

Navires de pêche de moins de 12 m

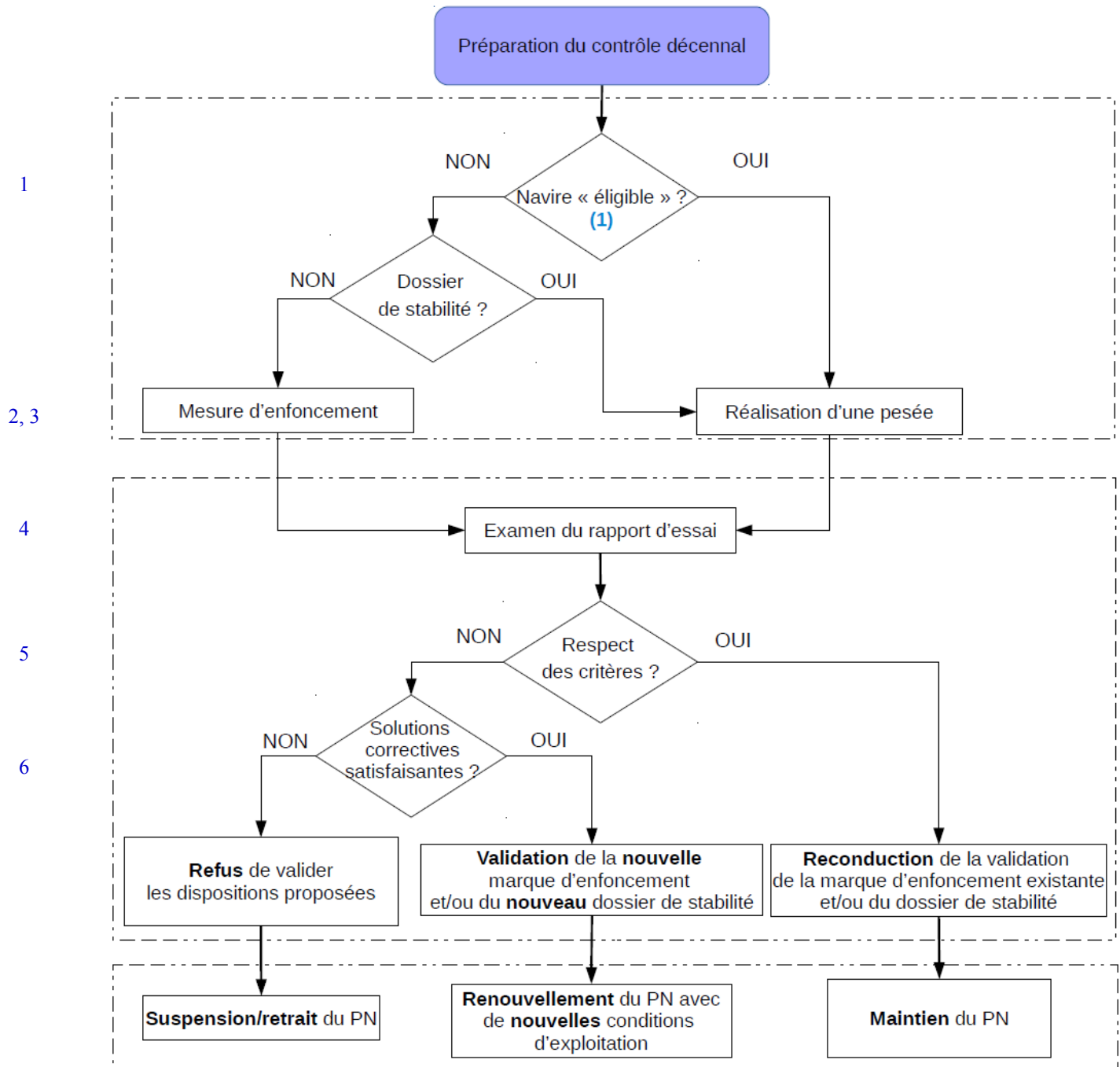
DIRM NAMO
Mai 2019

Déroulement de
l'évaluation périodique
de la stabilité

Avertissement : cette fiche vise à sensibiliser et informer les armateurs et patrons-armateurs sur le contrôle de la stabilité. Elle n'est pas exhaustive et ne peut être opposable. Dans tous les cas, il conviendra de se référer à la réglementation applicable au navire.

Étapes

Quelles actions réaliser et les suites données ?



Quelques précisions :

Navire léger : désigne le navire lesté dont la construction est totalement achevée, équipé de tout le matériel nécessaire à la navigation, la propulsion et l'exploitation, à l'exclusion de tout le matériel de pêche mobile et de tout autre liquide en circuit. Dans ce cas, on parle de « navire léger armé avec fluides ».

Sont donc exclus du déplacement léger, les captures et autres prises, le matériel de pêche mobile, le combustible liquide (y compris celui de la caisse journalière), l'huile de graissage, l'eau de ballast et l'eau douce contenus dans les caisses, également les provisions de bord, les passagers et l'équipage et leurs effets.

(1) Navire « éligible » : désigne un navire construit le **1^{er} juillet 2016** ou après cette date ou un navire existant ayant subi des transformations impactant la stabilité après cette même date.

Marques d'enfoncement maximum : désignent les marques portées en principe sur la coque correspondant à l'enfoncement maximum autorisé. La distance mesurée entre le bord supérieur de ces marques et le livet de pont sert de référence (franc-bord assigné).

Responsable qualifié : désigne la personne experte et mandatée par l'exploitant (soit l'expert d'une SCH, soit un architecte ou technicien d'un bureau d'études d'architecture navale, soit un expert maritime).

Des précisions sur des étapes clés :

L'évaluation de la stabilité (déplacement léger ou enfoncement maximum selon le cas) est contrôlée **au moins tous les dix ans**.

Se référer au dossier-navire pour connaître l'**échéance** du prochain contrôle (procès-verbaux de visite du navire).

Bien que le dossier de stabilité – lorsqu'il existe –, soit validé par l'administration, celui-ci se base sur les plans et documents établis sous la responsabilité de l'exploitant.

1

L'expérience a montré que des alourdissements constatés étaient notamment dus à des plans de formes erronés.

En conséquence, l'exploitant, voire le responsable qualifié, s'assure de la cohérence des données du navire avec ses caractéristiques réelles (forme et volume des caisses à liquide, plan des formes, etc.). Tout écart significatif implique l'actualisation des documents et l'actualisation du dossier de stabilité.

L'échéance est l'anniversaire décennal de la VMS ou la date de la dernière validation des conditions d'exploitation en lien avec la stabilité.

2

L'armateur prend en charge la préparation du navire. Il s'assure que le navire est mis dans des conditions aussi proche que possible de celles du navire léger. Il sollicite le cas échéant l'appui technique d'un responsable qualifié, qui apporte son conseil pour les actions à réaliser au vu des résultats issus du contrôle.

L'armateur s'assure enfin de la disponibilité d'un ISNPRPM du CSN compétent.

3

L'ISNPRPM vérifie la bonne préparation du navire. Si les conditions d'essai ne sont pas satisfaisantes, le contrôle décennal peut être ajourné.

4

Le déplacement léger pris en compte dans le dossier de stabilité validé sert de référence pour les pesées ultérieures.

Les marques d'enfoncement servent de référence.

Selon le cas :

5

- Si le résultat de la pesée montre une évolution du déplacement léger de plus de 5 %, une expérience de stabilité est alors prescrite en vue de soumettre au CSN un nouveau dossier de stabilité actualisé.
- Si les marques d'enfoncement sont noyées, alors les conditions d'exploitation doivent être revues. Dans certains cas, une évaluation du GM par la mesure de la période du roulis pourra être réalisée en vue d'évaluer la stabilité et d'engager les actions correctives à réaliser.

6

Des solutions correctives : nouveaux cas de chargement ; modifications apportées à certaines ouvertures, à la définition de la carène, à des capacités, aux équipements de pêche, au lest fixe le cas échéant ; etc.

À savoir :

Les navires exclusivement exploités en culture marine ne sont pas concernés par cette évaluation.

En cas de transformation majeure d'un navire existant construit avant le 1^{er} juillet 2016, il sera fait application des dispositions de la division 227. Dans ce cas, un dossier de stabilité conforme aux règles prescrites est alors requis.

À retenir :

L'évaluation périodique ne s'improvise pas ; le navire doit absolument être bien préparé et l'essai effectué dans des conditions optimales. Les conditions d'exploitations doivent être en cohérence avec celles mentionnées sur le permis de navigation et/ou le dossier-navire. Dans tous les cas, un échange préalable avec le CSN compétent est essentiel !

Les abréviations :

ISNPRPM : inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes

PN : permis de navigation

SCH : l'une des cinq sociétés de classification habilitées (Bureau Veritas Marine & Offshore SAS, DNV-GL AS, RINA Services s.p.a, Lloyd's Register EMEA, Korean Register of Shipping)

VMS : visite de mise en service.



DIRECTION
INTERRÉGIONALE
DE LA MER
NORD ATLANTIQUE
MANCHE OUEST

Pour consulter le Guide sur le contrôle décennal du déplacement léger des navires de pêche, cliquez sur ce lien : [Site internet DIRM NAMO](#)

Pour consulter d'autres fiches d'information, cliquez sur ce lien : [Site internet DIRM NAMO](#)

Pour accéder à la réglementation en vigueur sur la sécurité des navires, cliquez sur le lien suivant : [Site internet du ministère de la Transition écologique et solidaire](#)

Votre avis sur cette fiche nous intéresse : dosm.dirm-namo@developpement-durable.gouv.fr