

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

*Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
Direction des affaires maritimes*

Guide des bonnes pratiques pour la vérification périodique des critères de stabilité des navires de pêche de 12 à 24 mètres



Diffusion :

- CNPMM, CRPMM
- DIRM MEMN, NAMO, SA, MED
- DM Martinique, Sud Océan Indien
- SAM Polynésie française, Nouvelle-Calédonie
- DTAM Saint-Pierre-et-Miquelon
- CSN

- **Avant-propos**

Tout navire de pêche de plus de 12 mètres doit avoir un dossier de stabilité visé par une société de classification habilitée. Celui-ci est composé des caractéristiques du navire et des conditions de chargement que le navire ne doit pas dépasser.

Avant la mise en service du navire, une expérience de stabilité est réalisée. Elle permet de vérifier entre autres les caractéristiques réelles du navire et de définir ses conditions de chargement. Ce sont les résultats de cette expérience qui permettent de valider le dossier de stabilité, ou de l'amender le cas échéant. Le dossier de stabilité comprend notamment les caractéristiques de déplacement du navire lège qui servent de référence pour les pesées ultérieures.

Une fois le dossier validé, les conditions d'exploitations ainsi définies sont inscrites sur le permis de navigation délivré par un Centre de Sécurité des Navires.

A compter du 1^{er} janvier 2017, les navires de pêche d'une longueur hors tout supérieure à 12 mètres et d'une longueur de référence inférieure à 24 mètres doivent faire l'objet d'un contrôle décennal de leur déplacement «navire lège». Les résultats de ce contrôle seront soumis à l'examen de la Commission Régionale de Sécurité compétente afin de confirmer l'actualisation du dossier de stabilité (cf modalités pratiques p3).

Réglementairement, un «navire lège» 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 matériel de pêche mobile et de tout liquide autre que ceux en circuit.

- **Application**

La date limite fixée pour la réalisation de la mesure du déplacement décennale est basée sur deux critères : l'échéance du certificat national de franc-bord et la date du dernier dossier de stabilité approuvé. La durée maximale de validité du certificat étant de 5 ans, cette disposition permet d'échelonner les vérifications jusqu'au 1^{er} janvier 2022 pour les dossiers de plus de dix ans.

Les premiers à devoir s'y conformer, en janvier 2017, sont les navires disposant d'un dossier de stabilité approuvé de plus de 10 ans et dont le renouvellement du certificat national de franc-bord est prévue en 2017.

Exemples			
Date du dernier dossier de stabilité approuvé	Date de renouvellement du certificat national de franc-bord	Date d'échéance du certificat national de franc-bord	Date limite de réalisation de la pesée
14 octobre 2013	14 octobre 2018	14 octobre 2018	14 octobre 2023
02 décembre 1984	20 août 2021	20 août 2017	20 août 2021
23 mai 1989	20 septembre 2017	20 septembre 2017	20 septembre 2017
03 juin 2006	03 juin 2016	03 juin 2021	03 juin 2021
19 avril 1995	19 avril 2015	19 avril 2020	19 avril 2020

Concernant les navires ayant un certificat de franc-bord d'une durée inférieure à cinq ans, la date du prochain renouvellement correspond à la date de visite périodique du certificat de franc-bord à laquelle il est ajouté 5 ans ; la date de visite périodique est précisée par la société de classification habilitée sur le certificat de franc-bord (voir document en annexe).

- **Modalités de réalisation**

L'organisation et la réalisation de la mesure du déplacement sont de la responsabilité de l'exploitant du navire. L'intégralité des équipements et des frais inhérents à la mesure du déplacement sont à la charge de l'exploitant. L'organisation, la préparation et l'exécution de la mesure du déplacement ou de l'expérience de stabilité sont effectuées par un « responsable qualifié » (expert d'une société de classification, architecte naval, expert d'un bureau d'études, expert maritime...).

La réalisation de la mesure du déplacement du navire se fera en présence d'un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes qui doit en contrôler la bonne exécution. L'inspecteur n'a pas à être présent lors de la préparation du navire.

1. Préparation du navire

Le navire doit être présenté dans les conditions de chargement « navire lège » telles que définies dans le dossier de stabilité définitif validé par la Commission régionale de sécurité compétente. Il est ainsi nécessaire que soit débarqué tout le matériel embarqué qui n'est pas prévu dans les conditions du « navire lège ». Les cales, caisses et différents magasins ainsi que les cabines du navire doivent être entièrement vides. Les chaluts, funes, panneaux, filets et tout autre équipement de pêche doivent être débarqués (sauf si ils sont compris dans les conditions du «navire lège» du dossier de stabilité).

Afin de limiter les erreurs, les capacités du navire doivent être entièrement pleines ou complètement vides. Cependant, dans le but de limiter les sources d'incertitude provenant des impompables, il est conseillé que les caisses soient pleines et tassées.

2. Début de la pesée

Il appartient à l'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes de s'assurer que le navire est bien préparé pour la mesure du déplacement.

Si du matériel, non-inclus dans les conditions du «navire lège» du dossier de stabilité, ne peut pas être débarqué, son poids devra être estimé et intégré au bilan des masses (la position importe peu dans une mesure du déplacement).

Si des caisses sont pleines, le « responsable qualifié » devra fournir un relevé des capacités détaillé afin de calculer l'ensemble des masses liquides. Afin de s'assurer de la pertinence du plan des capacités inclus dans le dossier de stabilité, de manière aléatoire, par sondage, la taille ou le volume de quelques caisses peuvent être vérifiés. En cas de discordance, le plan des capacités devra être actualisé.

La vérification décennale peut être effectuée par un moyen de levage ou par une pesée hydrostatique. La méthode de vérification est choisie par l'exploitant. Sous réserve de l'accord du chef du centre de sécurité des navires qui sera représenté lors de la vérification décennale, l'exploitant peut faire effectuer la pesée hors de la zone de compétence du centre qui gère le dossier du navire.

a) Pesée par portique de levage équipé d'un peson électronique uniquement

L'exploitant devra pouvoir fournir à l'inspecteur un certificat d'étalonnage du peson (la calibration et la durée de validité seront mentionnées sur le certificat). La marge d'erreur de l'appareil définie par le fabricant sera transmise à la Commission Régionale de Sécurité compétente avec les résultats la pesée.

La procédure d'étalonnage de l'appareil de mesure doit être conforme aux prescriptions du fabricant. La preuve du bon étalonnage (prescriptions du fabricant et certificat d'étalonnage) de l'appareil de mesure devra être présentée à l'inspecteur avant la pesée.

b) Pesée hydrostatique

Le « responsable qualifié » doit s'assurer que les plans des formes soient cohérents avec l'existant sur le navire par des mesures aléatoires sur des points remarquables du navire. En cas de discordance, le plan des formes devra être actualisé.

Pour éviter les incertitudes de calculs lors du dépouillement, le « responsable qualifié » s'assurera que les données hydrostatiques du dossier de stabilité sont établies pour une assiette du navire proche de l'assiette de la mesure du déplacement.

- *Relevé des tirants d'eau* : la lecture des tirants d'eau devra être faite sur les échelles prévues à cet effet. Le « responsable qualifié » procède à une vérification du positionnement des marques sur la coque et fournit les résultats de ses contrôles. Si elles sont absentes, le « responsable qualifié » devra utiliser des points remarquables de structure sur les plans du navire ;

- *Relevé de la densité de l'eau* au moment de la pesée ;

- *Dépouillement* : le déplacement du navire lège est calculé avec les relevés effectués lors de la visite et les données incluses dans le dossier de stabilité ;

* détermination du tirant d'eau moyen corrigé pour prendre en compte la correction d'assiette (l'arc et le contre-arc sont négligeables) ;

* Obtention du déplacement du navire par interpolation du tirant d'eau moyen corrigé dans les tables hydrostatiques ;

* Déplacement corrigé du navire lors de la pesée après la prise en compte de la densité de l'eau ;

* Suite à l'obtention du déplacement corrigé, effectuer les corrections liées au devis des poids pour obtenir le déplacement lège du navire.

La mesure du déplacement est organisée par l'exploitant ; la lecture des tirants d'eau, le relevé de la densité de l'eau et le dépouillement sont effectués par le « responsable qualifié » ; l'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes doit être présent pour valider le bilan des masses, dont celles contenu dans les soutes, le relevé des tirants d'eau et la densité de l'eau.

- **Dépassement**

Une expérience de stabilité sera à effectuer lorsqu'une des évolutions suivantes est constatée :

- écart supérieur à 5% pour les navires dont le dernier dossier de stabilité date de moins de 15 ans
- écart supérieur à 10% pour les navires dont le dernier dossier de stabilité date de 15 ans ou plus

L'armateur disposera alors d'une période d'un an, à compter de la date de la réalisation de la pesée, pour obtenir un nouveau dossier de stabilité approuvé par la Commission Régionale de Sécurité compétente. Le déplacement du «navire léger» y sera actualisé ainsi que les nouvelles conditions d'exploitation. Le directeur interrégional de la mer ou le directeur de la mer pourra prolonger ce délai d'un an, de manière unique, si besoin, lorsque des actions pour faire approuver le nouveau dossier de stabilité auront été entreprises.

Toutes les échéances seront portées sur le permis de navigation et l'autorité assignataire du franc-bord sera informée des résultats de la mesure du déplacement du navire concerné.

Lorsque les résultats de l'expérience de stabilité seront connus, le nouveau dossier sera présenté en Commission Régionale de Sécurité.

- **Remarques**

La préparation du navire est une opération importante qui aura un impact décisif sur le résultat final de la mesure du déplacement léger. Il est nécessaire d'attirer l'attention des exploitants sur l'anticipation de la mesure du déplacement léger : préparer un navire peut prendre du temps !

En cas de constatation d'absence de plan des formes ou de plan des capacités dans le dossier de stabilité, il est nécessaire de réactualiser le dossier. Dans une telle situation, il est recommandé d'effectuer directement une expérience de stabilité comme vérification décennale.

Si lors d'une mise à sec par un portique de levage, il a pu être évalué qu'un navire est plus lourd que prévu, il est recommandé aux exploitants, afin d'éviter une opération coûteuse financièrement, d'effectuer une expérience de stabilité lors de la vérification décennale.

Un navire, dont les caractéristiques du déplacement léger ont été modifiées, dont le dossier de stabilité doit être mis à jour et approuvé n'est pas forcément un navire qui ne respecte pas les cas de chargement réglementaires.

Les navires de pêche naviguant en 3ème, 4ème ou 5ème catégorie de navigation, dont la date de pose de quille est antérieure au 27 décembre 1984 et n'ayant pas subi de transformations majeures après cette date, ne sont pas soumis au contrôle périodique des caractéristiques du navire léger.

ANNEXE

CERTIFICAT NATIONAL DE FRANC-BORD POUR NAVIRE DE PECHE

Délivré en vertu des dispositions du CODE DES TRANSPORTS
et du décret du 30 août 1984 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer.

par le

Sous l'autorité du gouvernement de la FRANCE

Nom du Navire Registre BV :	Numéro ou lettres distinctifs	Port d'immatriculation	Longueur (L)	Type de navire
		ARCACHON N° OMI : -		

Franc-bord mesuré à partir de la ligne de pont

Emplacement de la ligne de charge

Tropical :	- mm (T)	- mm au-dessus de (E)
Eté :	403 mm (E)	Le bord supérieur de la ligne passant par le centre de l'anneau
Hiver :	- mm (H)	- mm au-dessous de (E)
Hiver dans l'Atlantique Nord :	- mm (HAN)	- mm au-dessous de (E)

Note : Les franc-bords et les lignes de charge qui ne sont pas applicables n'ont pas à être mentionnés sur le certificat.

Réduction en eau douce pour tous les franc-bords^{1,2} : - mm.

Le bord supérieur de la marque de la ligne de pont à partir de laquelle ces franc-bords sont mesurés se trouve à 0 mm du pont supérieur en acier en abord.

Date de la visite : périodique: 30/03/2015 **=<= Vérification à effectuer avant le 30 mars 2020**

Date de la visite annuelle : 08/04/2016

Ce certificat est valable jusqu'au **30 Mai 2016**,

Délivré à Bordeaux , le 8 Avril 2016

Navigation en 2^{ème} catégorie restreinte jusqu'à 60 miles de la côte
pour une exploitation en pêche côtière (moins de 96 h)
Dernière visite de la coque a sec: 30/03/2015
Dernières mesures d'épaisseur: 30/03/2015

Notes :

1. Lorsqu'un navire part d'un port situé sur une rivière ou dans des eaux intérieures, il est permis d'augmenter son chargement d'une quantité correspondant au poids du combustible et de toute autre matière consommable nécessaire à ses besoins pendant le trajet entre le point de départ et la mer.
2. Quand un navire se déplace en eau douce de densité égale à un, la ligne de charge appropriée peut être immergée à une profondeur correspondant à la correction pour eau douce indiquée ci-dessus. Quand la densité de l'eau n'est pas égale à un, la correction est proportionnelle à la différence entre 1,025 et la densité réelle.