



## Compte rendu de la réunion avec la DAM du 21 septembre 2017 à PARIS

### Participants :

**Philippe COURCAUD**, Président ARMAM

**Thierry ARNAL**, Vice-Président Méditerranée ARMAM

**Anne Marie BRET**, Administratif ARMAM

**Damien CHEVALLIER**, Chef du bureau de la réglementation et du contrôle de la sécurité des navires

**Alan SYMONEAUX**, Administrateur en chef des affaires maritimes

**Stéphane MOUREAU**, GASPE

Le 21 septembre sur invitation de la DAM, une réunion s'est tenue à propos notamment des évolutions concernant l'inspection des navires.

Damien CHEVALLIER énonce tout d'abord les enjeux de ces perspectives pour la DAM à savoir :

- Maintenir un niveau élevé de sécurité
- Faire face à la diminution des moyens
- Garantir une égalité de traitement
- Assurer les engagements internationaux
- Simplifier la réglementation nationale
- Maintenir l'expertise technique
- Répondre aux enjeux de sûreté
- Etre en capacité de répondre aux nouvelles réglementations (environnementales)

### A – VISITE ANNUELLE DES NAVIRES

#### 1- Proposition 1

La proposition de la DAM vise à élargir le champ de la délégation des "grands navires" (hors ISM et ISPS) aux sociétés de classification.

Les visites resteraient annuelles mais seraient effectuées par une société de classification. La DAM suppose que le nombre de prestations réalisées par les sociétés de classification augmentant, le marché pourrait s'ouvrir à la concurrence et faire ainsi évoluer favorablement les tarifs.

Plusieurs options sont envisagées concernant l'application de ce nouveau dispositif à savoir :

- Option 1 : tous les navires sous référentiel SOLAS – 2009/45/CE – 97/70/CE seraient concernés
- Option 2 : tous les navires sous référentiel SOLAS – 2009/45/CE – 97/70/CE et tous les navires d'une longueur supérieure à 24 m seraient concernés
- Option 3 : tous les navires sous référentiel SOLAS – 2009/45/CE – 97/70/CE et tous les navires d'une longueur supérieure à 24 m à l'exclusion des navires à passagers seraient concernés

Outre cette évolution, la DAM souhaiterait également imposer à tous les navires d'une longueur supérieure ou égale à 24 m, la mise en place d'un système de gestion de la sécurité (sans certification obligatoire). Il s'agirait de mettre en place une version « allégée » du code ISM.

## 2- Proposition 2

La DAM envisage de mettre en place un régime déclaratif pour les petits navires et donc de supprimer la visite annuelle.

Deux options sont également à l'étude pour l'application de cette nouvelle mesure à savoir :

- Option 1 : tous les navires d'une longueur inférieure à 24m seraient concernés
- Option 2 : tous les navires d'une longueur inférieure à 24m sauf les navires à passagers seraient concernés

Et deux sous options possibles :

- Sous option 1 : Mise en place d'un régime d'assurance obligatoire
- Sous option 2 : Obligation d'une télé-déclaration annuelle de conformité ou simple registre de contrôle

Des visites occasionnelles de contrôle seraient réalisées par les affaires maritimes.

## **B – AUTRES MESURES**

Parmi les autres mesures envisagées par la DAM, certaines d'entre elles pourraient impacter les activités de transport de passagers il s'agit de :

- L'intégration des navires de plaisance à utilisation commerciale (à moteur) dans le référentiel technique des navires de charge,
- La poursuite du chantier de simplification de la division 222 et l'extension à d'autres flottes.

Il est à craindre qu'ainsi bon nombre de navires de plaisance puissent prétendre à la classification « navires de charge » en bénéficiant de l'abaissement des contraintes réglementaires.

## **C – EVOLUTION DE LA DIRECTIVE 2009/45/CE**

L'entrée en vigueur de la directive 2009/45/CE qui s'impose à tous les navires de plus de 24 mètres en aluminium (neufs ou pas) pourrait intervenir début 2018.

Dès lors le compte à rebours des 12 années dérogatoires obtenues par La France avant l'application de cette directive commencerait à courir jusqu'à la fin de 2029, date à laquelle la directive entrerait de plein droit en vigueur.

Cependant la DAM ne peut pas à ce jour indiquer précisément les conséquences de cette mesure pour 2030, car d'ici là de nouvelles évolutions verront probablement le jour.

## **D – CREATION DE BREVETS D'APTITUDE A LA CONDUITE DE PETITS NAVIRES**

ARMAM fait part de son inquiétude quant à la création de « mini brevets » tout en sachant que les interlocuteurs du jour de la DAM ne sont pas directement décideurs. Les représentants de la DAM s'engagent cependant à prendre bonne note des remarques formulées par ARMAM.

Le sujet concerne la création des brevets suivants :

- 1- Brevet restreint d'aptitude à la conduite de petits navires
- 2- Brevet d'aptitude à la conduite de petits navires
- 3- Brevet d'aptitude à la conduite de petits navires à voile

Les 3 brevets permettront d'occuper la fonction de :

- Capitaine ou matelot de navire à moteur de moins de 12 mètres effectuant une navigation à moins de 2 milles du point de départ ne transportant aucun passager sur une unité d'une puissance propulsive de moins de 250 kW

Les brevets 2 et 3 permettront d'occuper la fonction de :

- Capitaine ou matelot de navire à moteur de moins de 12 mètres effectuant une navigation à moins de 6 milles du point de départ et transportant au plus 12 passagers sur une unité d'une puissance propulsive de moins de 250 kW

Le brevet 3 permettra d'occuper la fonction de :

- Capitaine ou matelot de navire à voile de moins de 12 mètres effectuant une navigation diurne à moins de 6 milles d'un abri et transportant au plus 12 passagers

Ces brevets seront délivrés selon différents cursus dont certains paraissent bien plus accessibles que ceux imposés à nos marins. Pour exemple sans pré-requis après une formation théorique de 115 heures le brevet n° 2 pourra être obtenu. De même un marin titulaire du certificat de matelot pont pourra par équivalence obtenir ce même brevet sans qu'un temps de validation soit imposé. Aucun recyclage n'est mentionné contrairement à la législation s'imposant à nos marins.

Il est à craindre que même si les intentions de la DAM visent à réglementer les « petits services côtiers », l'effet inverse se produise en permettant une prolifération de nouveaux bateaux qui pourront exercer en toute légalité.

En outre le personnel travaillant à bord des navires exerçant certaines de ses activités très côtières pourrait être affilié au régime général, la DAM considérant l'affiliation à l'ENIM mal adaptée à ces activités compte tenu de la durée brève et du caractère épisodique (forte saisonnalité, complément en mer d'une activité exercée à terre, ...). Pour mémoire l'affiliation obligatoire à l'ENIM des marins impose aux armements de s'acquitter d'une journée entière de cotisation même si le temps travaillé est inférieur à la journée. Il s'agit donc de nouveau de mesures inévitables dans l'exercice de métiers pourtant similaires !