Direction des Affaires Maritimes

Code des Transports
Décret n° 84-810 modifié
Commission Centrale de Sécurité
Session du 1er juillet 2020

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PV CCS 947/CONS.02

Objet : **Projet de modification de la division 110 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires : catégories de navigation.**

Référence : Division 110 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires.

Annexes : Annexe 1 : Projet de rapport d'études du Cerema - (7 pages)
Annexe 2 : Éléments de contexte (CR réunion) - (1 page)
Annexe 3 : Proposition de modification de la division 110 - (17 pages).

I/ Introduction

Les dispositions actuelles relatives à la fixation des catégories de navigation pour les navires professionnels sont prévues par l'article 110.11 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires[1].

Il apparaît aujourd'hui, à la demande de certaines catégories socioprofessionnelles et au regard des connaissances et des techniques actuellement mises en œuvre pour la navigation maritime associée, qu'une réflexion sur la fixation de ces limites de navigation nécessite d'être engagée.

L'objet du présent procès-verbal est ainsi de présenter les réflexions et pistes de modifications de ces catégories, au regard des éléments d'ores et déjà connus de l'étude du Cerema en cours[2], diligentée par la direction des Affaires Maritimes.

II/ Développement

II-A/ Les limites actuelles de la définition des catégories de navigation

Les limites à la navigation professionnelle des navires sont établies en application de l'article 53 du décret n°84-810 modifié 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.
Elles permettent de fixer l'encadrement nécessaire en dotation de sécurité pour le navire, au regard de la spécificité des risques connus et encourus pour l'exploitation maritime envisagée. Cette gestion du risque par incréments vise à prendre en compte – dans sa fixation de la réglementation technique adaptée à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la prévention de la pollution marine - l'ensemble des moyens à la disposition du navire et de son équipage afin de faire face à tout incident, sinistre ou naufrage, mais aussi son corollaire en termes de disponibilité des services d'assistance et de secours en mer.

A l'analyse des constats opérés par l'étude, il apparaît que la définition de certaines de ces catégories, déterminées en fonction des connaissances de l'époque, fait jour la nécessité de revoir les limites à l'exploitation des navires professionnels, notamment lorsqu'on la confronte à l'évolution tant technique des matériels et équipements embarqués que de celle tenant à l'approche aujourd'hui employée pour la définition du cadre réglementaire applicable au(x) navire(s).

1 Initialement introduites par l'art. 110.2.1 créé par l'arrêté du 28/02/1988 modifiant l'arrêté du 23/11/1987 susnommé.
2 Rapport définitif attendu pour septembre 2020.

Pour rappel, le classement inchangé depuis cette époque en 5 catégories de navigation, dont la graduation notée de 5 à 1 définit une exposition croissante aux dangers de l'expédition maritime, reste fondé dans l'écriture actuelle sur différentes notions, c'est-à-dire soit sur un éloignement à la côte, soit sur une distance vis-à-vis d'un port de départ, soit encore en tenant compte d'une distance d'un abri[3], cette multiplicité ne facilitant pas dès lors l'appréhension de ce classement pour les différentes parties concernées.
Dès plus, certaines évolutions réglementaires récentes apportent la démonstration de l'inadaptation de cet encadrement de la navigation vis-à-vis des enjeux actuels de simplification et de promotion de la culture de gestion des risques professionnels maritimes.

Le constat qui est ainsi dressé par cette étude, établi suite à la consultation des professionnels et des services déconcentrés (directions interrégionales de la mer, avec notamment les centres de sécurité des navires), démontre que le cœur de l'inadaptation des limites de navigation actuelles se situe sur la **4e catégorie de navigation, et notamment pour les navires armés à la pêche**.

II-B/ Une évolution nécessaire au regard des évolutions réglementaires récentes

La 4e catégorie est définie comme une *« navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles au-delà de la limite des eaux abritées où se trouve son port de départ ».*

Cette notion induite de captivité vis-à-vis du port de départ est aujourd'hui questionnée, tant par l'appréciation de la pertinence des critères techniques ayant prévalu à l'époque pour la définition de cette catégorie, que par l'approche associée à l'évaluation et à la prévention des risques, aujourd'hui plus généralement mise en œuvre dans la définition de l'encadrement nécessaire à la sécurité des activités maritimes.
Ainsi, la seule considération des critères « historiques » ayant présidé à cette définition, « calée » sur un point de départ et fondée sur une appréciation individuelle des risques au seul navire, ne saurait constituer à elle seule aujourd'hui une approche exhaustive quant à l'appréciation des dangers de la navigation considérée, ne serait-ce du simple fait des propres évolutions de l'encadrement de ces mêmes critères.

[Citons à titre d'exemple : la mise à l'essai des matériels et équipements embarqués, (aujourd'hui calée sur la directive n°96/98/CE [4]»), les évolutions technologiques générales des équipements (fiabilisation des automatismes), la généralisation du SMDSM (et l'emport de l'ASN : Appel Sélectif Numérique), les diverses normes et référentiels techniques de conception et de performance, ainsi que les règles de mise sur le marché communautaire des produits[5], l'encadrement professionnel de l'exercice de la profession de marin, etc.]

Il apparaît que c'est bien plus l'appréciation dans son ensemble des risques auxquels le navire et son équipage se voient confrontés, et la recherche d'une certaine hiérarchisation des expositions associées *(par criticité « comparative »),* qui s'avèrent aujourd'hui nécessaires et mises en œuvre par les différentes autorités compétentes, dans le but de définir le cadre réglementaire applicable au navire[6]. Ces éléments de contexte permettent dès lors d'envisager un certain affranchissement vis-à-vis de cette notion strictement déterminée par le port de départ pour la 4e catégorie.

En effet, la combinaison des critères inhérents à cette analyse des risques se fonde davantage sur **l'évaluation de la capacité du navire à affronter les périls** associés à sa navigation, *(généralement considérée pour une zone de navigation bien identifiée[7])*, **combinée à d'autres facteurs**

3 A savoir **un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité** en cas de sinistre.

4 Directive n°96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins, abrogée par la directive n°2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins.

5 Citons à titre d'exemple les règlements (UE**) d**u Parlement européen et du Conseil n°2016/425 du 9 mars 2016 relatif aux équipements de protection individuelle ainsi que le n°2019/1020 du 20 juin 2019 sur la surveillance du marché et la conformité des produits.

6 Et des éventuelles restrictions à sa navigation.

7 Elle-même caractérisée notamment par un **critère de dangerosité référencée d'un état de la mer** (notamment les vagues et critères météorologiques moyens annuels rencontrés).

compensatoires ou aggravants. La couverture radioélectrique ou la mise à disposition de matériels permettant de signaler sa détresse aux services chargés à terre de l'assistance et du sauvetage en mer en sont des exemples[8], généralement appréhendés dans le contexte de navigation concernée.

Cette évaluation des risques se trouve elle-même renforcée dès lors que la connaissance plus précise de certains critères, conjuguée à **l'emport obligatoire d'équipements de prévention et/ou de protection** décidée à dessein[9], permettent de définir un certain niveau de protection pour des niveaux d'exposition équivalents ou pour des zones de navigation similaires, permettant in fine de caractériser une criticité « comparative » sur laquelle l'autorité compétente peut asseoir ses décisions.

A ce titre, **l'apport de la définition des zones maritimes** au sein de l'article 110.10 en 2016[10], et leur mise à disposition publique via la consultation en ligne du portail officiel d'informations géographiques *Datashom*[11], a permis de fournir cette information supplémentaire et documentée sur l'état de mer rencontré**,** *(c'est-à-dire la connaissance de la probabilité de rencontre de certaines hauteurs de houle sur une année en fonction d'une zone et non d'une catégorie de navigation),* basée sur des campagnes de mesure officielles de trains de houles, bien que les référentiels techniques sous-tendus soient exigés pour les seuls navires à passagers en navigation nationale, en application des instruments communautaires[12].

D'ailleurs, la possibilité créée en 2018 pour les différentes autorités compétentes responsables de l'approbation des plans et documents des navires professionnels[13] de se saisir de ces mêmes zones maritimes, afin de convenir d'éventuelles restrictions voire extension de navigation pour les navires de charge, a quelque peu dilué cette approche basée sur les seules restrictions établies en fonction de l'éloignement entre le navire et son port de départ, inhérentes à la 4e catégorie de navigation professionnelle.

La réglementation concernant les navires de pêche n'a, à ce jour, pas intégré de dispositions prenant en compte les zones maritimes, permettant dans certaines zones et à état de mer rencontré analogue d'établir voire d'adapter la définition d'un référentiel technique, et ce pour diverses raisons. En effet, les dispositions ayant amené à proposer les modifications réglementaires applicables aux navires de charge en zone côtière sont en partie issues du marquage CE[14] et l'exploitation au commerce se révèle très différente de celle à la pêche, ce qui exclut dès lors en l'état l'introduction de cette approche au sein des divisions pêche concernées. *(Notamment au titre des risques encourus, ce que leur accidentologie spécifique démontre.)*

---

8 Tels que l'emport d'une radiobalise de localisation de sinistres (RLS) ou une installation radioélectrique VHF ASN, ainsi que des caractéristiques de la zone de couverture radioélectrique SMDSM.

9 **L'emport du dispositif MOB « Man Over Board »,** rendu obligatoire pour les navires de pêche et de commerce armés à une personne seule, suite à une recommandation du BEA Mer et après consultation avec les professionnels du secteur de la pêche, illustre parfaitement ce propos.

Le port du VFI imposé par le décret n°2007-1227 du 21 août 2007 relatif à la prévention des risques professionnels maritimes et au bien-être des gens de mer en mer et dans les ports au titre du risque d'exposition de chute à la mer en est un autre exemple.

10 Cf. art.1 de l'arr. du 20/12/2016 (NOR : DEVT1636878A), créant l'art. 110.10 à des fins de clarification du cadre applicable aux limites de navigation des navires à passagers en navigation nationale, couverts par les dispositions de la **directive 2009/45 CE** du Parlement européen et du conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, et précédemment inscrites au sein de la seule division 223.

11 Disponible à l'adresse : *https://data.shom.fr/*

12 Mesures confirmées lors de la transposition de la directive n°2017/2108/UE du Parlement et du Conseil du 15/11/2017, via la publication de l'arrêté du 05/11/2019 (NOR : TRET1919209A).

13 Suite à la publication de la **nouvelle division 222**, applicable aux navires de charge de jauge inférieure à 500. [Cf. arrêté du 18/12/2017 parue au JORF le 04/01/2018 (NOR : TRAT17322754A)].

14 **Marquage CE** dont le suivi de la mise en service des navires de conception plaisance et destinés à une activité professionnelle de commerce peut se saisir, mais limitant de facto le type d'exploitation autorisée. (Notamment du point de vue de la résistance structurelle de la coque).

Néanmoins, le diagnostic qui est posé par cette étude - à savoir une **adaptation possible de la seule navigation relevant d'une 4e catégorie**, en préconisant pour sa définition de se baser davantage sur un éloignement à la côte ou d'un abri plutôt qu'en fonction du port de départ - permet, par analogie avec les divisons applicables aux navires à passagers et de charge, de proposer une **approche évolutive de cette définition pour tous les navires**, *(donc les navires de pêche),* sans modification notable du corpus réglementaire applicable à ces derniers. *(Moyennant toutefois quelques adaptations réglementaires sur l'emport de matériels et équipements.)*

L'avantage réside ainsi dans le mécanisme implicite que cette adaptation introduit, notamment par la caractérisation de restrictions *(au sens explicitations)* des conditions associées à la navigation, tout en **privilégiant une démarche de simplification plutôt que de complexification de la réglementation applicable,** ce qui rejoint les attentes des usagers.

II-C/ Les pistes de simplification proposées

Les pistes de simplification envisagées pour la 4e catégorie de navigation préconisées par le rapport sont les suivantes :

- **Option n°1 :** Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne **pas de plus de 5 milles de la terre la plus proche.**

- **Option n°2 :** Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne **pas de plus de 10 milles au-delà de la limite des eaux abritées où se trouve son port de départ.**

- **Option n°3 :** Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas **de plus de 5 milles d'un abri.**

Considérant le point II-B ci-dessus, il apparaît opportun de privilégier les options n°1 ou 3. En effet, la perte du lien avec l'état de mer rencontré et dont la plus-value a été explicitée ci-avant reviendrait à de nouveau considérer via l'option n°2 la notion de captivité au port de départ, ce qui se révèle contraire aux objectifs de simplification recherchés visant à la définition de critères compréhensibles et simples à mettre en œuvre pour l'encadrement réglementaire de la navigation associée.

Les propositions permettraient d'étendre d'une façon ou d'une autre la zone de navigation permise pour les usagers de cette catégorie, sans pour autant entraîner une modification trop importante de la réglementation, moyennant quelques adaptations nécessaires.

A cet effet, selon l'option privilégiée et considérant les recommandations de l'étude, la commission est informée qu'une adaptation des exigences réglementaires relatives notamment à l'emport en dotation radioélectrique et des moyens de signalement de sa détresse, sera présentée à l'issue des conclusions de la phase de consultation.

III/ Proposition

L'article 110.11 de la division 110 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires est proposé d'être modifié comme indiqué en annexe[15].

15 En vertu des dispositions établies par l'art. 54 du décret n°84-810 du 30 août 1984.

AVIS DE LA COMMISSION

La commission prend note de ces propositions.
Cette consultation est ouverte jusqu'au 30 septembre 2020, durant laquelle les avis seront collectés et intégrés dans une future proposition de modification des divisions concernées par cette extension de la définition de la 4e catégorie.

Annexe n°1

DOCUMENT DE TRAVAIL PROVISOIRE

Le contenu de cet extrait pourra évoluer lors de son utilisation pour la rédaction du rapport d'étude du CEREMA « Catégories de navigation, diagnostic des contraintes actuelles et pistes de simplification ».

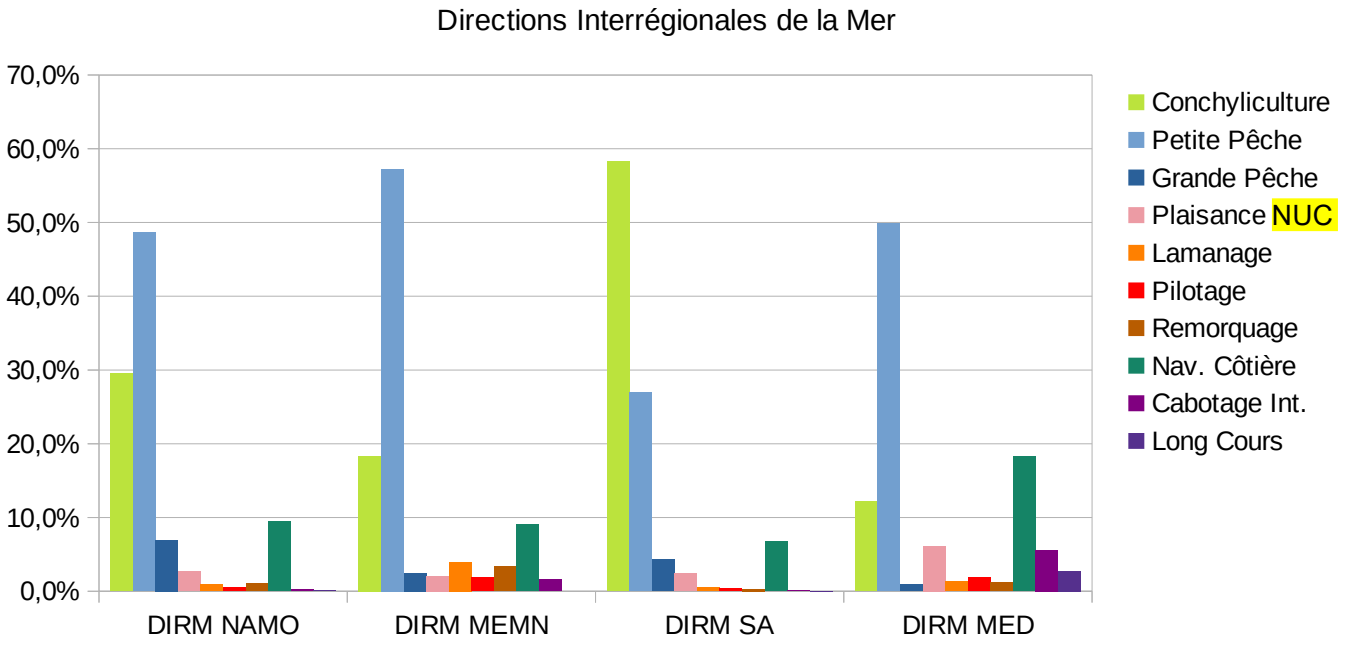
Constat des administrations de la mer : une 4e catégorie de navigation inadaptée

Les directions interrégionales de la Mer (DIRM) sont des services déconcentrés de l'État en charge de la conduite des politiques publiques en matière de développement durable de la mer, de gestion des ressources et de régulation des activités maritimes. Elles disposent de plusieurs services spécialisés dont les centres de sécurité des navires.

Les CSN ont pour missions la délivrance des titres de navigation et la surveillance de la construction, des conditions de navigations, de la sécurité du travail maritime et de la prévention de la pollution par les navires. Afin d'assurer leurs missions, leurs inspecteurs effectuent des visites régulières des navires sous pavillon français et sont ainsi des interlocuteurs privilégiés entre les professionnels de la mer et l'administration.

Les CSN ont été consultés dans le cadre de cette étude et confirment que les catégories de navigation font régulièrement l'objet de demandes de dérogation. Ces dernières émanent principalement des milieux de la petite pêche et de la conchyliculture. Cela peut s'expliquer par le nombre d'usagers, de ces deux types d'activité, que comptent chacune des DIRM.

Répartition des types de navires



Données extraites du Registre des navires professionnels français – Novembre 2019

Dans le milieu de la pêche, les navires évoluant en 4e catégorie de navigation se plaignent régulièrement du caractère trop restrictif de cette catégorie. La limitation actuelle empêche ces navires de rejoindre des zones de pêches parfois proches des côtes mais néanmoins à plus de 5 milles de la limite des eaux abritées de leur port de départ. Cela porte souvent préjudice à leur activité économique.

La DIRM Méditerranée mentionne notamment le cas des navires qui pratiquent la pêche au poulpe au large de l'estuaire du Rhône et qui, bien que proches des côtes, n'ont pas la possibilité de trouver refuge le long du littoral entre le Grau-du-roi et Saintes-Maries de la Mer.

Concernant l'activité conchylicole, c'est la notion de « port de départ » qui dérange le plus les usagers. Les navires aquacoles évoluent généralement en 4e catégorie et sont donc rattachés à un port de départ. Toutefois, ils ne sont pas toujours exploités au départ de ce même port. En effet, beaucoup d'exploitants transportent leurs navires sur remorques et les mettent à l'eau au plus proche de leurs concessions qui peuvent être distantes les unes des autres de plusieurs kilomètres.

Ce problème, connu notamment des DIRM Sud-Atlantique et Nord-Atlantique – Manche-Ouest, touche un grand nombre d'usagers le long des côtes bretonnes et vendéennes.

Enfin, quel que soit le type de navire, les usagers de la 4e catégorie de navigation regrettent l'impossibilité, d'effectuer des trajets courts en zone côtière du simple fait que ceux-ci sont supérieurs à 5 milles nautiques.

La DIRM Nord-Atlantique – Manche-Ouest (NAMO) regrette, par exemple, que les navires de 4e catégorie qui le souhaitent ne puissent atteindre les Glénans depuis la baie de Concarneau, les îles de l'archipel de Molène depuis Lanildut ou encore Groix depuis Lorient alors que plusieurs abris le long du trajet garantissent la proximité d'un refuge en cas d'urgence.

En Méditerranée, la DIRM (MED) aimerait, entre autres, qu'il soit possible pour les usagers de la 4e catégorie de rejoindre les îles du Levant depuis le continent. La côte Varoise dispose, elle aussi, de nombreux abris à moins de 5 mn de distance les uns des autres offrant la possibilité aux navires de se réfugier si besoin.

Les navires disposant aujourd'hui de motorisations fiables et de systèmes de communication modernes, il paraît sévère que ces trajets ne puissent être effectués.

Pour répondre à ces différents problèmes, les CSN proposent ponctuellement des solutions en accordant entre autres, des permis en 3e catégorie limitée, ou en autorisant, par exemple, des 4e catégorie rattachée à plusieurs ports de départ permettant ainsi une plus grande mobilité du navire.

Les pistes de simplification de la 4e catégorie de navigation

Comme le met en évidence le diagnostic établi dans la première partie, la 4e catégorie de navigation est celle qui nécessite le plus d'être revue. Elle a fait l'objet de nombreux échanges entre les différents acteurs maritimes contactés dans le cadre de cette étude.

Plusieurs pistes de simplification sont envisagées, voici les principales définitions à étudier :

- 4e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles de la terre la plus proche.
- 4e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 10 milles au-delà de la limite des eaux abritées où se trouve son port de départ.
- 4e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles d'un abri.

Toutes ces définitions permettraient d'étendre d'une façon ou d'une autre la zone de navigation permise pour les usagers de cette catégorie sans pour autant entraîner une modification trop importante de la réglementation.

Sur le plan technique, il est important de souligner que les exigences en termes de structure du Bureau Veritas n'excluent aucunes des trois propositions de révision de la 4e catégorie de navigation présentées ici.

Première définition (i) : limitation à 5mn des côtes :

Dans la première définition (i), on supprime la notion de captivité induite par la définition d'origine. Cela « libère » en quelque sorte les usagers pour leur permettre une navigation côtière illimitée, sans attache à un port en particulier.

Cette définition résoudrait toutes les difficultés rencontrées par les navires conchylicoles et de la petite pêche mentionnés par les DIRM. La principale réserve émise par certains CSN concernait la sécurité. En effet, en permettant à des navires de s'éloigner à plus de 5 milles d'un éventuel refuge ou abri, on ne garantissait plus la sécurité des usagers par la proximité des moyens d'assistance ou, au moins, d'une zone abritée permettant de se réfugier dans l'attente des secours. Cependant, les CROSS (Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage), contactés dans le cadre de cette étude, estiment que cela ne devrait pas engendrer de contrainte opérationnelle supplémentaire. Les usagers auront, dans le pire des cas, à faire preuve d'un peu plus d'autonomie en cas d'urgence. La taille moyenne des navires concernés ayant une longueur inférieure à 12 m, il paraît difficile de leur imposer l'emport d'un radeau de sauvetage. Cependant, il peut être envisagé de généraliser l'emport d'une VHF ASN permettant l'émission et la réception d'un signal de détresse. La division 219

(Art 219.18) dispense, actuellement, les navires en 4e catégorie de moins de 12 m d'emporter un tel équipement. De plus, depuis le 1 avril 2020, les patrons de pêche exerçant leur activité seuls à bord doivent être équipés d'une balise individuelle « MOB » (Man Over Board) permettant de signaler une détresse manuellement ou automatiquement.

Par ailleurs, la majorité de ces navires effectuant majoritairement une navigation diurne, il est difficile de concevoir qu'ils seront amenés à entreprendre des voyages les éloignant de façon déraisonnable de leur port de départ.

Avantages :

- Plus de notion de captivité, la zone de navigation permise est significativement étendue.
- Répond à tous les problèmes des usagers mentionnés par les administrations de la mer.
- Elle permettrait de se rapprocher fortement de certaines dispositions particulières présentes notamment dans les divisions 222 et 230 qui impliquent une 3e catégorie limitée à 6 milles des côtes.
- Cette définition a le mérite d'être simple et claire, elle suit la même logique que la définition de la 3e catégorie de navigation (limite établie en fonction d'une distance par rapport à la côte).

Inconvénients :

- Permet, par endroits, une navigation à plus de 5 milles du port le plus proche, rallongeant ainsi le temps de réponse des moyens de secours nautiques. Les usagers devront faire preuve de plus d'autonomie en cas d'urgence. Cela peut se traduire par l'emport de matériel supplémentaire comme une VHF ASN.
- Cette modification peut créer un phénomène d'aubaine pour certains navires évoluant en 3e catégorie de navigation mais restant proches des côtes.

<u>Deuxième définition (ii) : limitation à 10mn du port de départ :</u>

La deuxième proposition (ii) conserve la même logique que la définition originelle en incluant la notion de distance par rapport à un port de départ.

Ici, il est question d'une limite à 10 milles mais cette valeur est à convenir avec les différents acteurs. Il est important qu'elle ne dépasse pas une valeur seuil. En effet, il convient d'éviter, en fixant une distance limite trop importante, d'empiéter sur la 3e catégorie. 10 milles semble être ici le juste milieu, c'est une amélioration par rapport aux 5 milles originaux mais reste

suffisamment inférieur à la limite de 20 milles établie par la 3e catégorie pour ne pas porter préjudice à cette dernière.

Cette définition permettrait dans un premier temps de résoudre certains problèmes, en permettant notamment les trajets courts inter-îles mentionnés dans la partie 1.2.1.

Avantages :

- La zone de navigation permise est étendue.
- La notion de captivité est conservée.

Inconvénients :

- Cette nouvelle définition ne garantit pas de résoudre tous les problèmes rencontrés par les usagers (notamment les navires aquacoles).
- Permet à des navires de petites tailles et sans pontée de s'éloigner davantage des côtes.
- Permet une navigation à plus de 5 milles du port le plus proche, rallongeant ainsi le temps de réponse des moyens de secours nautiques. Les usagers devront faire preuve de plus d'autonomie en cas d'urgence. Cela peut se traduire par l'emport de matériel supplémentaire comme une VHF ASN.

<u>Troisième définition (iii) : limitation à 5mn d'un abri :</u>

La troisième définition (iii) conserve la notion de captivité de la définition originelle, ainsi que la distance limite de 5 milles.

La modification concerne uniquement la notion de « port de départ » qui est remplacée ici par « abri ». La division 240 définit un « abri » comme étant un « endroit de la côte où tout engin, embarcation ou navire et son équipage peuvent se mettre en sécurité en mouillant, atterrissant ou accostant et en repartir sans assistance. Cette notion tient compte des conditions météorologiques et de mer du moment ainsi que des caractéristiques de l'engin, de l'embarcation ou du navire. » (Art 240-1.02) On retrouve cette même logique dans la définition de la 2e catégorie de navigation qui, sans utiliser le mot « abri », définit une limite pour les usagers à 200 milles « d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité ».

Cette possible définition de la 4e catégorie permet aux navires de ne plus être dépendant d'une seule zone de navigation mais leur offre la possibilité d'effectuer du cabotage côtier entre différents ports qui peuvent être distants d'un maximum de 10 milles.

Avantages :

- La zone de navigation permise est étendue.
- La notion de captivité est conservée, garantissant la proximité d'un lieu de refuge en cas de problème.
- Une modification simple de la définition ayant peu ou pas d'impact sur la réglementation.

Inconvénients :

- Cette nouvelle définition ne garantit pas de résoudre tous les problèmes rencontrés par les usagers. La distance franchissable maximale entre deux abris est de 10 milles.
- Afin d'éviter que les usagers définissent d'eux même des limites de cette hypothétique 4e catégorie, il convient de définir clairement et précisément la notion d'abri.
- Les opérations de contrôle peuvent être plus compliquées à mettre en place. La notion d' « abri » étant plus subjective que celles de « côte » ou « port de départ ».

Dispositions radioélectriques

Quelle que soit l'option retenue, en métropole, les navires sont en zone océanique A1. Il serait donc logique de généraliser l'emport d'une VHF avec ASN. Il faut souligner qu'aujourd'hui, bien que la réglementation fait encore mention de VHF sans ASN, on ne trouve plus dans le commerce que des installations VHF avec ASN, y-compris pour les VHF portatives. Il serait bénéfique d'étendre cet équipement aux navires naviguant également en 5e catégorie. L'équipement généralisé de la VHF ASN assurera également une plus grande capacité de réception des signaux de MOB équipés d'ASN, conçus pour être avant tout reçus par une station de navire à proximité. Par ailleurs, en cohérence avec le principe fondamental du SMDSM rappelé à l'article 219.4.1, les navires doivent pouvoir émettre des alertes de détresse dans le sens navire/station côtière par au moins deux moyens distincts et indépendants, utilisant chacun un service de radiocommunications différent. L'équipement le plus simple à imposer pour répondre à cette exigence est la RLS.

Cette duplication n'est pas un luxe, car en dépit De l'excellent réseau de station VHF ASN en métropole, il existe des zones d'ombres VHF à proximité des côtes bien connues des CROSS. Si l'on ne tient pas compte des fondamentaux du SMDSM, mais uniquement de la distance par rapport à la côte pour définir une catégorie de navigation, on serait dans un paradoxe où il serait plus sûr dans certain cas d'émettre une alerte de détresse au large et non à proximité des côtes.

Conclusion

Afin d'éviter une modification lourde du règlement, il convient d'éviter toutes modifications portant atteinte à la structure du système de classification progressif qui se caractérise par la présence de cinq catégories bien distinctes. En effet, étant donné l'intrication du système des catégories dans la réglementation française, il est impossible de modifier ce dernier sans que cela ait un impact réglementaire lourd. Par ailleurs, il était également essentiel de s'assurer que les modifications suggérées n'entrent pas en conflit avec d'autres référentiels appliqués en France comme ceux provenant de conventions internationales ou plus particulièrement, les référentiels utilisés par les sociétés de classification.

Les pistes étudiées ont toutes leurs avantages et leurs inconvénients. Néanmoins, la piste privilégiant une modification simple des définitions des catégories ciblées par les revendications des usagers paraît préférable. En effet, après consultation avec les CSN, CROSS et DIRM, il semble qu'une grande majorité des problèmes rencontrés pourrait en effet disparaître avec une modification mineure des définitions comme, par exemple, la suppression de la notion de « port de départ » pour la 4e catégorie de navigation. Au vu des arguments présentés, il apparaît qu'une 4e catégorie limitée à 5 milles des côtes est la piste privilégiée. Cette définition, simple et claire, exclut toute confusion pour les usagers et les administrations. Elle permettrait de résoudre la grande majorité des problèmes rencontrés par les usagers de cette catégorie. Par ailleurs, elle n'entraînerait pas pour autant de prescriptions supplémentaires, sa mise en place ne nécessiterait donc pas d'investissement de la part des usagers en dehors de l'équipement radioélectrique pour certains.

À noter que la généralisation pour la pêche, mais également les navires à passagers et de charge, de la VHF ASN ainsi que la RLS, en 4e catégorie de navigation améliorera significativement la sécurité en cas de détresse en conformité avec les principes du SMDSM.

Annexe n°2

Compte-rendu entretien téléphonique du 11/05/2020

Participants :

M. Panhaleux (Responsable d'étude CEREMA)
M. Vargas (Président du comité de pêche du Gard)

Ordre du jour :

Réforme des catégories de navigation

Points soulevés :

2e catégorie de navigation : Une extension n'est pas souhaitée pour la région Méditerranée. Les usagers actuels de cette catégorie ne s'éloignant pas à plus de 60 milles des côtes, ils n'exploitent pas pleinement cette catégorie et ne voient pas l'intérêt d'une extension. Par ailleurs, une possible extension crée la crainte d'une augmentation des primes d'assurance pour les usagers de cette catégorie qui n'est pas souhaitable et qui entraînerait, si elle devait arriver, une augmentation de l'effort de pêche pour y subvenir.

3e catégorie de navigation : Une extension à 60 milles serait souhaitable pour permettre aux usagers actuels de la 2e catégorie de redescendre en 3e catégorie de navigation. Il a été souligné que cela n'était pas envisageable, pour le moment, compte tenu des obstacles qu'un projet d'extension rencontrerait (BV, SMDSM, etc.)

4e catégorie de navigation : Une extension est souhaitée pour les pêcheurs au poulpe qui exercent entre le Grau-du-Roi et les Saintes-Maries de la mer. La zone de pêche à cet endroit est proche des côtes mais distante à plus de 5 milles du port le plus proche. Une extension à 5 milles des côtes de la 4e catégorie permettrait de répondre à ce problème. Néanmoins, la modification souhaitée idéalement par les usagers de cette catégorie serait une extension à 15 milles du port de départ. Certains des usagers sont également détenteurs d'un permis de pêche au thon rouge. En saison, ils ont donc besoin de s'éloigner à 15 milles des côtes pour pêcher le thon à la canne. La limitation à 5 milles des côtes n'est donc pas suffisante dans ce cadre-là.

Le problème majeur souligné par M. Vargas est notamment la réponse des assurances en cas de sinistre. Ces dernières indiquent que si le navire se trouve à plus de 0,5 milles des limites de sa zone de navigation, aucun dédommagement ne peut être envisagé.

Par ailleurs, il indique qu'une extension de la 4e catégorie de navigation à 15 milles des côtes n'engendrerait pas de revendications supplémentaires de la part des usagers de la 3e catégorie de navigation, ces derniers effectuant une navigation côtière bien plus étendue.

Un investissement, à titre d'exemple, de 10 000 € en équipements de communication ou de sécurité n'est pas déraisonnable aux yeux de M. VARGAS s'il permet une extension de la 4e catégorie. Par ailleurs, le point souligné dans le rapport d'étude concernant l'emport d'une VHF ASN pour les navires en 4e catégorie (qui n'est pas obligatoire pour le moment) ne pose pas de problème. En effet, à sa connaissance, tous les usagers de cette catégorie en possèdent déjà au moins une.

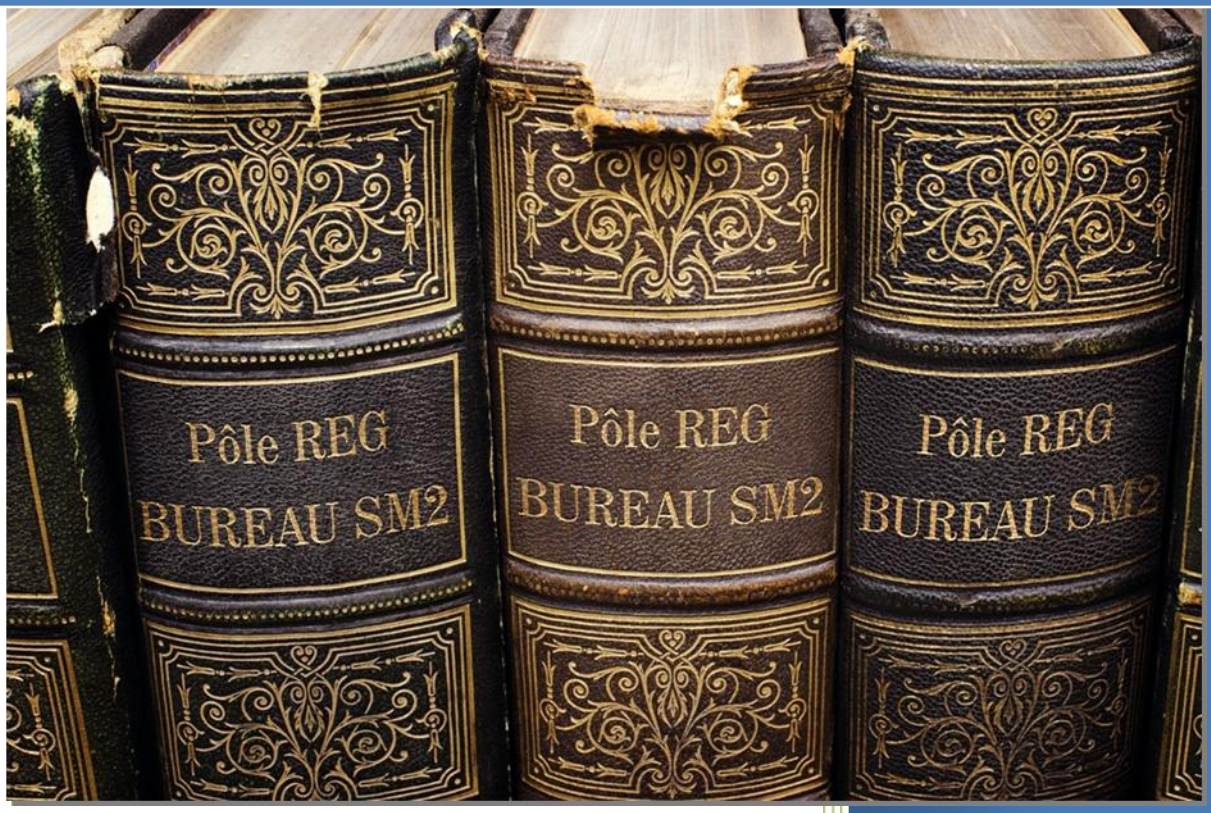
Suites données :

Monsieur VARGAS transmettra les informations qu'il a collecté au fil des années justifiant la volonté, pour les pêcheurs qu'il représente, d'une extension de la 4e catégorie.

Monsieur MORERRA, son homologue du Var, souhaite également faire entendre son point de vue sur la question. Ce dernier, d'après M. VARGAS, serait favorable à une extension à 8 milles des côtes.

Division 110

Généralités



Règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié

*Edition du **7 NOVEMBRE 1996**, parue au J.O. le **20 NOVEMBRE 1996***

A jour des arrêtés suivants :

Date de signature	Date de parution J.O.	Numéro NOR	Référence CCS
12-01-99	20-02-99	EQUH9900062A	
21-07-00	11-08-00	EQUH0001236A	726/REG.02
28-12-01	23-01-02	EQUH0102021A	741/REG.01
30-07-02	09-08-02	EQUH0201276A	749/REG.01
09-12-02	16-01-03	EQUH0201908A	751/REG.03
18-11-04	27-11-04	EQUH0401583A	774/REG.01
20-09-05	18-10-05	EQUT0501516A	783/REG.02
26-07-06	15-09-06	EQUT0601587A	792/REG.01
11-03-08	08-04-08	DEVT0802926A	PV CNSNP
23-05-08	10-07-08	DEVT0811651A	813/REG.02
20-10-08	06-11-08	DEVT0822903A	816/REG.01
12-03-12	07-04-12	TRAT1200272A	854/REG.02
07-12-12	16-12-12	TRAT1239366A	862/REG.05
20-07-15	14-08-15	DEVT1514177A	886/REG.01 890/REG.02 891/REG.06
23-12-15	30-12-15	DEVT1528777A	895/REG.01 896/REG.09
10-02-16	13-02-16	DEVT1601412A	886/REG.01
22-06-16	30-06-16	DEVT1612253A	902/REG.09
20-12-16	06-01-17	DEVT1636878A	907/REG.02
18-12-17	28-12-17	TRAT1732749A	918/REG.02 918 REG 07
21-06-18	17-07-18	TRAT1813778A	918/REG.02 924/REG.04
05-11-19	07-12-19	TRET1919209A	937/REG.01

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des affaires maritimes

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1. GÉNÉRALITÉS 4
article 110.1. Réglementation *4*
article 110.2. Définitions *4*
article 110.3. Application à l'outre mer *6*
article 110.4. Formation, qualification et compétence des inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes *6*
article 110.5. Cas de force majeure *8*
article 110.6. Applicabilité au navire *9*
article 110.7. Applicabilité aux équipements *10*
article 110.8. Entretien *11*
article 110.9. Jauge déterminante *11*
Article 110.9.1 Navire de type « annexe » *11*
CHAPITRE 2. APPLICATION À LA NAVIGATION 13
article 110.10. Zones maritimes *13*
article 110.11. Catégories de navigation *13*
article 110.12. Numéro d'identification des navires *14*
article 110.13. Numéro OMI d'identification unique des compagnies et des propriétaires inscrits *15*

Chapitre 1. Généralités

article 110.1. **Réglementation**

(Modifié par arrêté du 05/11/19)

Pour l'application des dispositions auxquelles doivent satisfaire les navires, leurs équipements et leurs cargaisons en application de l'article 1 de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, les règles applicables sont celles du présent règlement.

article 110.2. **Définitions**

(Modifié par arrêté du 05/11/19)

Sauf dispositions expresses contraires, pour l'application du présent règlement sont considérés comme :

1. Navire neuf : tout navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent à partir de la date fixée dans l'arrêté prescrivant le règlement particulier le concernant ou, à défaut, à partir de la date de son entrée en vigueur.

2. Construction qui se trouve à un stade équivalent :
    1. une construction identifiable à un navire particulier commence ; et
    2. le montage du navire considéré est commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1% de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.

3. Navire existant ou navire construit : tout navire qui n'est pas neuf au sens de la définition ci-dessus.

4. Navire battant pavillon d'un État membre : un navire immatriculé dans un État membre de l'Union européenne et battant pavillon de cet État membre conformément à sa législation. Les navires ne correspondant pas à la présente définition sont assimilés à des navires battant pavillon d'un pays tiers. ;

5. Les « inspections et visites », les inspections et les visites qu'il est obligatoire d'effectuer en vertu des conventions internationales ou du présent règlement

6. Navire à voile : sont considérés comme voiliers les navires dont la propulsion est exclusivement vélique, ou dont la propulsion est principalement vélique.

    La propulsion est reconnue principalement vélique à condition que le rapport $As \geq 0{,}07(m\ LDC)^{2/3}$ **avec :**

    - m LDC étant la masse du navire en condition de charge, exprimée en kilogrammes, et

    - As, exprimée en mètres carrés, étant la surface de voilure projetée, calculée comme la somme
    - des surfaces projetées en profil de toutes les voiles qui peuvent être établies lorsque le navire navigue au près, sur des bômes, cornes, bouts-dehors, queues de malet ou autres espars, et
    - de la surface du ou des triangles avant, jusqu'à l'étai le plus avancé, fixé de manière permanente pendant le fonctionnement du bateau au mât portant les voiles établies, sans recouvrement, en supposant que les drailles et les chutes sont des lignes droites.

    La surface du triangle avant de chaque mât doit être celle donnée par **IJ/2**, où I et J sont les mesurages entre la face avant du mât, l'extrémité arrière de l'étai et la ligne de livet au droit du mât.

    La surface des espars n'est pas incluse dans le calcul de la surface de voilure projetée, à l'exception des mâts-ailes.

7. Navire-citerne : désigne un navire de charge construit pour le transport en vrac de cargaisons liquides, ou adapté à cet usage

8. Pétrolier : désigne tout navire construit ou adapté principalement en vue de transporter des hydrocarbures en vrac dans des espaces à cargaison.

9. Transporteur de gaz (ou gazier) : tout navire défini comme tel au sens du chapitre 221-VII de la division 221 du présent règlement.

10. Transporteur de gaz (ou gazier) : tout navire définit comme tel au sens du chapitre 221-VII de la division 221 du présent règlement.

11. Vraquier : tout navire défini comme tel au sens du chapitre 221-XII de la division 221 du présent règlement.
12. Unité mobile de forage au large (MODU) : tout navire défini comme tel au sens du chapitre 221-IX de la division 221 du présent règlement.
13. Engin à grande vitesse : navire défini comme tel au sens du chapitre 221-X de la division 221 du présent règlement.
14. Navire ravitailleur et de servitude au large : tout navire défini comme tel au sens de la division 235 du présent règlement.
15. Vedettes de surveillance, d'assistance et de sauvetage : tout navire défini comme tel au sens de la division 222 du présent règlement.
16. Navire sous marin : tout navire défini comme tel au sens de la division 233 du présent règlement.
17. Engins de dragage et porteurs de déblais : tout navire défini comme tel au sens de la division 231 du présent règlement.
18. Transbordeur roulier : navire à passagers doté d'espaces rouliers ou de locaux de catégorie spéciale tels que définis à l'article 221-II-2/3
19. Navire d'un type particulier : un navire qui, pour la réalisation d'une activité particulière, doit répondre à des conditions complétant ou modifiant la réglementation fondamentale qui lui est applicable.
20. Navire jumeau : navire construit généralement par le même chantier naval à partir des mêmes plans et dont le caractère de série est attribué après avis de l'autorité compétente en application des dispositions du présent règlement
21. Navire ponté : un navire ayant sur toute sa longueur un pont, tel que défini comme pont de franc-bord par la Convention sur les lignes de charge de 1966 telle que modifiée, muni d'ouvertures fermées d'une façon étanche conformément, selon le cas, aux conditions d'assignation du franc-bord ou, pour les navires de longueur inférieure à 12 mètres, aux conditions particulières pouvant être prévues dans une ou plusieurs divisions.
22. Abrogé.
23. Abrogé.
24.
25. Moteur à explosion : un moteur dans lequel la combustion du mélange comburant et combustible est obtenue à l'aide d'un allumage électrique.
26. Durée de traversée : le temps que met, à 80 p. 100 de sa vitesse maximum, un navire pour effectuer la traversée envisagée.
27. Service régulier : une série de traversées organisées de façon à assurer une liaison entre les deux mêmes port ou points d'embarquement de passagers, ou davantage, ou une série de voyages au départ ou à destination du même point sans escale intermédiaire :
    - soit selon un horaire publié,
    - soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique reconnaissable.
28. Transformation majeure ou importante d'un navire : sauf disposition expresse contraire une transformation majeure d'un navire se caractérise par :
    - Une modification du centre de gravité du navire ou des caractéristiques du navire lège au-delà des limites ou des conditions fixées par le présent règlement après avis de l'autorité compétente ; ou
    - Une modification du compartimentage du navire ; ou
    - Une augmentation du port en lourd du navire ou du nombre de passagers ; ou
    - Un changement de type de navire ; ou
    - Une modification du type de pêche de nature à impacter les critères de stabilité du navire ; ou
    - Une modification des conditions d'exploitation ; ou
    - Une extension de catégorie de navigation.

- En ce qui concerne les navires neufs et existants, les réparations, transformations et modifications d'importance majeure ainsi que les aménagements qui en résultent satisfont aux prescriptions pour les navires neufs ; les transformations apportées à un navire qui visent uniquement à améliorer sa capacité de survie ne sont pas considérées comme des modifications d'importance majeure.

29. La longueur hors tout, telle que définie à l'article 1er du décret n°84-810, doit s'entendre comme étant la distance mesurée entre les deux extrémités du navire. Elle prend en compte l'ensemble des accessoires et appendices de la coque du navire, positionnés dans leur configuration à la mer, qu'ils soient fixes, mobiles ou amovibles. Elle ne s'applique pas dans le cadre de la division 210, qui fait appel à ses propres définitions.

30. Navigation nationale à l'étranger : navigation exclusive dans des eaux relevant d'une juridiction différente de celle du pavillon.

article 110.3. **Application à l'outre mer**

(Modifié par arrêté du 12/03/12)

1. Pour l'application du présent règlement dans les départements et régions d'outre-mer, à Mayotte, à Saint-Martin et à Saint- Barthélémy, les références à la direction interrégionale de la mer ou à son directeur sont remplacées par les références à la direction de la mer ou à son directeur

2. Pour l'application du présent règlement à Saint-Pierre-et-Miquelon, les références à la direction interrégionale de la mer et à son directeur sont remplacées par les références à la direction des territoires, de l'alimentation et de la mer ou son directeur ;

3. Pour l'application du présent règlement en Nouvelle-Calédonie, Polynésie française et Wallis et Futuna, les références à la direction interrégionale de la mer et à son directeur sont remplacées par les références au service des Affaires maritimes ou à son chef.

article 110.4. **Formation, qualification et compétence des inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes**

(Modifié par arrêté du 05/11/19)

En application du paragraphe II.3 de l'article 1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, les niveaux de formation, de qualification et les compétences des inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes sont définies selon les modalités suivantes :

1. Les formations présentées sont associées à un niveau de qualification comme précisé dans les tableaux ci-dessous :

Formations minimales	Niveaux de qualification
- Formation initiale ou prise en compte des acquis professionnels. - Temps de formation en doublure au sein du centre de sécurité des navires ou du service d'affectation.	1
- Formation continue « spécialisation NAVSEC » module 1,2 et 3.	2
- Formation accès niveau 3.	3
- Formation initiale catégorie A.	4
- Formation accès niveau 5.	5

Formations minimales	Niveaux de spécialisation
- Formation Franc Bord des navires de longueur inférieure à 24 mètres.	Franc-bord
- Formation auditeur ISM (module 1 et 2)	ISM
	Conducteur d'audit ISM/SCH
- Niveau de qualification 4 + stage « nouvel arrivant » Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA)	PSCO
- Formation inspecteur sureté (ISPS).	ISPS
- Formation d'inspecteur au titre de la certification sociale	MLC ou C188
- Formation ISPS + PSCO	DAO

2. Les qualifications donnent accès aux compétences suivantes :

Personnels de catégorie B et C	
Niveaux de qualification	**Compétences**
1	- Membre de droit d'une commission de visite périodique ou de contre visite ; - Auteur d'une visite inopinée ou une visite spéciale autre que celle visant au renouvellement du certificat de franc-bord sur tout navire ayant une longueur inférieure à 60 m.
2	Niveau de qualification 1 auquel s'ajoute : - Délégataire du chef de centre de sécurité des navires pour présider une commission de visite périodique sur tout navire français ayant une longueur inférieure à 24 mètres autre qu'à passagers. - Membre d'une commission de visite de mise en service de tout navire français d'une longueur inférieure à 24 mètres autre qu'à passagers.
3	Niveau de qualification 2 auquel s'ajoute : - Délégataire du chef de centre de sécurité de navires pour présider une commission de visite de mise en service sur tout navire français ayant une longueur inférieure à 24 mètres autre qu'à passagers. - Membre d'une commission de visite de sécurité de tout type de navire de longueur inférieure à 24 mètres; - Instructeur des dossiers, de tout navire français ayant une longueur inférieure à 24 mètres autre qu'à passagers, soumis à l'approbation du chef de centre de sécurité des navires, DIRM, DM ou chef de SAM
Spécialisation	
Franc-bord	Niveau de qualification 3 auquel s'ajoute : - Délégataire du chef de centre pour effectuer des visites spéciales de renouvellement du certificat de franc-bord sur les navires français ayant une longueur inférieure à 24 mètres.

Personnels de catégorie A	
Niveaux de qualification	**Compétences**
4	- Membre d'une commission de visite de sécurité (tous types de navires ou de visites) ; - Délégataire du chef de centre de sécurité des navires pour présider une visite périodique sur les navires de moins de 500 UMS et les navires à passagers d'une longueur inférieure à 12 mètres ; - Délégataire du chef de centre de sécurité des navires pour présider une commission de visite de mise en service de navires d'une longueur inférieure à 12 mètres autre qu'à passagers ; - Instructeur des dossiers soumis à l'approbation du chef de centre de sécurité des navires, DIRM, DM ou chef de SAM ;

5	- Niveau de qualification 4 auquel s'ajoute : Délégataire du chef de centre de sécurité de navires pour présider tout type de commission de visite sur tous types de navires ; - Délégataire du chef de centre de sécurité de navires pour présider toute visite de mise en service ; - Délégataire du chef de centre de sécurité des navires pour effectuer des visites spéciales de renouvellement du certificat de franc-bord des navires français d'une longueur inférieure à 24 mètres ; - Les visites réalisées en vue de la délivrance, du visa ou du renouvellement des certificats de sécurité (ISM), sûreté (ISPS) et du travail maritime (MLC) nécessitent de disposer des spécialisations décrites ci-après.
Auditeur ISM	- Membre d'une équipe d'audit ISM (navires ou compagnies).
Conducteur d'audit ISM/SCH	- Conduite d'audits ISM (navires ou compagnies) et membre d'une équipe d'évaluation SCH.
Contrôle par l'état du port (PSCO)	Réaliser des inspections de navires battant pavillon étranger dans le cadre de visites par l'Etat du port.
Auditeur ISPS	- Conduite d'une visite ISPS.
Contrôle sûreté par l'état du port (DAO)	- Réaliser d''inspections de sûreté de navires battant pavillon étranger dans le cadre de visites par l'Etat du port
Certification sociale	Conduite des visites soit dans le cadre de la convention du travail maritime (MLC, 2006), soit dans le cadre de la convention n°188 du travail concernant le travail dans le secteur de la pêche (C188, 2007)

3. Conditions d'accès aux niveaux de qualification

L'habilitation des agents aux différents niveaux de compétence est attribuée sur décision du chef de centre de sécurité. Le chef de centre de sécurité peut ne déléguer la totalité des compétences correspondant à un niveau de qualification donné.

4. Obtention et maintien des spécialisations

La spécialisation PSCO est attribuée par la direction interrégionale de la mer ou la direction de la mer compétente.

Les niveaux de spécialisation et modalités de qualification, relatifs aux contrôles par l'état du port (PSCO) sont définis par les divisions 150 et 151 du présent règlement.

L'obtention et le maintien des spécialisations ISM/SCH, ISPS et MLC sont définis par la direction des affaires maritimes.

article 110.5. **Cas de force majeure**

(Modifié par arrêté du 12/03/12)

1. Un navire qui n'est pas soumis au moment de son départ pour un voyage quelconque aux dispositions du présent règlement ne peut être astreint à ces dispositions en raison d'un déroutement au cours du voyage projeté, si ce déroutement est provoqué par le mauvais temps, ou par tout autre cas de force majeure.

2. Les personnes qui se trouvent à bord d'un navire par cas de force majeure ou par suite de l'obligation dans laquelle s'est trouvé le capitaine de transporter soit des naufragés soit d'autres personnes, ne doivent pas entrer en ligne de compte, le cas échéant, pour l'application d'une disposition quelconque du présent règlement.

3. Lorsqu'à la suite d'une circonstance imprévisible, en cours de voyage, une installation ou un matériel obligatoire aux termes du présent règlement, se trouve hors d'usage sans possibilité de réparation sur place, le capitaine doit en avertir le centre de sécurité des navires compétent, en vue d'obtenir de lui l'autorisation de poursuivre son voyage sous réserve de l'application de toutes dispositions complémentaires de sécurité jugées utiles et nécessaires pour rejoindre le premier port où des réparations pourront être entreprises.

4. Un navire engagé dans une opération de sauvetage peut, sur décision de son capitaine, s'affranchir des dispositions relatives aux catégories de navigation prévues par les dispositions du présent règlement.

article 110.6. **Applicabilité au navire**

(Modifié par arrêté du 07/12/12)

En application du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, la réglementation technique est applicable aux navires selon les modalités suivantes :

1. Sous réserve des dispositions ci-dessous, la réglementation applicable aux navires neufs est celle applicable à la date de pose de la quille ou à la date à laquelle la construction se trouve à un stade équivalent.

2. Sauf dispositions expresses contraires, les mesures nouvelles introduites par un arrêté modificatif au présent règlement, sont applicables :

   - à tout navire neuf construit à partir de la date de la publication de l'arrêté modificatif correspondant quand elles sont relatives à la construction et à l'équipement du navire ;

   - à tout navire neuf ou existant quand elles concernent son exploitation ou l'organisation des examens de dossiers et visites ;

   - à tout navire existant faisant l'objet d'une transformation majeure ou importante.

3. Sauf dispositions expresses contraires, la réglementation applicable à un navire acquis à l'étranger est celle du présent règlement applicable à la date de pose de la quille.

4. Tout navire existant sur lequel sont effectuées des modifications, des réparations ou des transformations doit continuer à satisfaire au moins aux prescriptions qui lui étaient déjà applicables. Toutefois les réparations, modifications ou transformations majeures ou importantes doivent satisfaire aux prescriptions applicables à la date de début des travaux.

5. Tout navire faisant l'objet de modification ou de transformation impliquant des changements susceptibles de remettre en cause les avis rendus par la commission de sécurité compétente ou les résultats d'un examen local, peut sur décision du chef de centre de sécurité des navires, faire l'objet d'une nouvelle étude ou d'un nouvel examen local. Dans ce cas, et sauf dispositions expresses contraires, les mesures nouvelles introduites par un modificatif au présent règlement, sont applicables.

6. Toute constatation ou déclaration d'une transformation majeure ou importante donne lieu au réexamen des conditions d'attribution du franc-bord et de celles d'approbation du dossier de stabilité, si ce dernier est requis par le présent règlement.

7. Le changement de région d'exploitation d'un navire effectuant une navigation à moins de 20 milles de la terre la plus proche, peut donner lieu au réexamen, par la commission régionale de sécurité du nouveau lieu d'exploitation, des conditions particulières de navigation et des équipements de sécurité du navire.

8. Les navires à passagers, dont la longueur de référence est inférieure à 25 mètres, et effectuant exclusivement une navigation entre les ports d'un même État hors de l'Union européenne, à moins de 20 milles d'un abri, sont conformes à la division 223b du présent règlement.

article 110.7. **Applicabilité aux équipements**

(Modifié par arrêté du 18/12/17)

En application des articles 42-8 et 54 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, les règles d'emport des équipements à bord des navires sont définies selon les modalités suivantes :

1. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux navires de plaisance.

2. Au sens du présent règlement, on entend par "équipement" :
   - Les « *équipements approuvés* » définis par l'article 1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984 ;
   - Les équipements installés à titre volontaire et dont le type fait l'objet de conditions d'approbation définies par les divisions 310 et 311 du présent règlement.

3. Sauf disposition expresse contraire prévue dans le présent règlement, les équipements qui doivent être d'un type approuvé ou être approuvés par l'administration, répondent aux dispositions des divisions 310 ou 311 selon qu'il convient.

4. Les équipements visés par les divisions 311 et 310 embarqués en vertu des conventions internationales ou de manière volontaire, sur des navires entrant dans le champ d'application de ces conventions internationales, répondent aux dispositions des annexes précitées.

5. Sauf disposition expresse contraire, les équipements visés par les divisions 311 et 310 et embarqués sur des navires non visés par le paragraphe précédent, de manière volontaire ou en supplément lorsque l'exploitation le nécessite, ne sont pas soumis aux dispositions de ladite division. Dans ce cas les équipements sont installés sous la responsabilité de l'armateur.

6. Sauf disposition expresse contraire, tout équipement devant être approuvé, lorsqu'il est mis en place en remplacement d'un équipement existant, est conforme aux dispositions en vigueur à la date du remplacement.

   Un équipement marin est dit « autorisé d'usage » lorsque, bien qu'il ne soit pas d'un type approuvé, l'autorité compétente pour l'approbation des plans et documents en autorise l'installation ou le maintien à bord d'un navire déterminé.

7. Tout moyen de protection embarqué à bord d'un navire ou monté sur un équipement de travail lui-même embarqué, pour lequel l'approbation n'est pas requise par les conventions internationales ou par le présent règlement, doit, s'il entre dans les catégories définies par les articles R4311-8 à R4311-11 du code du travail, être conforme aux dispositions prises pour l'application de ce code dans la mesure où celles-ci ne sont pas incompatibles avec le règlement de la société de classification qui classe le navire ou avec les spécificités de la navigation, de la sécurité du navire ou de la protection du milieu marin.

8. Le matériel électrique et électronique doit être installé de manière à ce que les perturbations électromagnétiques produites ne nuisent pas au bon fonctionnement des systèmes et du matériel de navigation et de radiocommunications.

   Un essai de bon fonctionnement pourra être réalisé lors des visites des installations de radiocommunications afin de vérifier que les éclairages à LED ne perturbent pas le fonctionnement des installations.

   Les projecteurs à LED doivent satisfaire à la norme EN 60945 (2002) y compris IEC 60945 corrigendum 1 (2008) ou à la norme IEC 60945 (2002) y compris IEC 60945 corrigendum 1 (2008).

   Il appartient à l'armateur d'apporter une attention particulière aux sources lumineuses LED et luminaires associés concernant les perturbations électromagnétiques pouvant également être générées sur les moyens de radiocommunication internes.

9. Lorsqu'ils sont dédiés au sauvetage, les véhicules nautiques à moteur, les embarcations pneumatiques et les semi-rigides de moins de 12 mètres des organismes de secours et de sauvetage en mer peuvent être dispensés de l'emport de brassières de sauvetage approuvées. Les équipements individuels embarqués en remplacement sont embarqués, après analyse de risque, sous la responsabilité de l'armateur.

article 110.8. **Entretien**

(Modifié par arrêté du 20/07/15)

En application de l'article L5241-2 du code des transports, le propriétaire ou l'exploitant, afin de préserver la sécurité et la santé des personnes embarquées :

1. Effectue durant l'exploitation du navire des inspections à des intervalles appropriés afin de s'assurer que le navire est maintenu en permanence en bon état.

2. Vérifie que les équipements et installations concourant à la sécurité du navire ou de la navigation, à la sécurité du travail, au sauvetage des personnes embarquées ou à la prévention de la pollution, y compris les planchons ou coupées d'accès au navire, sont entretenus, contrôlés et éprouvés conformément aux dispositions des conventions de l'O.M.I., de celles du présent règlement, y compris les instructions des commissions d'étude, ou des dispositions du règlement de la société classant le navire.

3. A défaut de prescriptions dans les textes visés ci-dessus, l'entretien, le contrôle et, le cas échéant, l'épreuve du moyen de protection s'effectuent selon les prescriptions du code du travail ou à défaut selon les recommandations du fabricant.

4. Prend des mesures afin que soit assuré le nettoyage régulier de l'ensemble du navire pour maintenir des conditions d'hygiène adéquates et que les équipements des locaux affectés à l'équipage et aux passagers et ceux affectés à la conservation des vivres et des boissons satisfassent en permanence à des conditions sanitaires satisfaisantes.

L'autorité compétente au titre de l'article 3-1 du décret n°84-810 peut accepter les essais ou contrôles effectués par un organisme situé dans un autre Etat membre de l'Union Européenne ou de l'Espace Economique Européen pour autant qu'il applique des normes équivalentes officiellement reconnues par cet Etat. Le rapport de contrôle doit être rédigé en français ou, à défaut, en anglais et doit faire référence à la norme nationale utilisée.

article 110.9. **Jauge déterminante**

(Modifié par arrêté du 20/07/15)

En application de l'article L5000-5 du code des transports, la jauge déterminante est définie selon les modalités suivantes :

- Pour tout navire d'une longueur[2] égale ou supérieure à 24 mètres n'entrant pas dans le champ d'application de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires et construit, ou subissant des transformations ou des modifications que l'autorité compétente au titre de l'article 3-1 du décret n°84-810 considère comme une modification importante de sa jauge, le 1er janvier 1996 ou après cette date, la jauge brute déterminante pour la mise en œuvre des dispositions techniques ou relatives à la cargaison du présent règlement est celle calculée selon les règles fixées par l'annexe I de ladite convention.

- Pour les navires visés ci-avant mais construits avant le 1er janvier 1996, la jauge déterminante est celle retenue lors de l'étude des plans et documents préalable à la mise en service du navire, ou à des transformations ou des modifications que l'autorité compétente considère comme une modification importante de leur jauge.

- Pour les navires de longueur inférieure à 24 mètres, quelle que soit leur date de construction, la jauge déterminante est celle retenue lors de l'étude des plans et documents préalable à la mise en service

[2] La longueur considérée est celle donnée à l'article 2 de la Convention internationale de Londres de 1969 sur le jaugeage des navires.

du navire, ou à des transformations ou des modifications que l'autorité compétente considère comme une modification importante de leur jauge.

Article 110.9.1 Navire de type « annexe »

(Modifié par arrêté du 23/12/15)

Sont exclues des dispositions du présent article les annexes utilisées à partir des navires de plaisance.

Sont considérées comme « annexes », en application de l'article 1er du décret n°84-810, les embarcations ou engins utilisés à des fins de servitude à partir d'un navire porteur, lorsqu'ils remplissent les caractéristiques techniques suivantes :

- leur taille (L_{ht}) est inférieure à celle du navire porteur ;
- leur puissance est limitée à 1/5ème de celle du navire porteur, à l'exception des annexes des thoniers senneurs et des navires de l'Etat ;
- leur nombre est limité à 1 par navire porteur, à l'exception des annexes des navires à passagers et des navires de l'Etat ;
- leur rayon d'action est limité à la portée visuelle depuis le navire porteur, ou à la portée VHF le cas échéant
- le nombre de personnes qui peuvent monter à leur bord est limité à 5, à l'exception des annexes des navires à passagers et des navires de l'Etat.

En application de l'article 1er du décret n°84-810, ces navires ne sont pas soumis aux dispositions des articles L.5112-2 et L.5241-3 du code des transports, relatifs au jaugeage et à l'obligation de disposer de titres de sécurité et de prévention de la pollution.

Une annexe destinée à transporter plus de douze passagers doit être conforme aux prescriptions techniques du chapitre 3 de la division 333. La conformité de l'annexe conditionne la validité du permis de navigation du navire porteur.

Chapitre 2. Application à la navigation

article 110.10. Zones maritimes

(Modifié par arrêté du 05/11/19)

Sauf disposition expresse contraire du présent règlement, les navires opèrent dans des zones maritimes découpées en quatre classes, à savoir :

- **Zones maritimes de classe A** : zones autres que les voyages couverts par les classes B, C et D.

- **Zones maritimes de classe B** : zones maritimes dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 20 milles de la côte, mais en dehors des zones C et D.

- **Zones maritimes de classe C** : zones maritimes dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 5 milles de la côte, mais en dehors de la zone D.
  En outre, la probabilité de rencontrer une hauteur de vague significative supérieure à 2,5 mètres est inférieure à 10 % au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année ou d'une période spécifique dans le cas d'une exploitation saisonnière, par exemple exploitation estivale.
  La zone est telle que ses limites ne sont jamais à plus :
  - de 15 milles d'un refuge (infrastructure portuaire offrant des eaux abritées) ;
  - de 5 milles de la côte où des personnes naufragées peuvent gagner la terre.
  La période de un an peut être ramenée à une période spécifique de l'année dans le cas d'une exploitation limitée à cette période (par exemple : exploitation estivale)

- **Zones maritimes de classe D** : zones maritimes dont les coordonnées géographiques ne sont à aucun moment à plus de 3 milles de la côte.
  En outre, la probabilité de rencontrer une hauteur de vague significative supérieure à 1,5 mètre est inférieure à 10 % au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année ou d'une période spécifique dans le cas d'une exploitation saisonnière, par exemple exploitation estivale.
  La zone est telle que ses limites ne sont jamais à plus :
  - de 6 milles d'un refuge (infrastructure portuaire offrant des eaux abritées) ;
  - de 3 milles de la côte où des personnes naufragées peuvent gagner la terre.
  La période de un an peut être ramenée à une période spécifique de l'année dans le cas d'une exploitation limitée à cette période (par exemple : exploitation estivale).

La hauteur de marée pour les calculs de distance à la côte correspond à la laisse des plus hautes mers extraite à l'origine de cartes du SHOM.

Les limites numérisées des zones B, C et D sont publiées par le SHOM. Elles sont visualisables et téléchargeables en ligne sur le portail **data.shom.fr.**

article 110.11. Catégories de navigation

(Modifié par arrêté du 20/12/16)

- En application du paragraphe II.14 de l'article 1 du décret n°84-810 modifié du 30 août 1984, sauf disposition expresse contraire du présent règlement, les navigations effectuées par les navires français sont classées en cinq catégories :

  1re catégorie : Toute navigation n'entrant pas dans les catégories suivantes.

  2e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité et au cours de laquelle la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ne dépasse pas 600 miles.

  3e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.

4e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles ~~au-delà de la limite des eaux abritées où se trouve son port de départ~~ [Option n°1: de la terre la plus proche / Option n°2 : d'un abri.]

5e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire demeure constamment dans les eaux abritées telles que rades non exposées lacs, bassins, étangs d'eaux salées etc., ou dans les limites éventuellement fixées par le directeur interrégional de la mer.

Les limites numérisées des 2ème, 3ème, 4ème et 5ème catégories sont publiées par le SHOM. Elles sont visualisables et téléchargeables en ligne sur le portail data.shom.fr.

- La catégorie de navigation pour laquelle un navire est autorisé à naviguer est indiquée sur son permis de navigation, ainsi que, le cas échéant, les restrictions dont elle est assortie.

- L'autorité compétente pour l'approbation des plans et documents peut dispenser un navire d'une partie des dispositions du présent règlement qui s'appliquent à la catégorie de navigation pour laquelle il est autorisé à naviguer, si des restrictions sont imposées à la navigation de ce navire à l'intérieur de cette catégorie.
  Ces restrictions peuvent faire référence aux zones maritimes ou porter sur des caractéristiques autres que géographiques de la navigation, telles que notamment :
  - les conditions météorologiques ;
  - les conditions d'exploitation ;
  - le nombre de personnes embarquées ;
  - la durée de la navigation ;
  - la possibilité de recevoir des secours ;
  - le caractère saisonnier de l'exploitation ;
  - le type d'activité du navire dans les zones non sujettes au mauvais temps.

- A l'exception des navires de plaisance à utilisation commerciale, les navires de plaisance sont exclus des dispositions du présent article.

- Les engins à grande vitesse tels que définis à l'Article 110.2 sont exclus des dispositions du présent article. Les catégories de navigation de ces navires sont définies par le Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse.

article 110.12. Numéro d'identification des navires

(Modifié par arrêté du 21/06/18)

Champ d'application

Le système OMI de numérotation d'identification des navires[3] s'applique aux navires à usage professionnel suivants:

- Navires effectuant des voyages internationaux :
  - à tout navire d'une jauge brute ≥ 100 y compris les navires de pêche ;
  - à tout navire à passagers ;
  - à tout engin à grande vitesse à passagers ;
  - à toute unité mobile de forage ;

- Navires exploités en dehors des eaux relevant de la juridiction nationale :
  - à tout navire de pêche cumulant les caractéristiques suivantes :
    - motorisation in-board ;
    - Lht ≥ 12 mètres.

En outre, en application du règlement d'exécution (UE) n° 2015/1962 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 404/2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1224/2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, le système de numéro d'identification des navires de l'Organisation maritime internationale s'applique aux navires de pêche :

[3] cf. adopté par la Résolution A.1117 (30) de l'Organisation maritime internationale

- opérant exclusivement dans les eaux de l'Union européenne :
  - d'une jauge brute égale ou supérieure à 100, ou
  - d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 24 mètres.
- opérant en dehors des eaux de l'Union européenne d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 15 mètres.

Attribution du numéro d'identification

Le numéro d'identification des navires OMI est le numéro attribué par Information Handling Service Maritime & Trade (IHS M&T) au moment de la construction ou de sa première inscription sur un registre, est composé du préfixe de trois lettres IMO suivi de 7 chiffres (par exemple IMO 8712345).

Dans le cas des navires neufs, le numéro OMI est attribué au moment où le navire est immatriculé.

Dans le cas des navires existants, le numéro OMI est attribué avant tout renouvellement de l'un quelconque des certificats internationaux de sécurité du navire.

Les demandes susmentionnées peuvent être soumises à IHS Maritime & Trade (IHSM&T) par voie électronique à l'adresse http://www.imonumbers.ihs.com ou être envoyées à IHS Maritime à l'adresse suivante :

IHS Maritime & Trade
Sentinel House
163 Brighton Road
Coulsdon, Surrey CR5 2YH
Royaume-Uni
Courriel : ship.imo@ihs.com
Téléphone : +44 (0) 1334 328300 (General Contact)
+44 (0) 20 3253 2404 (IMO Ship Team)
Télécopieur : +44 0 203 253 2102

Inscription et marquage

Le numéro OMI est inscrit sur :
- le certificat d'immatriculation du navire, qui indique les caractéristiques permettant d'identifier le navire ;
- tous les certificats statutaires, aux dates et emplacements appropriés ;
- les certificats de classification, aux dates et emplacements appropriés ;

Le numéro OMI est inscrit dans la case "Numéro ou lettre distinctifs" des certificats délivrés en vertu de conventions internationales, en plus de l'indicatif d'appel.

Le numéro OMI est également marqué de façon permanente sur la structure de la coque du navire aux dates et emplacements appropriés.

article 110.13. **Numéro OMI d'identification unique des compagnies et des propriétaires inscrits**

Aux fins du présent article :
- le terme *« compagnie »* a la même signification qu'à la règle IX/1 de la Convention SOLAS et à l'article 221-IX/01 de la division 221 du présent règlement ;
- l'expression *« propriétaire inscrit »* désigne le propriétaire indiqué sur l'acte de francisation du navire délivré par l'administration.

Un numéro d'identification conforme au *« Système d'attribution d'un numéro d'identification unique aux compagnies et propriétaires inscrits »*, adopté par la résolution MSC.160(78) du Comité de la sécurité maritime, est attribué à chaque compagnie et propriétaire inscrit exploitant au moins un navire appartenant à l'une des catégories ci-après :

- navires visés par le chapitre I de la Convention SOLAS ;
- navires effectuant une navigation nationale et soumis aux dispositions du Code ISM en vertu du règlement (CE) n° 336/2006 ;
- navires effectuant une navigation nationale et soumis aux dispositions du Code ISPS en vertu du règlement (CE) n° 725/2004.

Le numéro OMI d'identification unique des compagnies et des propriétaires inscrits est le numéro du Lloyd's Register, composé par les lettres OMI suivies soit de "compagnie" soit de "propriétaire inscrit" et de 7 chiffres attribués au moment de la délivrance des documents listés ci-après :

.1 document de conformité, certificat de gestion de la sécurité, document de conformité provisoire et certificat de gestion de la sécurité provisoire prescrits par le Code international de la gestion de la sécurité (Code ISM) ou le règlement (CE) n° 336/2006 ;

.2 fiche synoptique continue prescrite à la règle XI-1/5 de la Convention SOLAS et à l'article 221-XI-1/05 de la division 221 du présent règlement ; et

.3 certificat international de sûreté du navire et certificat international provisoire de sûreté du navire prescrits par le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) ou par le règlement (CE) n° 725/2004.

Lorsqu'un navire n'est pas tenu de posséder les documents pertinents listés aux alinéas .1 à .3 ci-dessus, ou dans le cas d'une nouvelle compagnie et/ou d'un nouveau propriétaire inscrit, la demande d'attribution du numéro doit être effectuée dans les meilleurs délais pratiques suivant l'immatriculation du navire.

Pour les compagnies et/ou propriétaires inscrits existants, la demande d'attribution du numéro doit être effectuée dans les meilleurs délais pratiques suivant la nouvelle délivrance ou le renouvellement de l'un des documents listés aux alinéas .1 à .3 ci-dessus.

Les numéros peuvent être obtenus en contactant LRF à l'adresse suivante :
http://www.imonumbers.ihs.com

Normes

EN 60945 (2002) 10
IEC 60945 (2002) 10
IEC 60945 corrigendum 1 (2008) 10

Autres références

article L5000-5 du code des transports 11
article L5241-2 du code des transports 10
articles L.5112-2 et L.5241-3 du code des transports 11
articles R4311-8 à R4311-11 du code du travail 10
Code ISM 14
Code ISPS 14, 15
convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires 11
Convention SOLAS 14
décret n°84-810 ..... passim
MLC, 2006 8
règlement (CE) n° 336/2006 14
règlement (CE) n° 725/2004 ..... 14, 15
règlement d'exécution (UE) n°2015/1962 13
règlement d'exécution (UE) n°404/2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n°1224/2009 . 13
résolution MSC.160(78) 14