

## **Analyse de la note annexée au Mail du 23 Mars 2016 de Madame Bret**

Dans le prolongement de la réunion de juillet, il a été convenu que l'objet de cette analyse est de vérifier :

- la parfaite opposabilité des textes et termes utilisés dans la note, afin d'éviter de voir développées des critiques sur des points de détail ou de sémantique de la part des autorités destinataires,
- la pertinence sur le fond, de la note présentée pour le compte de l'ARAM.

### **1/ Observations préliminaires**

La version du décret 84810 qui est systématiquement visée dans le document, n'était pas la version à jour à la date à laquelle la note de l'ARAM fut élaborée et adressée.

En effet, le décret 84810 est visé dans sa version consolidée au 12 juin 2013, alors qu'une version ultérieure est intervenue via le décret 2014 1428 du 1<sup>er</sup> Décembre 2014. Même si au cas d'espèce, les changements intervenus à 18 mois d'intervalle n'impactent pas le fond de la discussion, le destinataire pourrait y voir un manque de rigueur de la part de l'émetteur de la note

La note communiquée en Mars 2016 :

- vise la Division 190 annexée à l'arrêté modifié du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires,
- entend appliquer à l'activité d'exploitation de NUC, une définition de la navigation touristique figurant dans ce texte réglementaire.

L'argumentaire paraît en partie discutable, puisque ce texte exclut de son champ d'application les navires transportant moins de 12 passagers ou les voiliers transportant moins de 30 personnes, soit précisément le segment des navires visées par la note.

A cela s'ajoute le fait que la définition de la navigation, telle que proposée pour définir l'activité des Nuc est différente de celle de la division 190, puisque la navigation pratiquée à partir de NUC inclut une navigation touristique ou sportive. Cf article 1 § 3.3 –b du Décret. La navigation sportive n'étant pas incluse dans le champ de la division 190.

En revanche, la référence à ce texte pourra servir en cas d'exploitation, hors cadre jeunesse et sport cf nos observations page 3 de la présente note, au sujet de l'article 190 1 -02.

## 2/ Analyse critique sur le fond de l'argumentaire développé

La définition du NUC est la suivante.

***3.3. Navire de plaisance à utilisation commerciale : tout navire de plaisance utilisé pour une prestation commerciale d'embarquement de passagers au sens du 4 du II du présent article c'est-à-dire la définition du passager, dans les conditions suivantes :***

***a) Le navire est placé sous la responsabilité de l'armateur ou de son représentant, le capitaine;***

***b) Le navire effectue une navigation touristique ou sportive, à l'exclusion de toute exploitation d'une ligne régulière ;***

***c) Le nombre de passagers pouvant être admis à bord est limité dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé de la mer en fonction de la configuration du navire et du type de voyage, sans pouvoir excéder douze passagers sur un navire à propulsion mécanique et trente passagers sur un navire à voile, sauf s'il s'agit d'un navire à voile historique conçu avant 1965 ou de la réplique individuelle d'un tel navire, sur lequel le nombre de passagers n'excède pas cent vingt ;***

Cette définition du NUC vient rappeler la limitation à 12 passagers pour les NUC à moteur, seuil au-delà duquel, c'est la réglementation des navires à passagers qui doit s'appliquer, dès lors qu'il s'agit de navire à propulsion mécanique et **ce quel que soit la longueur du navire.**

Dans cette définition du NUC,

- même s'il est dit que **le navire** effectue une navigation touristique ou sportive,
- **la notion de personnes** effectuant une navigation touristique ou sportive qui existait jusqu'en 2013, se voit substituer celle de **passagers**

Cette notion de passager étant définie à ce même article 1 du décret 84 810 comme étant :

Passager : toute personne autre que :

***a) Le capitaine, les membres de l'équipage et les autres personnes employées ou occupées à bord à titre professionnel ou moyennant rétribution en quelque qualité que ce soit pour les besoins du navire ;***

***b) Les enfants de moins d'un an ;***

***c) Le personnel spécial embarqué sur un navire spécial.***

Ainsi, le navire de plaisance peut désormais être le support d'une navigation ayant pour objet une prestation commerciale d'embarquement de **passagers**.

**Par ailleurs les autres textes à prendre en compte sont les suivants :**

**L'article 241-1.06 de l'arrêté modifié** du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires **dispose que :**

*« I. - Tout navire de plaisance à utilisation commerciale neuf ou existant est exploité dans les limites d'une des catégories de navigation définies à l'article 110-10. Cette catégorie de navigation est portée au permis de navigation, assortie de restrictions éventuelles, notamment lorsque le navire ne satisfait pas à certaines dispositions de la présente division, ou des autres divisions rendues applicables.*

*II. - Les navires exploités à la journée ne peuvent naviguer au-delà des limites de la troisième catégorie de navigation.*

*III. - Mention du port-base est portée sur le permis de navigation. »*

**L'article 110.10 de l'arrêté précité définit ainsi la troisième catégorie :**

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

**L'article 110.2 de l'arrêté précité définit ainsi la ligne régulière**

*« 25. Ligne régulière ou service régulier : une série de traversées organisées de façon à assurer la liaison entre les deux mêmes points ou plus :*

*- soit selon un horaire publié ;*

*- soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique évidente. »*

**L'article 190-1.02 définit ainsi le transport de personnes à but exclusivement touristique :**

*« 6. "Transport de personnes à but exclusivement touristique" : transport de personnes effectué dans la journée au départ et au retour d'un même port sans escale dans un autre port dans un but touristique tel que les promenades en mer et activités similaires. »*

Comme indiqué en page 1 du présent document, la référence à ce texte pourra être utile. Notamment dans le cas où il apparaît qu'une activité relevant en fait du transport de personnes à but exclusivement touristique, est développée à partir de bateaux ne relevant pas du régime des navires de formation. Idem pour le cas d'un bateau relevant du régime précité, mais dont le pilote ne pourra même pas justifier relever d'une qualification Brevet d'Etat d'une discipline sportive telle que la natation ou la plongée.

L'article 241-1.04, de l'arrêté précité, relatif aux navires exploités à la journée, dispose :

« I. - Les navires exploités à la journée appareillent d'un **port-base identifié**. Ils effectuent exclusivement des **voyages nationaux diurnes n'excédant pas douze heures et rallient le même port-base à la fin de la journée**. (...)

IV. - *Aucun navire exploité à la journée ne peut s'éloigner de plus de 20 milles de son port-base.* »

Au regard de la problématique posée, un NUC est donc :

- un **navire de plaisance** ;
- utilisé pour une **prestation commerciale** d'embarquement de **12 passagers au plus sur un navire à propulsion mécanique et trente passagers au plus sur un navire à voile, sauf s'il s'agit d'un navire à voile historique conçu avant 1965 ou de la réplique individuelle d'un tel navire, sur lequel le nombre de passagers n'excède pas cent vingt** ;
- **placé sous la responsabilité d'un capitaine, pour effectuer une navigation touristique ou sportive, entendue comme effectuée dans la journée –et donc ne s'éloignant pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche ;**
- à l'exclusion de toute exploitation d'une ligne régulière, entendue comme une série de traversées organisées de façon à assurer la liaison entre les deux mêmes points ou plus soit selon un horaire **publié**, soit avec une **régularité** ou une **fréquence** telle qu'elle constitue une série systématique **évidente**.

**Il s'induit que le « Day Charter » pratiqué par un NUC, dès lors qu'il comporte le même port-base d'embarquement et de débarquement des passagers au sens de l'article 1 du décret précité, reste licite, même en cas d'escale, y compris dans un autre port. A défaut, le texte l'aurait précisé, tout comme il l'a fait dans le cadre de la division 190.**

Dès lors nous ne partageons pas l'analyse figurant en pages 2 et 4 de la note annexée au mail du 23 mars dernier.

**Rien dans la division 241 n'interdit à un NUC de faire des escales (ailleurs que dans un autre port que le port-base) dès lors que sont respectées les obligations de retour au port base et que le voyage s'effectue dans la limite des 12 heures.**

### **3/ En conclusion**

Il apparaît que le cœur du sujet n'est pas tant une discussion sur la nature des escales et des navigations, mais bien plus le strict respect de la réglementation en termes de nombre de passagers embarqués, tenue de listes de passagers, délivrance et respect du permis de navigation, qualification du personnel et déclaration préalable dudit personnel auprès de l'ENIM.

Compte tenu des pratiques ou interprétations locales qui peuvent différer selon les endroits, notre recommandation est que soit établie une note rappelant l'état exact de la réglementation en matière :

- de capacité de transport,
- titre de sécurité,
- qualification requise ( Pont et Machine sachant les limites de puissance adossées au brevet de capitaine 200).

Ceci pour toute activité impliquant la présence de personnes payant leur place à bord de navires exploités commercialement, soit dans le cadre relevant des navires à utilisation commerciale, soit dans le cadre des navires de formation.

Une telle note pourrait être jointe à tout courrier qui pourrait être adressé à telle ou telle autorité locale, dès lors que seraient constatées des pratiques illicites, avec le cas échéant copie à la mission plaisance. Cette dernière ayant vocation à fixer et unifier la doctrine administrative concernant l'application de la réglementation existante.