

Navires de pêche de longueur entre 12 et 24 m

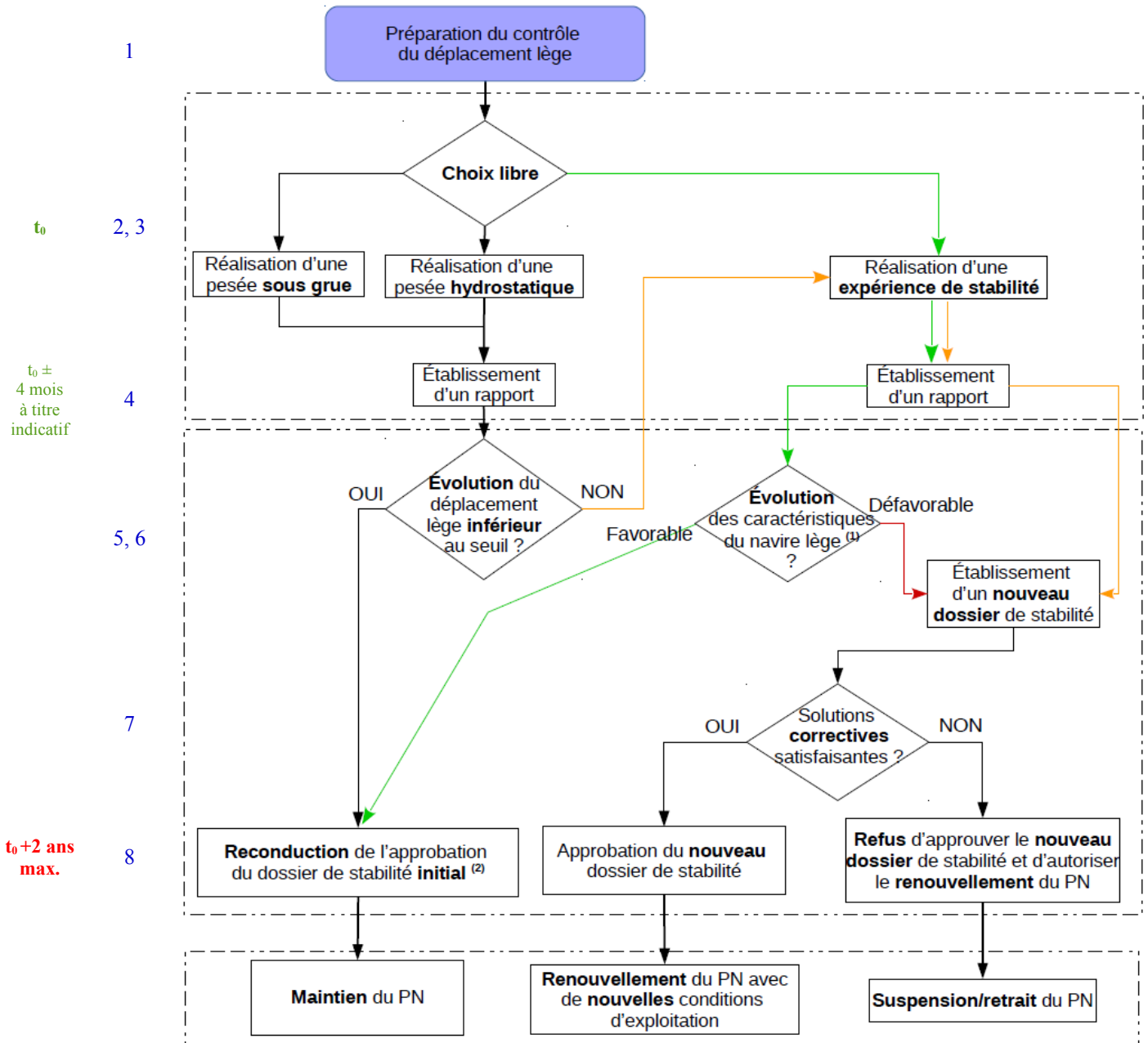
DIRM NAMO
Mai 2019

Déroulement du
contrôle périodique
du déplacement léger

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.

Délai Étapes

Quelles actions réaliser ?



(1) : au vu du dossier de stabilité initial
(2) : dossier traité en 1 an maxi

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.

Des précisions sur les étapes clés :

Le déplacement lège est contrôlé **au moins tous les dix ans**.

Se référer au dossier-navire pour connaître l'**échéance** du prochain contrôle (CNFB, procès-verbaux de CRS et décisions afférentes, rapports d'essai de stabilité, etc.).

1

Un contrôle périodique réalisé hors zone de compétence du CSN fait l'objet au préalable d'un accord du CSN compétent.

L'approbation du dossier de stabilité antérieurement approuvé se base sur les plans et documents établis sous la responsabilité de l'armateur.

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

2

L'armateur fait appel à un **responsable qualifié** qui prend en charge la préparation du contrôle périodique. Ce dernier s'assure que le navire est mis dans des conditions aussi proche que possible de celles du navire lège. Il apporte également son conseil à l'armateur pour les actions à réaliser au vu des résultats issus du contrôle.

Le mode opératoire du contrôle périodique :

Qui peut être réalisé **soit** par une pesée hydrostatique **soit** par une expérience de stabilité **soit** une pesée sous grue. Dans ce dernier cas, un certificat d'étalonnage de l'appareil de mesure doit être présenté. Selon l'âge du navire, une expérience de stabilité est fortement conseillé.

3

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.). Cette vérification est **consignée** dans le **rapport** établi par ses soins. Tout écart significatif implique l'actualisation des documents et l'actualisation du dossier de stabilité.

Le contrôle périodique est réalisé en présence d'un représentant du CSN. L'ISNPRPM, témoin de l'essai, assiste au **relevé des mesures et différentes constatations** effectués par le responsable qualifié. Si les conditions d'essai ne sont pas satisfaisantes, le rapport fait l'objet de réserves par l'ISNPRPM et/ou le contrôle peut être ajourné.

L'exploitation des résultats issus du contrôle périodique :

4

Le **rapport** établi par le responsable qualifié **est soumis** à l'administration ; il est préalablement **visé** d'une SCH et accompagné d'une **note technique** (par exemple : note FPO pour le Bureau Veritas. En effet, il est **intégré** au dossier de stabilité du navire. Le déplacement lège pris en compte dans le **dossier de stabilité approuvé** sert de référence pour ce contrôle.

5

Si le résultat de la pesée montre un écart supérieur à 5 % ou 10 % pour les navires dont le dossier de stabilité a été approuvé il y a 15 ans ou plus au 1^{er} janvier 2017, une expérience de stabilité est alors prescrite en vue de soumettre à la CRS un **nouveau dossier de stabilité actualisé et visé** d'une SCH.

6

Selon l'évolution des caractéristiques géométriques du centre de gravité du navire lège (sa position verticale notamment) – lorsqu'une expérience de stabilité a été effectuée –, **l'actualisation du dossier de stabilité** peut être prescrite bien que l'évolution du déplacement lège montre un écart inférieur au seuil prescrit.

7

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

8

La procédure d'examen visant à l'approbation du nouveau dossier de stabilité ne peut durer plus de **deux ans** à compter de la date de réalisation du contrôle décennal du déplacement lège. Ce nouveau dossier **remplace** le dossier initial.

À savoir :

Les navires exploités en 3^e, 4^e ou 5^e catégorie de navigation dont la date de pose de quille est antérieure au 1^{er} octobre 1986 et n'ayant pas subi de transformation majeure après cette date, ne sont pas soumis au contrôle du déplacement lège.

À retenir :

Le contrôle décennal ne s'improvise pas ; le navire doit absolument être bien préparé et la pesée hydrostatique effectuée dans des conditions optimales. Les conditions d'exploitation doivent être en cohérence avec celles du dossier de stabilité approuvé. Dans tous les cas, un échange préalable avec le CSN compétent est essentiel !

Les abréviations :

CNFB	: certificat national de franc-bord
CRS	: commission régionale de sécurité
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)



DIRECTION
INTERRÉGIONALE
DE LA MER
NORD ATLANTIQUE
MANCHE OUEST

Pour consulter le Guide sur le contrôle décennal du déplacement lège 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