



Compte rendu de la réunion du 05 décembre 2017 à Paris

Présents Bureau :

Président	Philippe COURCAUD
Vice-Président Méditerranée	Thierry ARNAL
Vice-Président Manche	Pascal BLANCHET
Trésorier	Franck LAUSSEL
Secrétaire Adjoint	Pierre-Yves MONFORT
Conseiller technique	Philippe SUBRERO
Secrétaire	Philippe GOURET
Représentant Roussillon	Michel CLEMENT

Excusé Bureau :

Vice-Président Atlantique	Francis FAVROUL
---------------------------	-----------------

Adhérents présents :

Vedettes de Bréhat	Simon CORLOUER
Vedettes de Bréhat	Justine LACAZE
Croisières Inter Iles	Damien COURCAUD
Croisières Inter Iles	Jean Christophe SCHMITT
Bateaux Verts	Alain PEGLIASCO
UBA	Christophe CASTAING
Croisière La Sirène	Fabrice & François PALACIN
Escal' Ouest	Bastien MALGRANGE
Icard Maritime	Viviane & Jean Michel ICARD
Compagnie Corsaire	Jean Luc GRIFFON
Camargue et Voile	Alexis LASSERAND
Cie Maritime Sud Gascogne	Christian LEGAY
Cie Maritime Le Brestoa	Laurent FEVEC
Cie Maritime Le Brestoa	Gwenn Le Doaré
Kapalouest	Pierric COLSON
Trs Maritimes Toulonnais	Bruno MENELLI
Bateliers Côte d'Azur	Yves & Christophe ARNAL
Navettes Provençales	Franck ROSSI
Navettes Provençales	Arnoux MAYOLI
Horizon	Christiane TAYLOR
Catamaran Picardie	Jérôme DALLE

Invités :

LS RESA	Louis LAGADEC
SURVITEC ZODIAC	Marc GUILLONNEAU
ATLANTIC Marine Services	Pierre-Yves MILLET
ESCO TRANSMISSIONS	Franck BENOIT

Groupe EYSSAUTIER	Philippe GALIBERT
Groupe EYSSAUTIER	Alexis BIVAUD
Moteurs BAUDOUIN	Frédéric DEYME
Moteurs BAUDOUIN	Paul Antoine VANULS
HEMPEL	Goulven DAUBE
HEMPEL	Denis BOULAY
SMART SAILORS	Colomban MONNIER
DAM	Damien CHEVALLIER
DAM	Alan SYMONEAUX
Administratif ARMAM	Anne Marie BRET
Administratif ARMAM	Sébastien PARIS

Philippe COURCAUD souhaite la bienvenue aux membres du bureau. Il ouvre la séance à 09h30 et fait lecture de l'ordre du jour.

1. Présentation des dernières évolutions de la directive 2009 /45 /CE par Damien CHEVALLIER :

Damien CHEVALLIER, Chef du bureau de la réglementation et du contrôle de la sécurité des navires, revient sur les dernières évolutions liées à la directive 2009/45/CE.

La directive 2017/2108 (UE) (qui fait suite à la 2009/45/CE) s'impose à tous les navires de plus de 24 mètres en aluminium (neufs ou pas). Elle a été publiée au JOUE le 30 novembre 2017 et entre en vigueur le 19 décembre 2017.

Les navires concernés construits avant le 20 décembre 2017 devront respecter les exigences de la présente directive au plus tard le 22 décembre 2025.

Par exception et à condition que les navires effectuent exclusivement une navigation nationale, la France pourra temporairement déroger aux dispositions de la présente directive pendant :

- a) dix ans pour les navires à passagers des classes B, C et D construits en alliage d'aluminium après le 20 décembre 2017 (soit jusqu'au 20 décembre 2027) ;
- b) douze ans pour les navires à passagers des classes B, C et D construits en alliage d'aluminium avant le 20 décembre 2017 (soit jusqu'au 20 décembre 2029).

2. Modernisation de l'administration maritime par Damien CHEVALLIER :

En préambule il est précisé que les mesures suivantes sont encore à l'étude, plusieurs options restant envisageables.

- a) Navires de plus de 24 m (lr) : les visites annuelles seraient effectuées par des sociétés de classification
A l'étude trois options :
 - 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

Damien CHEVALLIER précise qu'il serait imposé à ces navires de plus de 24 m, la mise en place d'un système de gestion de la sécurité (code ISM allégé).

Philippe GOURET intervient alors sur le sujet, faisant part de son expérience similaire et des exigences des inspecteurs qui d'année en année au fil des visites alourdissent le document, conduisant à un code complexe. Un document simple reste envisageable ; en revanche si ce dispositif se révélait à la longue trop compliqué, nos armements ne pourraient pas le gérer. Une solution serait que la DAM conjointement avec ARMAM établisse précisément et de façon exhaustive le contenu de ce code.

- b) Navires de moins de 24 m (lr) : disparition des visites annuelles qui seraient remplacées par une procédure annuelle obligatoire de télédéclaration

Deux options sont également à l'étude :

- 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

Un tel dispositif est déjà en place dans le secteur de la pêche où des permis d'une validité de 2 ans ½ sont délivrés.

Des visites seraient cependant effectuées ponctuellement et notamment auprès des armements qui n'effectueraient pas correctement leur télédéclaration.

Quelques armateurs expriment alors des réserves relevant que cette évolution ne s'inscrit pas dans le maintien d'un bon niveau de sécurité et que par ailleurs des contrôles effectués auprès d'armement pourraient les discréditer alors que seule leur gestion administrative serait en cause.

3. Intervention de Philippe SUBRERO :

Philippe SUBRERO expose les travaux qu'il a réalisés cette année pour le compte d'ARMAM à savoir :

- La directive européenne 2009/45
 - ✓ Réunion au parlement européen.
 - ✓ Rédaction de contre-propositions aux amendements prévus.
 - ✓ Obtention de la dérogation de 10 et 12 ans pour mettre en conformité et construire des navires en aluminium.
 - ✓ Exclusion des navires de moins de 24m de Lr du champ d'action de la directive.
 - ✓ Modification des catégories C et D.
- Code petits navires à passagers de moins de 24m
 - ✓ Démarrage du travail de relecture sur un nouveau projet de règlement européen pour les navires passagers de moins de 24m : il s'agira d'un "code" (et non d'une directive) exprimant les règles générales de sécurité à assurer par les états pour assurer la sécurité de ces navires sans expliciter les moyens à mettre en œuvre. (Nouveau concept de réglementation non prescriptive).
- Division 222
 - Pour les navires de charges (beaucoup d'armateurs en arment aussi).
 - ✓ Relecture du nouveau texte en cours d'élaboration et proposition d'un certain nombre de modifications notamment sur le chapitre stabilité.

- Sur le chapitre stabilité :
Suite à un avis inquiétant de la CRS du Havre dépôt d'une demande d'éclaircissement réglementaire puis d'un recours auprès de la CCS.
Ce problème concerne le mode de calcul du tassement de passagers dont l'interprétation par la CRS du Havre risque de poser un problème sérieux s'il fait jurisprudence : cela conduirait à réduire significativement les capacités passagers de tous les navires notamment sur les ponts supérieurs.
Démarches en cours pour faire corriger la rédaction de ce chapitre de la division 211 afin qu'il ne soit plus sujet à ce type d'interprétation.

4. Présentation de la modification de la division 222 par Alan SYMONEAUX :

Alan SYMONEAUX, Administrateur en Chef des Affaires Maritimes, prend la parole pour présenter la refonte de la division 222.

Le principe de ces travaux vise à « atténuer le caractère prescriptif de la réglementation, à adopter une nouvelle approche basée sur la maîtrise des risques et à faciliter l'innovation, et à mieux appréhender l'évolution technologique ».

La réunion avançant, Philippe COURCAUD sollicite un rendez-vous avec les services de la DAM afin d'étudier dans le détail le contenu de cette réforme, les principes généraux présentés par Alan SYMONEAUX étant insuffisants pour appréhender globalement cette évolution.

Ce qu'il convient cependant de retenir est l'intégration dès juillet 2018 des NUC à moteur dans la nouvelle division. Thierry ARNAL confirme que saisissant les opportunités offertes par cette évolution, le nombre de NUC augmente considérablement dans son secteur.

Cette tendance sera de plus confortée par la délivrance prochaine des « mini brevets » (voir développement 7 ci-après).

5. Intervention de Franck LAUSSEL sur la sureté maritime

Franck LAUSSEL fait part des différentes actions qu'il a menées au sein de son armement en collaboration avec les autorités maritimes.

Il rappelle les objectifs de la sureté maritime à savoir « la prévention et la lutte contre tout acte illicite (terrorisme, malveillance) à l'encontre du navire, de son équipage et de ses passagers ».

Il revient sur le guide publié par le ministère à destination des compagnies maritimes et préconise aux armateurs de le communiquer largement à leur personnel (guide à consulter sur le site internet ARMAM).

Il présente également plusieurs actions simples à mettre en place comme :

- intégrer l'évaluation du risque dans le DUP en vigueur dans les entreprises,
- rédiger des fiches réflexes,
- se rapprocher de la gendarmerie maritime pour des exercices de simulation.

Il conclut en déclarant que des actions visibles pourraient également se révéler être un argument supplémentaire pour attirer la clientèle.

6. Intervention des partenaires

Marc GUILLONNEAU pour SURVITEC ZODIAC revient sur les évolutions de la division 333 qui impose l'essai de déploiement systématique des moyens mis à bord lors de la visite de mise en service. Or outre le coût inhérent à cet essai, les armateurs signalent que la procédure risque d'endommager inutilement les radeaux de sécurité.

Marc GUILLONNEAU rappelle les solutions de substitution offertes par sa société qui met à disposition des armateurs des équipements de configuration identique aux équipements neufs, afin de parfaire la formation des navigateurs.

Par ailleurs il est souligné, une nouvelle fois, l'inadaptation des formations imposées aux marins qui se réalisent sur des appareils disproportionnés par rapport à ceux présents à bord de nos navires.

Frédéric DEYME et Paul Antoine VANULS présentent à leur tour leur entreprise des Moteurs BAUDOUIN qui a rejoint en cours d'année les partenaires d'ARMAM.

Anne-Marie BRET commente ensuite le diaporama préparé par Webdesign LCGLD créateur de site internet et en particulier celui d'ARMAM. Ce partenaire propose aux adhérents d'ARMAM qui ne disposeraient pas encore d'un site internet de créer un site vitrine simplifié à un coût très réduit selon la formule suivante :

- Coût Hébergement : 1,49 € ht / mois (offre OVH Kimsufi)
- Coût nom de domaine en fr : 6,99 € ht / an
- Construction d'une page web : 152 € avec possibilité d'évolution en 5 pages : 687 € ht

Vient ensuite le tour de la société HEMPEL (revêtements, peintures) puis de la société SMART SAILORS (start up dédiée à la gestion de la maintenance des navires).

7. Intervention de Sébastien PARIS sur le sujet des « mini brevets »

Sébastien PARIS prend la parole et informe l'assemblée qu'une réunion a été organisée le 04/07/2017 au Ministère de la Transition écologique et solidaire à l'initiative de la DAM pour « échanger autour des axes de réflexion et de mise en œuvre des futures réformes impactant notamment la plaisance et le nautisme ». Il précise que des associations de plaisanciers et de pêcheurs étaient présentes mais qu'en revanche ARMAM n'avait pas été conviée.

Au cours de cette réunion ont été abordés plusieurs sujets dont « la formation maritime et le projet de création de nouveaux brevets d'aptitude à la conduite de petits navires ».

L'objectif selon la DAM serait de :

- ✓ prendre en compte les nouvelles activités professionnelles pour lesquelles de petits navires sont utilisés,
- ✓ créer de nouvelles possibilités d'accumuler du service en mer pour les diplômés d'une formation maritime,
- ✓ permettre l'exercice d'une activité en autonomie dès l'issue de la formation,
- ✓ apporter une réponse à la diversification des activités des pêcheurs »

3 nouveaux brevets d'aptitude à la conduite de petits navires seraient ainsi à l'étude.

- ✓ 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

Le brevet 1 permettrait d'occuper la fonction de :

- Capitaine ou matelot de navires 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
Ce brevet est orienté vers des besoins au sein de la pêche côtière.

Le brevet 2 permettrait d'occuper la fonction de :

- Capitaine ou matelot de navires 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. Les NUC à moteur peuvent rentrer dans cette catégorie

Le brevet 3 permettrait d'occuper la fonction de :

- Capitaine ou matelot de navires 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
Les NUC à voile peuvent rentrer dans cette catégorie

Ces brevets seraient délivrés soit en suivant un cursus de formation soit par équivalence.

- Dans le cadre du cursus de formation

Pour le brevet 2, pas de pré-requis nécessaire, une formation pratique d'une durée de 80 heures (navigation-manœuvre + machine-électricité) assortie d'un module réglementation maritime nationale (durée 8h) + une formation sécurité basique (durée 27h) soit un total de 115 heures, soit environ 1 mois de formation, permettraient la délivrance **directe** du brevet sans qu'un temps de validation ne soit nécessaire, contrairement aux brevets de nos marins.

Pour le brevet 3, le pré requis nécessaire est le diplôme jeunesse et sports auquel s'ajoute le module réglementation maritime de 8h + une formation sécurité de 27h + 6 mois de service en mer permettraient la délivrance du brevet.

- Dans le cadre de la délivrance par équivalence

Le diplôme de Capitaine 200 (insuffisant pour patronner sur nos navires car nécessite 6 mois de temps de navigation) ou le certificat de matelot de pont permettraient la délivrance **directe** du brevet.

Ainsi, une personne ayant suivi la formation du Certificat de Matelot Pont et n'ayant jamais navigué pourrait se voir délivrer le brevet d'aptitude à la conduite de petits navires lui permettant de naviguer comme Capitaine avec 12 passagers à son bord.

Sébastien PARIS établit une comparaison avec le titre de Capitaine 200 UMS délivré au commerce à savoir :

Durée formation CMP : 1 mois

Navigation : 6 mois

Formation C 200 : 4 mois

Navigation : 6 mois soit 17 mois effectifs pour devenir capitaine à rapprocher du mois de formation nécessaire pour le brevet aptitude à la conduite de petits navires.

- Autres mesures prises par l'administration

- ✓ A ce jour, aucun recyclage de titres n'est prévu contrairement à la législation s'appliquant à nos marins avec le STCW 2010 imposant des recyclages tous les 5 ans.

- ✓ Les règles d'aptitude médicale pourraient être adaptées car les textes permettent de proportionner les exigences aux activités exercées. Ainsi, pour ces brevets une visite médicale ne serait pas obligatoire tous les ans ou tous les 2 ans comme au commerce. Celle-ci pourrait être quinquennale.
- ✓ Les personnes travaillant à bord de ces navires pourraient être affiliées 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 à nos armements de s'acquitter d'une journée entière de cotisation même si le temps travaillé est inférieur à la journée.

Même si les intentions de la DAM visent à réglementer les « petits services côtiers », l'effet inverse risque de se produire en permettant une prolifération de nouveaux bateaux qui pourront exercer en toute légalité, à moindre coût avec du personnel pouvant être peu ou pas qualifié s'affranchissant de toutes les règles de sécurité.

8. AG 2018

Il est enfin évoqué la tenue de la prochaine assemblée générale qui se déroulerait en mars 2018. Philippe COURCAUD lance appel à candidature auprès d'un armement breton pour son organisation.

A 13h30 la séance est levée.