à 6h en moyenne en fonction de la taille du navire.
- ❖ L'inspection détaillée qui est moins fréquente que les deux autres types d'inspection est à la base une inspection initiale au cours de laquelle l'inspecteur va demander à ce que certains tests soient réalisés suite à une suspicion de défaut d'entretien ou de fonctionnement. La durée de cette inspection est très variable puisqu'elle peut aboutir à la détention du navire.
- ❖ L'inspection renforcée est encadrée par des procédures prédéfinies qui listent une série de vérifications documentaires et de tests à réaliser. La durée de cette inspection varie de 8h à 10h en fonction de la taille du navire.

2.2.2.2 Analyse du nombre d'inspections par an depuis 1996

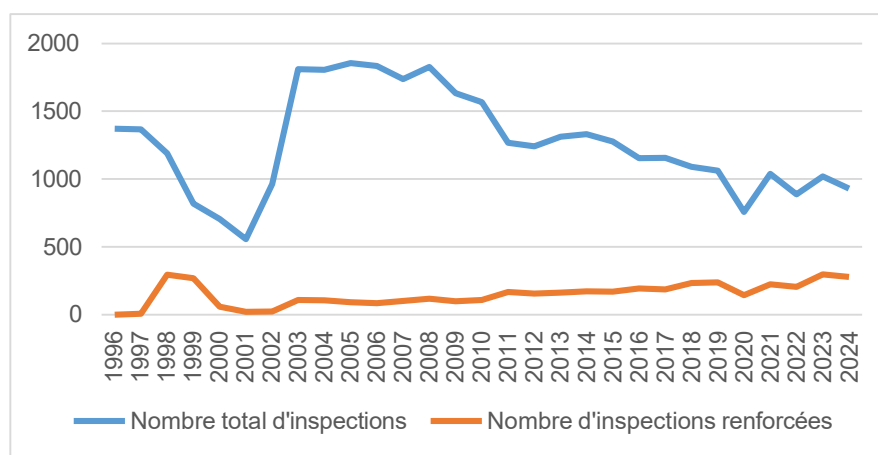


Table 11 : Données sur les inspections extraites de l'application européenne Thetis

La table 11 apporte des informations intéressantes sur le volume d'inspections annuel réalisé chaque année depuis 1996 par les inspecteurs français. On notera d'une part le nombre important d'inspections entre les années 2003 et 2010, en moyenne 1750 inspections par an, puis une baisse progressive pour tendre vers un volume annuel de moins de 1000 inspections par an. Il est à noter que dans le même temps les inspections renforcées augmentent légèrement, de 100 vers plus de 250 inspections renforcées par an.

2.2.2.3 Analyse de la flotte de navires étrangers inspectée depuis 1996

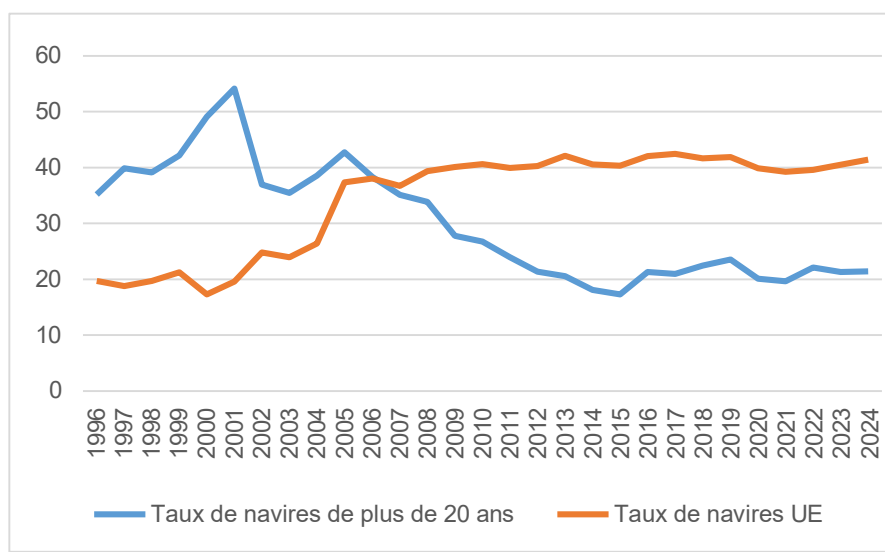


Table 12 : Données sur la moyenne d'âge des navires et sur le taux de navires sous pavillon européen extraites de l'application européenne Thetis

La table 12 fournit des données sur des facteurs de risques contributifs du niveau d'exposition des ISNPRPM. D'une part l'âge des navires est déterminant puisque l'état de conservation de l'amiante se dégrade dans le temps et les experts considèrent que le risque de dégradation augmente à partir de 20 ans. Par ailleurs, la réglementation européenne sur l'interdiction d'amiante à bord des navires est la plus stricte au monde, elle s'impose notamment à partir de 2005 à tous les Etats membres de l'UE. Ce graphique montre que depuis 1996 le taux de navires âgés de plus de 20 ans est passé en moyenne de 40% à 20% et que le taux de navires ne battant pas pavillon européen est passé de 80% à 60%. Ces deux facteurs de risques ont donc été réduits respectivement de 50% et de 25% chacun depuis 1996.

2.3 Analyse du niveau de prévention des risques pour les ISNPRPM depuis 1996

2.3.1 Examen de la réglementation en vigueur et des circulaires publiées par l'administration centrale

Le **décret n°2000-564 du 16 juin 2000**, portant sur la protection des marins contre les risques d'inhalation d'amiante, constituent le premier texte réglementaire abordant la prévention des risques professionnels pour les marins. Ce décret impose notamment à l'armateur l'établissement d'une évaluation des risques pour les marins à bord des navires et encadre le suivi médical qui doit être assuré par le médecin des gens de mer. Il détaille les mesures de protection collective ou individuelle selon les cas à mettre en œuvre. Il liste les dispositions à prendre pour les activités de confinement et de retrait d'amiante ainsi que pour les interventions sur les appareils susceptibles de libérer des fibres d'amiante. Enfin, il fixe la concentration maximum de poussière d'amiante qui peut être inhalé par les marins sur un temps donné. Il est à noter que ce décret s'adresse uniquement aux marins et pas aux travailleurs occasionnels intervenants à bord des navires comme les ISNPRPM.

Huit ans après l'entrée en vigueur du décret n°2000-564, **l'instruction n°2008-001 DAM/GM du 12 décembre 2008** est venue préciser les modalités d'application du décret ainsi que l'utilisation des équipements de protection individuelle (EPI) par les armements français. Toutefois, cette instruction ne concerne que les marins embarqués et exclut les ISNPRPM, pourtant responsables de veiller à son application.

Le **décret n° 2012-639 du 4 mai 2012**, entré en vigueur le 1er juillet 2012, renforce la prévention des risques liés à l'amiante. Il impose aux employeurs l'élaboration de fiches individuelles d'exposition, la mise en place de plans détaillés pour les travaux de retrait ou d'encapsulation, ainsi que le recours à des entreprises certifiées. Le texte précise également les modalités de contrôle d'empoussièrement et de suivi des travailleurs exposés, afin de mieux protéger leur santé et d'assurer une traçabilité des expositions.

En matière de prévention des risques pour les ISNPRPM, la première reconnaissance explicite de leur exposition figure dans **la circulaire du 27 mars 2017** relative à la prévention aux risques spécifiques de l'administration de la mer. Sa partie 2 annexée mentionne clairement le risque d'exposition à l'amiante auquel les inspecteurs peuvent être confrontés lors de leurs missions d'inspection de la flotte française ou de contrôle de la flotte étrangère. Elle détaille les dispositions à mettre en œuvre avant chaque inspection et préconise les équipements de protection individuelle à utiliser dans les situations à risque.

2.3.2 Analyse de la mise en œuvre des moyens de prévention par les services déconcentrés

Au sein des directions interrégionales de la mer (DIRM) en métropole et des directions de la mer dans les départements d'Outre-mer, les premières actions de prévention ont reposé sur l'élaboration du document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP). Mis en place entre 2012 et 2016, ce document a permis d'identifier le risque d'exposition à l'amiante pour les ISNPRPM, de le hiérarchiser selon différents critères et de définir des mesures de réduction adaptées. Toutefois, les entretiens menés avec les responsables de l'évaluation des

risques de chaque DIRM ont révélé une absence d'harmonisation, chaque direction appliquant ses propres niveaux de risques et mesures de prévention.

De même les équipements de protection individuels (EPI) ont été fournis à partir de 2012 et les modalités d'utilisation de ces équipements sont précisés pour certaines DIRM dans des notes spécifiques. Le contenu précis du kit de protection amiante ainsi que les modalités d'utilisation est réprécisé dans la circulaire du 27 mars 2017 établie conjointement par la direction des affaires maritimes et la direction des ressources humaines du ministère, ce qui constitue les seules instructions harmonisées pour l'ensemble des services déconcentrés. Les responsables de la prévention des risques professionnels au sein de chaque DIRM indiquent toutefois que l'utilisation des équipements de protection individuelle spécifiques pour le risque amiante ne sont que très rarement utilisés lors des inspections. Par ailleurs, la gestion des EPI après utilisation, lorsqu'ils sont considérés comme des déchets amiantés, demeure une problématique non résolue à ce jour.

En ce qui concerne la traçabilité de l'exposition des ISNPRPM, les fiches d'expositions qui revêtent des formats différents selon les DIRM ont également été mises en place à partir de 2012. Seule une partie des ISNPRPM ayant exercé des inspections depuis cette date ont renseigné ces fiches.

Enfin, des actions de formations ont été mises en œuvre après 2017 dans certaines directions. Ces formations n'ont pas de caractère obligatoire et ne sont pas reconduites de manière périodique. La mission observe donc un niveau de connaissance hétéroclite selon les inspecteurs que ce soit pour des périodes passées et encore de nos jours.

Recommandation 3: Rendre obligatoire des formations relatives à la sensibilisation sur les risques amiante à bord des navires ainsi qu'au repérage des matériaux amiantés pour les ISNPRPM. Ces formations devraient être suivies selon deux cas distincts ; une formation initiale pour les nouveaux entrants et une formation continue périodique pour les ISNPRPM en poste.

2.4 Synthèse du niveau de risque d'exposition pour les ISNPRPM

2.4.1 Niveau de risque des ISNPRPM dans le cadre de l'activité du Pavillon

Comme le démontre l'analyse de la réglementation applicable, l'analyse de risques des cas documentés transmis et le niveau d'exposition de l'activité, l'exposition des ISNPRPM dans le cadre des inspections réalisées sur la flotte française a évolué dans le temps depuis 1996.

1996–2012 : Période critique

Cette période se distingue comme la plus à risque pour l'exposition des ISNPRPM aux poussières d'amiante. Plusieurs facteurs expliquent cette situation :

- ❖ Le décret n° 98-332 du 29 avril 1998, relatif à la prévention des risques liés à l'amiante à bord des navires, présentait des lacunes majeures : son champ d'application et ses modalités de repérage étaient incomplets, et sa mise en œuvre a été défailante.

- ❖ La persistance de quantités importantes d’amiante à bord des navires de l’époque a été sous-estimée, voire ignorée dans certains cas identifiés par la mission, sans traitement adapté.
- ❖ Les ISNPRPM ont continué à inspecter les grands navires de commerce jusqu’en 2012, date à laquelle cette responsabilité a été transférée aux sociétés de classification agréées. Or, cette partie de la flotte présentait des risques élevés d’exposition.

2012–2017 : Diminution progressive du risque

Le niveau de risque a progressivement diminué durant cette période, grâce à plusieurs évolutions :

- ❖ Une meilleure application de la réglementation, encouragée par les courriers et relances de la direction des affaires maritimes, ainsi qu’une sensibilisation accrue des armateurs.
- ❖ Le retrait de la flotte de navires sous pavillon français particulièrement contaminés, comme le Tellier (2012) et le Descartes (2007).
- ❖ La réduction des contrôles sur les grosses unités, en raison de leur délégation aux sociétés de classification, et la mise en place des Documents Uniques d’évaluation des risques professionnels (DUERP) au sein des DIRM à partir de 2012.

2017–2025 : Réduction significative du risque

Cette période est marquée par une baisse notable du taux de navires contenant de l’amiante, grâce à :

- ❖ L’application effective du décret 2017-1442, qui a renforcé le cadre réglementaire.
- ❖ La généralisation des dossiers techniques amiante (DTA) et le suivi régulier des navires, avec des évaluations périodiques.
- ❖ Les résultats des analyses menées par la mission : pour les navires construits après 1990, les DTA révèlent que l’amiante n’est présente que dans les joints ou les garnitures de frein dans 93 % des cas, ce qui limite fortement le risque d’exposition aux poussières d’amiante. De plus, selon les bilans d’activité des sociétés agréées COFRAC transmis en 2024, sur 74 repérages réalisés, la présence d’amiante sur 4 navires a été démontrée dont 1 cas sensible avec retrait d’amiante, ce qui donne respectivement un taux de 5,2 % où l’on trouve encore de l’amiante et 1,3% de navire avec un risque d’exposition. Le risque en 2024 est donc très limité sur la flotte sous pavillon français, toutefois ces chiffres mériteraient d’être consolidés et suivis chaque année.

2.4.2 Niveau de risque des ISNPRPM dans le cadre de l'activité du contrôle par l'Etat du port

De même, l'exposition des ISNPRPM dans le cadre du contrôle par l'Etat du port a été inégale sur la période étudiée par la mission, soit 1996-2025.

1996-2011 : Phase critique caractérisée par une insuffisance d'informations disponibles sur la flotte.

Avant 2011, les données disponibles sur la présence d'amiante dans la flotte internationale restent limitées. Aucune étude institutionnelle n'a été identifiée sur ce sujet après l'interdiction progressive de l'amiante par la convention SOLAS, d'abord partielle en 2002, puis totale en 2011. L'application de ces interdictions a cependant été très inégale selon les États, et des articles de presse spécialisée ont révélé que près de la moitié de la flotte pouvait encore contenir de l'amiante durant cette période. Par ailleurs, l'analyse de risques menée par la mission sur la flotte internationale montre que près de 90 % des cas documentés présentant des risques d'exposition à l'amiante concernent des navires construits avant 2011.

2011 et 2021 : Amélioration progressive grâce au renforcement des moyens et du cadre européen

Malgré la persistance de navires contenant de l'amiante, les inspecteurs ont commencé à bénéficier de formations spécifiques et ont été dotés de kits amiante au sein des directions interrégionales de la mer (DIRM) à partir de 2012. Par ailleurs, le nouveau régime d'inspection de l'Union Européenne, mis en œuvre dès le 1er janvier 2011, a marqué l'application effective des règles issues de la directive 2009/16/CE. Cette directive, conçue pour renforcer et moderniser le contrôle des navires étrangers dans les ports européens, a permis d'élever le niveau de sécurité et de conformité des navires en escale. En conséquence, elle a contribué à réduire le risque d'exposition des inspecteurs en excluant progressivement les navires « sous normes ».

2021 et 2025 : Consolidation de la prévention et maîtrise accrue des risques

L'application du règlement européen SRR à compter du 1er janvier 2021, imposant la présence à bord d'un inventaire des matériaux dangereux (IHM) et d'un certificat de préparation au recyclage, a permis de diminuer significativement les risques liés à ces substances. D'une part, les inspecteurs ont dû intégrer systématiquement cette vérification dans leurs contrôles, conformément aux directives nationales et européennes. En cas de non-conformité, ils étaient tenus de signaler les manquements, pouvant aller jusqu'à l'immobilisation du navire. D'autre part, les armateurs, confrontés à la réalité de la présence d'amiante et à leurs obligations légales en matière de protection des équipages, ont été contraints d'agir pour se mettre en conformité. Enfin, depuis cette date, les inspecteurs disposent d'une connaissance précise de la localisation et de la quantité d'amiante à bord, leur permettant ainsi d'éviter ou de limiter leur exposition lors des inspections.

2.5 Préconisations dans le cadre de la mise en œuvre d'un protocole de renseignement des cas d'exposition à l'amiante

L'étude menée par la mission a montré que les risques d'exposition aux poussières d'amiante sont aujourd'hui très faibles, que ce soit lors d'une visite de sécurité pour la certification d'un navire français ou lors d'un contrôle par l'État du port d'un navire étranger. En effet, dans les deux situations, les inspecteurs disposent d'informations précises sur la présence éventuelle d'amiante à bord, sa localisation, le type d'équipements concernés et, pour les navires français, l'état de conservation du matériau.

Ces données, lorsqu'elles sont consultées et exploitées en amont par les ISNPRPM, permettent d'anticiper et d'éviter tout risque. Les documents de référence — le dossier technique amiante (DTA), conforme au décret 2017-1442 pour les navires français, et l'inventaire des matières dangereuses (IHM), conforme à la convention de Hong Kong de 2009 et au règlement européen 1257/2013 SRR pour les navires étrangers — identifient et localisent clairement les zones à risque.

Dès lors, la logique instaurée par la circulaire relative aux risques spécifiques de l'administration des métiers de la mer du 27 mars 2017 doit évoluer vers un objectif de « risque zéro ». Ainsi, tout local présentant un risque potentiel d'exposition aux poussières d'amiante ne devrait pas être inspecté. Par conséquent, le kit de protection amiante pourrait être utilisé uniquement en cas d'exposition accidentelle, lorsque l'inspecteur découvre une situation d'exposition imprévue et que la sortie du local implique un passage par une zone à risque.

Le protocole de renseignement des cas d'exposition devrait alors être possible uniquement dans le cas des expositions accidentelles décrites ci-avant. Une fiche d'exposition standardisée au niveau national devrait ainsi être prévue en annexe de la circulaire de 2017.

Recommandation 5 : Réviser la circulaire du 27 mars 2017 relative à la prévention des risques spécifiques de l'administration de la mer, afin d'adapter la doctrine de prévention du risque d'exposition à l'amiante pour les ISNPRPM :

- 1) En imposant l'exploitation systématique des DTA pour les navires français et des IHM pour les navires étrangers, préalablement aux visites, afin d'éviter la présence des ISNPRPM dans les locaux à risques.
- 2) En faisant évoluer la doctrine d'utilisation des kits de protection « amiante », qui devront être employés uniquement en cas d'exposition accidentelle.
- 3) En rendant obligatoire une formation aux méthodes de repérage pour l'élaboration et l'exploitation des DTA et IHM, afin de mieux évaluer les risques sur la base de ces documents.
- 4) En intégrant une procédure de déclaration systématique en cas d'exposition accidentelle.

Liste des recommandations

Recommandation 1 : Constituer une base de données nationale recensant de façon exhaustive les résultats des diagnostics amiante (DTA) et des repérages avant travaux (RAT) rendus obligatoires par le décret n°2017-1442. À partir de ces informations, repérer les navires pour lesquels la présence d'amiante a été confirmée et identifier ceux ayant fait l'objet d'une prescription de retrait afin de permettre un suivi rigoureux et, le cas échéant, d'engager des relances ciblées auprès des armateurs concernés.

Recommandation 2 : Mener une campagne ciblée de collecte de données relatives aux inventaires de matières dangereuses (IHM) des navires inspectés dans le cadre du contrôle par l'État du port. Cette opération, réalisée sur un échantillon représentatif de la flotte et étalée sur trois mois, devra permettre d'obtenir une vision fiable et actualisée de la présence d'amiante à bord des navires étrangers, ainsi que des risques d'exposition associés, sur la base de l'analyse des données recueillies.

Recommandation 3: Rendre obligatoire des formations relatives à la sensibilisation sur les risques amiante à bord des navires ainsi qu'au repérage des matériaux amiantés pour les ISNPRPM. Ces formations devraient être suivies selon deux cas distincts ; une formation initiale pour les nouveaux entrants et une formation continue périodique pour les ISNPRPM en poste.

Recommandation 4: Mettre en place un suivi médical renforcé pour les ISNPRPM dont l'exposition aux fibres d'amiante est réputée établie. Ce suivi médical renforcé devra être conforme au décret 2015-567 du 20 mai 2015 relatif aux modalités du suivi médical postprofessionnel des agents de l'Etat exposés à une substance cancérigène, mutagène ou toxique pour la reproduction.

Recommandation 5 : Réviser la circulaire du 27 mars 2017 relative à la prévention des risques spécifiques de l'administration de la mer, afin d'adapter la doctrine de prévention du risque d'exposition à l'amiante pour les ISNPRPM :

- 1) En imposant l'exploitation systématique des DTA pour les navires français et des IHM pour les navires étrangers, préalablement aux visites, afin d'éviter la présence des ISNPRPM dans les locaux à risques ;
- 2) En faisant évoluer la doctrine d'utilisation des kits de protection « amiante », qui devront être employés uniquement en cas d'exposition accidentelle ;
- 3) En rendant obligatoire une formation aux méthodes de repérage pour l'exploitation des DTA et des IHM, afin de mieux évaluer les risques sur la base de ces documents ;
- 4) En intégrant une procédure de déclaration systématique en cas d'exposition accidentelle.

Annexes

Annexe 1: Courrier de la ministre de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche adressée à l'inspecteur général des affaires maritimes

Annexe 2: Lettre de mission à l'attention de M. Emeric FAURE

Annexe 3: Tableau d'analyse des cas documentés de navire français

Annexe 4 : Tableau d'analyse des cas documentés de navires étrangers

Annexe 5: Rapport intitulé « Où en est-on de la préservation de la santé des marins vis à vis de l'amiante ? » du Dr Sauvage

Annexe 6: Etude de l'entreprise DEKRA du 26 avril 2012 sur la présence d'amiante à bord des navires de pêche de moins de 24m.

Annexe 7: Article de presse paru dans la revue Trade Winds

Annexe 8: Article de presse paru dans la revue Marinelink

Annexe 9: Rapport de la Commission Européenne sur l'évaluation de la mise en œuvre du règlement SRR 1257/2013 du 19 février 2025

Annexe 10 : Procès-verbal du CHSCT de la CGM du 27 juin 1997

Annexe 11 : Courrier CMA CGM à l'inspection du travail du 17 septembre 2001

Annexe 12 : Mail du CSN PACA Corse du 27 avril 2011

Annexe 13 : Courrier RAT du chantier naval de Marseille du 22 octobre 2015

Annexe 14 : Rapport d'activité de l'Enim 2023