

SERVICE HYDROGRAPHIQUE ET OCÉANOGRAPHIQUE DE LA MARINE

GUIDE DU NAVIGATEUR

VOLUME 3

RÉGLEMENTATION NAUTIQUE

FASCICULE N° 7 DE CORRECTIONS
au Guide du Navigateur, volume 3 2000



2007

Toute correspondance relative à cet ouvrage doit être adressée à :

ÉTABLISSEMENT PRINCIPAL

DU

SERVICE HYDROGRAPHIQUE ET OCÉANOGRAPHIQUE

DE LA MARINE

BP 30316 — 29603 BREST CEDEX

© 2007 SHOM France — Tous droits réservés.

Cet ouvrage contient des éléments soumis au copyright, provenant du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine ou d'autres organismes. Toute reproduction ou adaptation sous quelque forme que ce soit même partielle (y compris par photocopie ou moyens électroniques) est interdite pour tous pays sauf autorisation préalable du SHOM et des autres organismes.

Correction à l'ouvrage de n° ISBN 2-11-080620-6 (édition complète)

ISBN 2-11-088261-1 (vol.3)

AVIS IMPORTANTS

1. Objet du présent fascicule.

Le présent fascicule met à jour le *Guide du Navigateur, volume 3 : réglementation nautique*, édition 2000, à la date du 10 février 2007, (groupe hebdomadaire d'*Avis aux Navigateurs* n° 6). Il reprend les corrections apportées précédemment à cet ouvrage par le fascicule précédent.

2. Corrections à effectuer.

- 2.1. Le *Guide du Navigateur* est informatisé. Le texte comporte en marge des numéros repères de deux chiffres, en italique. Chaque numéro désigne un alinéa conventionnel, en principe de moins de douze lignes, qui peut ne pas correspondre à un alinéa ordinaire. Ces numéros sont destinés à faciliter la tenue à jour de l'ouvrage.
- 2.2. Les tableaux et planches sont repérés par le numéro du paragraphe auxquels ils se rapportent. Ils sont insérés à la suite du paragraphe concerné.
- 2.3. Le *Guide du Navigateur* est corrigé en remplaçant, en ajoutant ou en supprimant des alinéas complets désignés par leur numéro repère défini ci-dessus. Les tableaux et planches peuvent faire l'objet de corrections ponctuelles. Les nouvelles corrections introduites dans le présent fascicule sont marquées par un trait vertical placé dans la marge à gauche, ceci pour les distinguer des corrections déjà signalées dans le fascicule précédent.

3. Corrections ultérieures de l'ouvrage.

- 3.1. Cet ouvrage sera corrigé jusqu'à sa prochaine réédition par des avis aux navigateurs et par des fascicules de corrections annuels. Chaque fascicule reprend les corrections du fascicule précédent. La parution des fascicules et de la réédition de l'ouvrage sont annoncés dans les groupes hebdomadaires d'*Avis aux Navigateurs* qui peuvent être consultés sur le **site Internet du SHOM (www.shom.fr)**.
- 3.2. Les fascicules sont disponibles chez les agents professionnels et les agents commissionnés du SHOM.

4. Recommandations.

Les navigateurs sont invités à signaler à l'EPSHOM les difficultés qu'ils rencontreraient dans la tenue à jour du *Guide du Navigateur*.

TABLE DES MATIÈRES,

— **Page 5 CHAPITRE 1**, ligne 1.2, *remplacer* Serveurs Internet et Minitel du SHOM *par* :

Serveur Internet et produits numériques du SHOM

— **Page 6, CHAPITRE 3**, *ajouter* la ligne :

3.6. Tenue à jour des produits numériques

— **Page 8, CHAPITRE 2**, *ajouter* la ligne :

2.10. Système d'identification automatique (AIS).....

— **Page 17, ANNEXES,**

- lignes § 12.11 et § 12.11.1, *remplacer* de métropole et des COS outre-mer, *par* : (en métropole et outre-mer)

- *ajouter* la ligne :

12.14. Annexe N — Décrets et règlements relatifs aux navires de plaisance à utilisation collective d'une longueur égale

ou supérieure à 10 m.....276

§ 0.1.1. 07, *remplacer l'alinéa par* :

07 Implanté à Brest (13, rue du Chatellier — BP 30316 — 29603 BREST CEDEX), l'Établissement Principal du SHOM (EPSHOM) groupe les éléments terrestres chargés :

PAGE 21, § 1.1, *ajouter la ligne suivante* :

1.1.3. - Enquêtes après événement de mer.

§ 1.1.1.5. 31, *remplacer l'alinéa par l'alinéa 31* :

31 Il n'existe pas de ZEE en Méditerranée. Cependant la France a institué une zone de protection écologique (ZPE) en Méditerranée (§ 1.1.2.5.1).

§ 1.1.2.0. 15, *ajouter un alinéa* :

15 Toutefois, les accords maritimes destinés au développement de la coopération dans le domaine des transports maritimes, conclus avec des États (Chine, Lettonie, Ukraine, ...), ne sont pas présentés ci-après.

§ 1.1.2.1. 49, *ajouter un alinéa* :

49 Le code de l'environnement a abrogé, tout en les reprenant, certains articles de la loi 86-2 (§ 1.2.1.2).

§ 1.1.2.2. 38, *ajouter un alinéa* :

38 — décret 2002-827 du 3 mai 2002 pour la Nouvelle-Calédonie.

§ 1.1.2.2. 51, *remplacer l'alinéa par* :

51 — le Royaume-Uni (2 novembre 1988, entrée en vigueur le 6 avril 1989, décret 89-284 du 2 mai 1989) pour le Pas de Calais où la séparation des mers territoriales se confond sur une longue distance avec celle des plateaux continentaux qui avait fait l'objet d'un accord antérieur (§ 1.1.2.4). Une ligne de délimitation maritime a été établie entre la France et Jersey (Accord signé le 4 juillet 2000 entré en vigueur le 1^{er} janvier 2004 [décret 2004-74 du 15 janvier 2004] ; par contre, la délimitation de la mer territoriale entre la côte et les îles françaises, et Guernesey n'est pas encore fixée (mars 2003) ;

§ 1.1.2.4. 40, *ajouter un alinéa* :

40 La Convention du 19 février 2001 entre la France et les Seychelles (décret 2001-456 du 22 mai 2001) délimite la frontière maritime de la ZEE et du plateau continental de ces deux États.

§ 1.1.2.5.1. 91 et 97, *ajouter les alinéas* :

91 En application de la loi 2003-346 du 15 avril 2003 modifiant la loi 76-655, le décret 2004-33 du 8 janvier 2004 institue une zone de protection écologique (ZPE) en Méditerranée.

97 Dans cette ZPE, l'État français exerce les mêmes compétences relatives à la protection et à la préservation du milieu marin que celles qui lui sont reconnues par le droit international dans sa ZEE. Dans la ZPE, les dispositions du décret du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime ne s'appliquent pas aux navires battant pavillon d'un État étranger.

§ 1.1.2.5.2. 13, *remplacer l'alinéa par les alinéas 09 à 17* :

09 L'Europe des pêches (« Europe bleue ») est devenue réalité le 25 janvier 1983 par la promulgation du règlement 170/83 (CEE) instituant un régime communautaire de conservation et de gestion des ressources de pêche.

11 Ce règlement a été abrogé par le règlement 3760/92 (CEE), lui-même abrogé par le règlement 2371/2002 (CE) du 20 décembre 2002 relatif à la conservation et à l'exploitation durable des ressources halieutiques dans le cadre de la politique commune de la pêche.

13 Dans leur zone respective des 12 M, les États membres peuvent, sous certaines conditions, adopter des mesures de conservation et de gestion applicables à l'ensemble des navires de pêche. Ils sont notamment autorisés à limiter jusqu'au 31 décembre 2012 la pêche aux navires de pêche opérant traditionnellement dans ces eaux à partir des ports de la côte adjacente, sans préjudice de régimes applicables aux navires de pêche communautaires battant pavillon d'autres États membres.

15 En annexe au règlement 2371/2002, sont fixées, pour chacun des États membres, les zones géographiques des bandes côtières des autres États membres où ces activités sont exercées ainsi que les espèces sur lesquelles elles portent.

17 Il est à noter qu'en application du règlement 2371/2002 qui rend obligatoire la participation des navires de pêche à des systèmes de contrôle à distance, le règlement 2244/2003 (CE) du 18 décembre 2003 établit les modalités d'application du système de surveillance des navires de pêche par satellite (VMS). Le règlement 2244/2003 s'applique depuis le 1^{er} janvier 2004 à tous les navires de plus de 18 m de long, et s'appliquera au 1^{er} janvier 2005 aux navires de plus de 15 m de long.

§ 1.1.2.5.3. 13, *remplacer l'alinéa par* :

13 a) le Royaume-Uni. La limite entre la zone économique française et la zone de pêche britannique reste à établir (février 2004) car les accords mentionnés aux paragraphes 1.1.2.2 et 1.1.2.4 portent respectivement sur la mer territoriale et le plateau continental. Par contre trois accords concernant les Îles Anglo-normandes ont été signés le 4 juillet 2000. L'accord relatif à la pêche dans la Baie de Granville et celui relatif à l'accès aux zones de pêche dans cette même baie concernent la France et Jersey, l'accord relatif à la pêche sur le box de Sercq concerne la France et Guernesey. Le premier est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2004 (décret 2004-75 du 15 janvier 2004), les deux autres ne sont pas encore appliqués ;

§ 1.1.2.5.3. 77, *remplacer l'alinéa par* :

77 i) le Tuvalu pour Wallis et Futuna (accord de principe non encore signé) ;

§ 1.1.2.5.3. 91, 93 et 94, *ajouter les alinéas* :

91 l) les Seychelles (19 février 2001, décret 2001-456 du 22 mai 2001) ;

93 m) le Kiribati (18 décembre 2002, décret 2003-128 du 12 février 2003) pour la Polynésie française ;

94 n) la Nouvelle Zélande (30 juin 2003, décret 2004-42 du 6 janvier 2004) : délimitation des espaces maritimes entre Wallis-et-Futuna et Tokelau.

1.1.2.6. 13 et 17, remplacer par les alinéas 13, 15 et 17 :

13 **En métropole**, le préfet maritime est le représentant de l'État en mer, délégué du Gouvernement et représentant direct du Premier ministre et de chacun des membres du Gouvernement (décret 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer). Investi du pouvoir de police générale, le préfet maritime a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat en mer, notamment en ce qui concerne la défense des droits souverains et des intérêts de la France, le maintien de l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens, la protection de l'environnement et la coordination de la lutte contre les activités illicites.

15 Le préfet maritime anime et coordonne l'action en mer des administrations et la mise en oeuvre de leurs moyens, sans faire obstacle à l'exercice par les autorités administratives, civiles, militaires, et judiciaires des compétences qui leur sont reconnues par d'autres textes législatifs ou réglementaires.

17 Pour remplir les missions permanentes d'intérêt général dont il est chargé, le préfet maritime dispose des moyens navals et aériens des différentes administrations agissant en mer, des bâtiments et aéronefs de la marine nationale ainsi que de bâtiments spécialement affectés à ces missions civiles :

§ 1.1.2.6. 61, remplacer l'alinéa par :

61 Les limites latérales de ces régions et arrondissements sont fixées par le décret 2000-558 du 21 juin 2000. Aucun texte ne mentionne de limite vers le large (comme pour une zone du droit de la mer) pour la zone de compétence de chaque préfet maritime. Cette zone est en fait, l'espace dans lequel l'État est en mesure d'intervenir dans les domaines essentiels énumérés plus haut, compte tenu des moyens dont il dispose. La convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 permet sous certaines conditions à tout État menacé, d'intervenir en haute mer en cas d'accident pouvant entraîner une pollution.

1.1.2.6. 69 à 81, remplacer par les alinéas 69 à 87 :

69 **Outre-mer** (décret 2005-1514 du 6 décembre 2005), le représentant de l'État en mer, délégué du Gouvernement et représentant direct du Premier ministre et de chacun des membres du Gouvernement, est soit le préfet (Martinique, Guyane, La Réunion, Saint-Pierre-et-Miquelon) soit le haut-commissaire de la République (Nouvelle-Calédonie, Polynésie française).

75 Investi du pouvoir de police générale, il a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat en mer, notamment en ce qui concerne la défense des droits souverains et des intérêts de la France, le maintien de l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens, la protection de l'environnement et la coordination de la lutte contre les activités illicites. Il dirige l'action en mer des administrations sans faire obstacle à l'exercice par les autorités administratives, civiles, militaires, et judiciaires des compétences qui leur sont reconnues par d'autres textes législatifs ou réglementaires.

81 Il est assisté par le commandant de la zone maritime concernée, par exemple le commandant de la zone maritime Atlantique pour Saint-Pierre-et-Miquelon. Sous l'autorité du délégué du Gouvernement, le commandant de zone maritime coordonne l'action en mer des administrations et la mise en oeuvre de leurs moyens, Il bénéficie du concours des services et administrations de l'État qui mettent à sa disposition les moyens et informations d'intérêt maritime dont ils disposent. Il est responsable de l'exécution des missions relatives à l'action de l'État en mer.

87 Une conférence maritime assiste le délégué du Gouvernement et le commandant de zone maritime.

§ 1.1.3., ajouter le paragraphe 1.1.3, ses sous-paragraphe et leurs alinéas :

01 **1.1.3. ENQUÊTES APRÈS ÉVÉNEMENT DE MER.**

07 Un événement de mer (naufage, échouement, abordage, accident, ...) peut amener l'ouverture d'une ou plusieurs enquêtes : judiciaire, technique, ou encore une enquête similaire à celle prévue en France à l'article 86 du code disciplinaire et pénal de la marine marchande (§ 10.4.3.3).

Le présent paragraphe ne traite que des enquêtes techniques.

01 **1.1.3.1. Textes internationaux, régionaux et nationaux.**

07 Les dispositions internationales relatives aux enquêtes techniques sont celles de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer et celles du *Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer* (Résolution A 849 (20) de l'OMI, modifiée).

13 La directive européenne 1999/35/CE relative à l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse prévoit des enquêtes obligatoires en cas d'accident.

19 Créé par l'arrêté du 16 décembre 1997 afin de conduire des enquêtes techniques pour les événements de mer concernant les navires d'une jauge brute de plus de 25 ou ceux ayant entraîné des dommages corporels ou matériels importants, le Bureau Enquêtes Accidents mer (BEA mer) est l'organisme permanent chargé en France de conduire les enquêtes techniques après événement de mer (décret 2004-85 du 26 janvier 2004).

01 **1.1.3.2. Le BEA mer.**

07 Le BEA mer est un organisme établi au sein de l'inspection générale des services des affaires maritimes et rendant compte directement de ses travaux au ministre chargé de la mer concernant les navires français en tous lieux et les navires étrangers dès lors que l'événement s'est déroulé dans des eaux sous juridiction française ou que ses conséquences peuvent se traduire par une pollution de ces eaux ou du littoral français.

13 Le BEA mer comprend un échelon central à Paris et trois délégations régionales compétentes pour les régions Pays-de-Loire et Poitou-Charentes, pour la Bretagne, et pour la Normandie et le Nord-Pas-de-Calais

19 Les enquêtes qu'il conduit n'ont pas pour objet de déterminer et encore moins d'attribuer quelque responsabilité civile ni pénale que ce soit mais de tirer de l'analyse des événements en cause des enseignements de nature à améliorer la sécurité maritime et de les traduire en recommandations à l'usage des professionnels concernés et des autorités maritimes compétentes.

25 Ses principales recommandations sont reprises dans un rapport annuel publié par ses soins et disponible sur le site web www.mer.equipement.gouv.fr, rubrique *actualités*.

01 **1.1.3.3. Coopération internationale.**

07 La coopération internationale se fait au sein de l'OMI, au sous-comité FSI (Application des instruments par l'État du pavillon), et au sein de l'association internationale *Marine Accident Investigators International Forum* (MAIIF), qui regroupe la plupart des responsables des organismes nationaux ayant les mêmes missions que le BEA mer. Les larges échanges de vues entre ces organismes permettent de donner un sens statistique aux observations faites en matière d'événements de mer.

- 13 Des informations sont échangées sur des événements dont chacun aurait eu à connaître et dont les caractéristiques seraient proches de ceux en cours d'analyse dans l'un ou l'autre organisme. Ces informations portent par exemple sur le comportement des pondéreux en vrac partiellement solubles (risques de carène liquide), ou celui des personnels de quart (risques d'échouement ou d'abordage suite à l'utilisation inadéquate des aides à la navigation).
- 19 Des contacts bilatéraux sont entretenus à l'occasion d'enquêtes spécifiques concernant des navires étrangers, par exemple, pour des enquêtes communes concernant des transbordeurs transmanches et des navires de pêche, entre le BEA mer et son homologue britannique, le MAIB (*Marine Accident Investigations Branch*).

§ 1.2.0. 34, ajouter un alinéa :

- 34 Une zone maritime particulièrement vulnérable (PSSA en anglais) est une zone désignée en raison de son importance reconnue sur les plans écologique, socio-économique ou scientifique et de son éventuelle vulnérabilité aux dommages causés par les activités des transports maritimes internationaux. Une PSSA fait l'objet de mesures de protection particulières adoptées par l'OMI. Liste des PSSA : voir § 12.7.2.8.

§ 1.2.1.1. 50 et 51, ajouter les alinéas :

- 50 Les directives Oiseaux et Habitats sont à la base du réseau européen de sites naturels Natura 2000 définissant des zones de protection des espèces animales et végétales.
- 51 Sans être pour autant exhaustif, on citera également l'Accord du 25 novembre 1999 relatif à un sanctuaire en Méditerranée pour les mammifères marins, l'Accord du 24 novembre 1996 sur la protection des cétacés de la Mer Noire, de la Méditerranée et de la zone atlantique adjacente (entré en vigueur le 1^{er} juin 2004), le Protocole du 10 juin 1995 relatif aux aires spécialement protégées en Méditerranée et le Protocole du 18 janvier 1990 relatif aux zones et à la vie sauvage spécialement protégées dans la région des Caraïbes.

§ 1.2.1.2. 03, ajouter un alinéa :

- 03 **Code de l'environnement.** L'ordonnance 2000-914 du 18 septembre 2000 relative à la partie Législative du code de l'environnement a abrogé, tout en les reprenant, certains articles des lois 76-629 et 86-2 qui, dans un souci de clarté, restent présentées ci-après. En outre, le code de l'environnement codifie les dispositions de plusieurs autres lois et a mis les textes répressifs en conformité avec les dispositions nouvelles du code pénal. Les parties législative et réglementaire du code comprennent chacune sept livres.

§ 1.2.1.2. 83, ajouter un alinéa :

- 83 L'arrêté du 20 décembre 2004 (ministère de l'écologie et du développement durable) fixe la liste des animaux de la faune marine protégés sur l'ensemble du territoire.

§ 1.3.0.2. 21, remplacer l'alinéa par :

- 21 — réglementation française : marchandises dangereuses, marchandises polluantes, substances dangereuses.

§ 1.3.0.2. 38 et 39, ajouter les alinéas :

- 38 — les matières solides visées par l'appendice B du recueil BC (recueil international de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac).
- 39 Sont également incluses dans la définition CE des marchandises dangereuses, les marchandises pour le transport desquelles les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites conformément au paragraphe 1.1.3 du recueil IBC ou au paragraphe 1.1.6 du recueil IGC.

§ 1.3.1.1. 25, remplacer l'alinéa par :

- 25 - par les eaux usées des navires (annexe IV, entrée en vigueur le 27 septembre 2003, avec un moratoire de 5 ans pour les navires existants) ;

§ 1.3.1.1. 29, remplacer l'alinéa par :

- 29 - de l'atmosphère par les navires (annexe VI entrée en vigueur le 19 août 2005).

§ 1.3.1.1. 34, ajouter l'alinéa :

- 34 Par exemple, dans les zones spéciales pour les hydrocarbures, les navires doivent notamment éviter de procéder au lavage de leurs citernes dans cette zone.

§ 1.3.1.1. 35, remplacer l'alinéa par :

- 35 Les zones spéciales pour les hydrocarbures (annexe I) sont : la zone des Îles britanniques, la zone de la Mer Méditerranée ; la zone de la Mer Baltique ; la zone de la Mer Noire ; la zone de la Mer Rouge ; la zone du Golfe d'Aden ; la zone de l'Antarctique ; la « zone des golfes » (Golfe d'Oman et Golfe Persique) ; les eaux de l'Europe du Nord-Ouest ; la zone maritime au large de la côte méridionale de l'Afrique du Sud.

§ 1.3.1.1. 40, ajouter l'alinéa :

- 40 Les zones de contrôle des émissions de SO_x (oxyde de soufre), zones maritimes définies au titre de l'annexe VI, sont la zone de la Mer Baltique et la zone de la Mer du Nord.

§ 1.3.2.1. 25 à 55, remplacer par les alinéas 25 à 95 :

- 25 — la **directive 2002/59/CE** du 27 juin 2002, entrée en vigueur le 5 février 2004, relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information. L'objectif de ce système de suivi du trafic et d'information mis en place est d'accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime, d'améliorer la réaction des autorités en cas d'incidents, d'accidents ou de situations potentiellement dangereuses en mer, notamment les opérations de recherche et de sauvetage, et de contribuer à mieux assurer la prévention et la détection de la pollution causée par les navires.
- 29 La directive 2002/59 s'applique, sauf dispositions contraires, aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300. Elle ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires d'État utilisés pour un service non commercial, aux navires de pêche, aux bateaux traditionnels et aux navires de plaisance d'une longueur inférieure à 45 m.
- 33 Comme la directive 93/75 CEE qu'elle abroge et remplace, la directive 2002/59 est également désignée sous le terme de « directive HAZMAT ».
- 37 La directive 93/75 CEE, visait à obliger les navires à destination d'un port de la communauté à notifier aux autorités nationales (autorités compétentes) la nature des matières dangereuses et polluantes transportées, et à tenir à la disposition de ces autorités un plan indiquant la localisation de ces marchandises à bord du navire. Ces dispositions ont été renforcées, étendues et modifiées de manière significative par celles de la directive 2002/59.
- 41 Ainsi, dans la nouvelle directive, le titre I (Suivi et signalement des navires) et le titre III (Suivi des navires à risques et intervention en cas d'incidents ou d'accidents en mer) s'appliquent à tous les types de navires, qu'ils soient à cargaisons à risques ou non, notamment en cas d'incident ou d'accident.
- 45 Pour un navire faisant route vers un port d'un État de l'UE, doit être notifiées à l'autorité portuaire (voir § 12.3.3.1) :
- 49 — des informations générales (tous types de navires) ;
- 53 — des informations sur la cargaison (navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes).

- 57 Les notifications doivent être faites au moins 24 heures à l'avance, ou au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à 24 heures, ou, si le port d'escale n'est pas connu ou s'il est modifié durant le voyage, dès que cette information est disponible.
- 60 La « notification des marchandises dangereuses ou polluantes à bord des navires (HAZMAT) » fait l'objet du titre II (voir § 12.3.3.1).
- 63 Les navires doivent être équipés (calendrier en annexe II de la directive) d'un système d'identification automatique (AIS) [*Guide du Navigateur, volume 2*] et d'un système d'enregistreurs des données du voyage (VDR), et doivent utiliser les systèmes d'organisation du trafic et participer aux STM et se conformer à ses règles (titre I).
- 65 **En ce qui concerne les signalements des incidents et des accidents en mer** (titre III), il est notamment demandé au capitaine d'un navire naviguant dans la zone SAR, la ZEE (ou une zone équivalente, par exemple ZPV ou PSSA) d'un État de l'UE de signaler immédiatement au centre côtier géographiquement compétent :
- 68 a) tout incident ou accident portant atteinte à la sécurité du navire, tel qu'abordage, échouement, avarie, défaillance ou panne, envahissement ou ripage de cargaison, toutes déficiences dans la coque ou défaillances de structure ;
- 71 b) tout incident ou accident qui compromet la sécurité de la navigation, tel que défaillances susceptibles d'affecter les capacités de manoeuvre ou de navigation du navire, ou toute déficience affectant les systèmes de propulsion ou appareils à gouverner, l'installation de production d'électricité, les équipements de navigation ou de communication ;
- 74 c) toute situation susceptible de conduire à une pollution des eaux ou du littoral d'un État membre, telle qu'un rejet ou un risque de rejet de produits polluants à la mer ;
- 77 d) toute nappe de produits polluants, et, quelle que soit la nature de la marchandise, tout conteneur ou colis dérivant observé en mer (**un conteneur, ou un colis, à la dérive peut être un danger pour la navigation, sans être pour autant un risque pour l'environnement**).
- 80 En cas de conditions météorologiques exceptionnellement défavorables (titre III), les mesures prises peuvent inclure une recommandation ou une interdiction d'entrer dans un port ou d'en sortir.
- 83 Les mesures que les États membres peuvent prendre en cas de risque pour la sécurité maritime et la protection de l'environnement, en application de l'article 19, font l'objet de l'annexe IV (§ 12.3.3.1).
- 86 On trouvera en annexe C des extraits de la directive HAZMAT et de ses annexes (§ 12.3.3.1) concernant tous les types de navires et pas seulement ceux à cargaisons à risques (§ 12.3.3.1), ainsi que des informations complémentaires sur les autorités compétentes (§ 12.3.3.2) ;
- 89 On trouvera également en annexe L (§ 12.12), la version française d'une fiche de contrôle pour les navires. Cette fiche qui était l'objet de l'annexe II de la directive 93/75 ne figure plus dans la directive 2002/59, mais est encore à remplir et à communiquer au pilote dans les ports français.
- 92 Les directives 95/21/CE et 2002/59/CE ont été transposées en droit français (pour la directive 95/21 en partie par le décret 96-859 du 26 septembre 1996 qui avait également transposé en partie la directive 93/75, pour le 2002/59 en partie par arrêté de chacun des préfets maritimes).
- 95 Enfin, dans les zones sous juridiction des États membres de l'Union européenne, le *Règlement CE 417/2002 du 18 février 2002*, modifié, **interdit aux pétroliers à simple coque**, quel que soit leur pavillon, d'entrer dans les ports ou les terminaux en mer de ces États, à quitter ces sites ou à y mouiller. Ce règlement européen établit un calendrier d'application, fonction de l'âge et de la catégorie de ces pétroliers.
- § 1.3.2.2. 85, remplacer par les alinéas 82 à 92 :
- 82 L'ensemble a ensuite été à nouveau complété par 3 protocoles :
- 84 — le protocole de Barcelone du 10 juin 1995, relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée (ensemble 3 annexes adoptées à Monaco le 24 novembre 1996) entré en vigueur le 16 avril 2001 et qui remplace le protocole de Genève ;
- 86 — le protocole de Malte du 25 janvier 2002, entré en vigueur le 17 mars 2004 et relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la Méditerranée ;
- 88 — le protocole d'Izmir du 1^{er} octobre 1996 (prévention de la pollution par les mouvements transfrontières de déchets dangereux) non encore en vigueur.
- 92 Le texte de la Convention de Barcelone a été modifié par des amendements adoptés à Barcelone le 10 juin 1995 et entrés en vigueur le 9 juillet 2004. Le titre de la convention a été notamment modifié pour devenir *Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Mer Méditerranée*.
- § 1.3.3.1. 04, remplacer l'alinéa par les alinéas 03 et 05 :
- 03 Ces mesures sont définies par les textes présentés ci-après bien que certains d'entre eux soient abrogés. En effet, le code de l'environnement (partie Législative) [§ 1.2.1.2] a abrogé, tout en les reprenant et en les codifiant, les lois 83-583, 76-599 et 76-600 (sauf en tant que ces 3 lois s'appliquent aux eaux territoriales de la Nouvelle-Calédonie et de la Polynésie française), et la loi 77-530. Dans un souci de clarté, les mesures de ces lois applicables aux navires restent donc présentées ci-après.
- 05 La loi 2001-380 du 3 mai 2001, relative à la répression des rejets polluants des navires et modifiant le code de l'environnement, a renforcé les dispositions répressives relatives à ces rejets par des navires français et étrangers : ainsi, pour une infraction aux dispositions des règles 9 et 10 de l'annexe I de la convention MARPOL, la peine maximale prévue est maintenant de 4 ans d'emprisonnement et de 600 000 euros d'amende.
- § 1.3.3.1. 52, supprimer l'alinéa.
- § 1.3.3.1. 82 et 85, remplacer les alinéas par :
- 82 i) Le règlement général de police des ports maritimes de commerce et de pêche (décret 78-488, modifié, du 22 mars 1978) [§ 10.3.2] qui traite notamment en son article 17 de la propreté des eaux du port, et en son article 18 du ramonage et de l'incinération des déchets.
- 85 j) Le décret 2003-920 du 22 septembre 2003 (obligation de déposer des déchets et résidus dans les ports maritimes) et l'arrêté du 5 juillet 2004 (informations à fournir). Voir § 10.3.2.0.
- § 1.3.4.1. 08, ajouter un alinéa :
- 08 Depuis décembre 2002, tout pétrolier à simple coque de plus de 15 ans d'âge, transportant des produits pétroliers lourds et ne possédant pas de système HBL activé (hydrostatic balance loading), doit, quel que soit son pavillon, signaler au CROSS géographiquement compétent avec un préavis d'au moins 24 heures son intention de pénétrer dans la ZEE au large des côtes de métropole (Atlantique et Manche). Il est à noter que l'Espagne, le Portugal et le Maroc ont mis en application des mesures similaires dans leur ZEE.

§ 1.3.4.2. 07 et 13, remplacer par les alinéas 07, 10, 13 et 15 :

- 07 L'instruction du Premier ministre du 15 juillet 2002 traite de l'action des différentes administrations appelées à concourir dans le domaine de la recherche et de la répression de la pollution.
- 10 Cette instruction confie aux CROSS le soin de centraliser les informations recueillies (outre-mer cette responsabilité est dévolue à l'organisme désigné à cet effet par le délégué du Gouvernement après avis du Commandant de zone maritime). Sous l'autorité du préfet maritime, les CROSS assurent la coordination des interventions de recherche et de constatation des infractions nécessaires pour engager des poursuites.
- 13 L'instruction rappelle ou précise, notamment :
- 15 — les sanctions ;

§ 1.3.4.2. 67, ajouter un alinéa :

- 67 — les modalités de contrôle en mer et de déroutement d'un navire suspect.

§ 1.3.4.3. 07, remplacer l'alinéa par les alinéas 07, 13, 19 et 25 :

- 07 L'instruction du Premier ministre du 4 mars 2002 (instruction POLMAR) relative à la lutte contre la pollution du milieu marin, résultant d'un accident ou d'une avarie maritime, terrestre ou aérien, est applicable aux départements métropolitains et d'outre-mer. Elle intègre les principes d'organisation fixés par l'instruction du 2 avril 2001 relative à l'intervention des pouvoirs publics en cas d'accidents maritimes majeurs.
- 13 L'instruction POLMAR concerne surtout les administrations et départements ministériels chargés d'intervenir dans cette lutte ainsi que les autorités en charge de la coordination des moyens. Elle précise la capacité d'expertise mise à la disposition des autorités.
- 19 Une instruction du 15 juillet 2002 porte adaptation de l'instruction POLMAR à certaines collectivités d'outre-mer.
- 25 L'instruction du Premier ministre du 11 janvier 2006 complète et précise ces textes sur les points qui ont été mis en évidence par le retour d'expérience (naufage du pétrolier *Prestige*).

§ 1.3.5.2. 85 à 93, ajouter les alinéas :

- 85 Dans les ports maritimes français, le transport et la manutention des marchandises dangereuses et des marchandises polluantes sont soumis au *Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes* (arrêté du 18 juillet 2000). Ce règlement (§ 12.3.4), dont une partie reprend les dispositions de la directive européenne HAZMAT (déclaration à l'arrivée et à l'appareillage, obligation d'information, etc.), comporte deux annexes :
- 87 — « Déclaration prévue à l'article 21-1 ». Cette annexe est presque identique à l'annexe 1 à la directive européenne déjà citée ; elle n'en diffère que par le point 8 (Caractéristiques de la marchandise dangereuse) qui est plus détaillé (§ 12.3.4.5) ;
- 89 — « Liste de contrôle navire/terre et directives s'y rapportant ».
- 91 Dans ce règlement, il est stipulé que « L'autorité portuaire peut interdire l'entrée dans le port ou la sortie du port du navire, bateau, non conforme aux réglementations ou dont le chargement n'est pas conforme à la déclaration qui a été faite ou pour lequel, la déclaration n'a pas été faite. ».
- 93 Dépose dans les ports maritimes français des déchets et résidus des navires de commerce, de pêche et de plaisance dans les équipements portuaires prévus à cet effet : voir § 10.3.2.0).

§ 1.4.1. 07, ajouter un alinéa :

- 07 On pourra utilement consulter le site Internet de France-Telecom : www.sigcables.com. Les listes de points des câbles de télécommunications y sont téléchargeables, et l'on y trouve de nombreux renseignements utiles, notamment en cas de croche sur un câble.

§ 2.1.1.0. 87 et 89, ajouter les alinéas :

- 87 REVÊTEMENTS RÉTRORÉFLÉCHISSANTS.
- 89 Collés sur le corps et le voyant des bouées et balises non lumineuses, des revêtements rétroréfléchissants permettent d'augmenter considérablement de nuit la distance à laquelle un navigateur peut apercevoir une marque non lumineuse et en reconnaître le caractère (recommandation E-106 de l'AIMS). Voir le paragraphe 2.1.1.8.

§ 2.1.1.7. 01 à 91, ajouter le § 2.1.1.7 et ses alinéas :

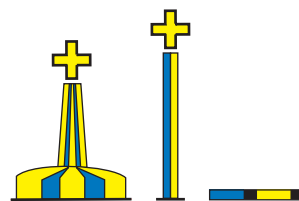
- 01 **2.1.1.7. Bouée d'épave en cas d'urgence.**
- 07 Les nouveaux dangers sont généralement signalés par des bouées cardinales ou latérales, même si un certain nombre d'autorités déploient également des marques de danger isolé. Il ressort des échouages et abordages récents qu'il convient de réviser la méthode de signalisation des nouveaux dangers, particulièrement en cas d'urgence.
- 13 Afin d'assurer une signalisation claire et sans équivoque des nouvelles épaves dangereuses, l'AIMS a, à la suite de l'accident du Tricolor, adopté en 2006 une nouvelle bouée d'épave en cas d'urgence, pouvant être utilisée en complément du système de balisage maritime de l'AIMS.
- 19 La bouée d'épave en cas d'urgence est destinée à fournir une aide visuelle et radioélectrique à la navigation. Elle est placée aussi près que possible de l'épave, ou disposée autour de celle-ci, et dans le périmètre de toutes les autres marques qui pourraient être déployées ultérieurement.
- 25 La bouée d'épave en cas d'urgence est maintenue en place jusqu'à ce que :
- 31 — l'épave soit bien connue et ait été mentionnée dans les publications nautiques ;
- 37 — l'épave ait fait l'objet d'un relevé complet et que l'on dispose de renseignements précis tels que la position et la profondeur d'eau minimale au-dessus de l'épave ;
- 43 — une forme de signalisation permanente de l'épave soit assurée.
- 49 La bouée (fig. 2.1.1.7) possède les caractéristiques suivantes :
- 55 — bouée à fuseau ou espar dont la taille varie en fonction de l'emplacement ;
- 61 — dotée d'un nombre identique de bandes de couleur bleue et jaune de même dimension (4 bandes minimum, 8 bandes maximum) ;
- 67 — équipée d'un feu à éclats alternatif bleu* et jaune d'une portée nominale de 4 milles marins (la portée peut être modifiée en fonction des conditions locales), les feux bleus et jaunes produisant un éclat d'une seconde à 0,5 seconde d'intervalle :
- 73 $\text{Bleu } 1 \text{ s} + 0,5 \text{ s} + \text{Jaune } 1 \text{ s} + 0,5 \text{ s} = 3 \text{ s}$
- 79 Si plusieurs bouées sont déployées, les feux sont normalement synchronisés. Il peut être envisagé d'utiliser un racon à code Morse "D" et/ou un répondeur AIS.
- 85 La marque supérieure, si la bouée en est équipée, est une croix jaune en position droite.
- 91 * La caractéristique du feu a été choisie pour éviter la confusion avec les feux bleus permettant d'identifier les services de sécurité, de sûreté et d'urgence.

§ 2.1.1.8. 01 à 31, ajouter le § 2.1.1.8 et ses alinéas :

- 01 **2.1.1.8. Revêtements rétroréfléchissants (tableau 2.1.1.8).**
- 07 De nuit, les revêtements rétroréfléchissants permettent, sous l'effet de l'éclairage d'un projecteur blanc, d'augmenter considérablement la distance à laquelle un navigateur peut apercevoir une marque non lumineuse et en reconnaître le caractère. Les revêtements ne sont pas visibles s'ils ne sont pas éclairés par un projecteur pointé dans leur direction.

- 13 Il s'agit de films de petites dimensions, principalement en forme de rectangle, de triangle et de carré, collés sur le corps ou le voyant des bouées et des balises non lumineuses. Les films ainsi collés ne renvoient la lumière que dans la direction du projecteur, avec une faible dispersion. Ils ne rendent pas plus visible une marque située dans une zone où l'on bénéficie d'un éclairage ambiant important et ne sont efficaces que si l'observateur dispose d'un projecteur à côté de lui.
- 19 Il existe deux codes pour l'utilisation de ces revêtements, le code standard, qui est notamment appliqué en France, et le code détaillé, code plus élaboré essentiellement appliqué dans les eaux des États Scandinaves pour leurs petits chenaux et archipels.
- 25 Les matériaux utilisés sont tels que, de jour, la couleur du support sur lequel est collé le revêtement n'est pas modifiée : la couleur du film perceptible de jour peut être très différente de celle de nuit (par exemple, noir de jour et blanc de nuit). Les films blancs, noirs et jaunes (couleur de jour) présentent de nuit le même aspect blanc lorsqu'ils sont éclairés par un projecteur pointé dans leur direction.
- 31 L'utilisation des revêtements rétro réfléchissants sur les marques passives n'est pas systématique. Le code utilisé, lorsqu'il est connu, est indiqué dans les *Instructions Nautiques* de la région considérée.

PAGE 47, ajouter la figure 2.1.1.7 et le tableau 2.1.1.8 joints ci-après.











2.1.1.7. — Bouée d'épave en cas d'urgence.

Page 50, planche 2.1.3.1.A, partie texte, ajouter un 5^e alinéa :
 • Dans les chenaux réservés aux navires, embarcations et engins motorisés, la vitesse est limitée à 5 noeuds, sauf dérogation, comme c'est le cas dans l'exemple présenté.

§ 2.1.3.1. 33, ajouter un alinéa :

- 33 La circulation des engins de plage et des engins non immatriculés utilisés à partir du rivage est interdite dans ces chenaux.

1 — Marques latérales et marques spéciales (codes standard et détaillé identiques).	
— Marques latérales vertes : une bande horizontale verte ou une forme verte identique à celle du voyant.	
— Marques latérales rouges : une bande horizontale rouge ou une forme rouge identique à celle du voyant.	
— Marques spéciales : une bande horizontale, un X ou un symbole jaune*. * jaune orangé, d'aspect blanc de nuit lorsque éclairé par un projecteur	 
	
2 — Code standard. Marques d'eaux saines, marques de danger isolé et marques cardinales :	
une ou plusieurs bandes horizontales, lettres, chiffres ou symboles, blancs.	
3 — Code détaillé.	
— Marques d'eaux saines : combinaison de bandes horizontales ou verticales rouges et blanches, comprenant au moins une bande de chaque couleur.	 
— Marques de danger isolé : bandes horizontales, bleues et rouges, comprenant au moins une bande de chaque couleur.	
— Marques cardinales Nord : une bande horizontale bleue sur la partie noire de la marque et une bande horizontale jaune** sur la partie jaune de la marque.	 
— Marques cardinales Est : deux bandes horizontales bleues sur la partie supérieure de la marque.	
— Marques cardinales Sud : une bande horizontale jaune** sur la partie jaune de la marque et une bande horizontale bleue sur la partie noire de la marque.	 
— Marques cardinales ouest : deux bandes horizontales jaunes** sur la partie supérieure jaune de la marque.	
** jaune citron, d'aspect blanc de nuit lorsque éclairé par un projecteur	

2.1.1.8. — Utilisation de revêtements rétro réfléchissants sur les marques de balisage.

§ 2.2.1. 19 et 25, ajouter les alinéas :

- 19 En pratique, les signaux de marée ne sont plus que rarement utilisés dans les ports français. Certains ports utilisent des panneaux à affichage digital pour indiquer la hauteur d'eau. Par ailleurs, plusieurs ports français, notamment de plaisance ont mis en place des échelles de marée pour indiquer la hauteur d'eau par rapport au zéro des cartes, la hauteur d'eau au dessus d'un seuil, ou des échelles de tirant d'air pour indiquer la hauteur libre sous un pont.
- 25 Remarque : quelques ports français ont mis en place des bouées indicatrices du sens du courant dû à la marée, sans signification pour le balisage. Par exemple à Dunkerque, deux bouées sont mouillées, l'une devant le Port Ouest, l'autre devant le Port Est, chacune à gouvernail, avec deux faces peintes chacune d'une couleur différente sur toute leur hauteur (blanc, noir) et munie de deux feux fixes.

§ 2.2.2. 13 à 31, ajouter les alinéas :

- 13 Plusieurs signaux internationaux de jour peuvent être arborés simultanément, le cas échéant, par exemple :
- 19 — pour avertir qu'un coup de vent va débuter dans le quadrant SW et changer ensuite de direction. Dans ce cas, la direction initiale est indiquée par les cônes ;
- 25 — pour indiquer la direction d'un grand frais prévu. Dans ce cas, le ballon est hissé simultanément avec les cônes appropriés.
- 31 Certains ports étrangers, par exemple en Afrique du Sud ou en Inde, utilisent des signaux visuels nationaux d'avis de tempête de jour et de nuit. Ces signaux nationaux sont indiqués dans les *Instructions Nautiques* concernées.

§ 3.1.0. 13, remplacer l'alinéa par les alinéas 13 et 16 :

- 13 Le *Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer* a été publié en France par le décret 77-733 du 6 juillet 1977 et est entré en vigueur le 15 juillet 1977.
- 16 Les amendements adoptés les 19 novembre 1981, 19 novembre 1987, 19 octobre 1989, 4 novembre 1993 et 29 novembre 2001 (XII^e, XV^e, XVI^e, XVIII^e et XXII^e assemblées de l'O.M.I.) sont respectivement entrés en vigueur les 1^{er} juin 1983, 19 novembre 1989, 19 avril 1991, 4 novembre 1995 et 29 novembre 2003 (décrets 83-448 du 27 mai 1983, 90-60 du 10 janvier 1990, 92-314 du 31 mars 1992 et 97-748 du 2 juillet 1997).

§ 3.1.1.3. 11, remplacer l'alinéa par :

- 11 a) Le terme « navire » désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les navions et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.

§ 3.1.1.3. 98, ajouter un alinéa :

- 98 m) Le terme « navion » désigne un engin multimodal dont le principal mode d'exploitation est le vol à proximité de la surface sous l'effet de surface.

§ 3.1.2.1.5. 07, remplacer l'alinéa par :

- 07 a) Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit être conforme aux règles énoncées dans la présente partie et, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

§ 3.1.2.2.8. 84 et 87, ajouter les alinéas :

- 84 f) i) Un navion doit, lorsqu'il décolle, atterrit ou vole près de la surface, se maintenir à bonne distance de tous les autres navires et éviter de gêner leur navigation.
- 87 ii) Un navion exploité à la surface de l'eau doit observer les règles de la présente partie en tant que navire à propulsion mécanique.

§ 3.1.3.4. 40, ajouter un alinéa :

- 40 c) Lorsqu'il décolle, atterrit ou vole près de la surface, un navion doit montrer, outre les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, un feu rouge à éclats de forte intensité, visible sur tout l'horizon.

§ 3.1.3.4. 43, remplacer l'alinéa par :

- 43 d) i) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon et des feux de coté ;

§ 3.1.3.12. 01 et 07, remplacer les alinéas par :

- 01 3.1.3.12. Règle 31. *Hydravions et navions.*
- 07 Un hydravion ou un navion qui est dans l'impossibilité de montrer les feux et marques présentant les caractéristiques ou situés aux emplacements prescrits par les règles de la présente partie, doit montrer des feux et marques se rapprochant le plus possible de ceux prescrits par ces règles.

§ 3.1.4.1., alinéa 07 : in fine du para a), *déplacer* 13 devant b).

§ 3.1.4.2. 07, remplacer l'alinéa par :

- 07 a) Les navires de longueur égale ou supérieure à 12 m doivent être pourvus d'un sifflet, les navires de longueur égale ou supérieure à 20 m doivent être pourvus d'une cloche en sus d'un sifflet et les navires de longueur égale ou supérieure à 100 m doivent être en outre pourvus d'un gong dont le son et le timbre ne doivent pas pouvoir être confondus avec ceux de la cloche. Le sifflet, la cloche et le gong doivent satisfaire aux spécifications de l'Annexe III du présent Règlement. La cloche ou le gong, ou les deux, peuvent être remplacés par un autre matériel ayant respectivement les mêmes caractéristiques sonores, à condition qu'il soit toujours possible d'actionner manuellement les signaux prescrits.

§ 3.1.4.4. 58, ajouter un alinéa :

- 58 i) Un navire de longueur égale ou supérieure à 12 m mais inférieure à 20 m n'est pas tenu de faire entendre les coups de cloche prescrits aux paragraphes g) et h) de la présente règle. Toutefois, lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

§ 3.1.4.4. 61 et 67, remplacer les alinéas par :

- 61 j) Un navire de longueur inférieure à 12 mètres n'est pas tenu de faire entendre les signaux mentionnés ci-dessus, mais lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.
- 67 k) Un bateau-pilote en service de pilotage peut, outre les signaux prescrits aux paragraphes a), b) ou g) de la présente règle, faire entendre un signal d'identification consistant en quatre sons brefs.

§ 3.1.6.2., alinéa 46 : in fine du para f ii, *déplacer* 51 devant g)

§ 3.1.6.7., alinéa 13, i) *Blanc*, ligne x, *remplacer* : 0,433, *par* : 0,443

§ 3.1.6.13. 01 et 07, remplacer le paragraphe et ses alinéas par les alinéas 01 à 55 :

01 3.1.6.13. Engins à grande vitesse*.

- 07 a) Le feu de tête de mât des engins à grande vitesse peut être placé à une hauteur qui, par rapport à la largeur de l'engin, est inférieure à celle qui est prescrite au paragraphe 2 a) i) de la présente annexe, à condition que l'angle à la base du triangle isocèle formé par le feu de tête de mât et les feux de côté, vus de face, ne soit pas inférieur à 27°.

13 b) À bord des engins à grande vitesse d'une longueur égale ou supérieure à 50 m, la distance verticale requise entre le feu du mât avant et celui du mât principal, que le paragraphe 2 a) ii) de la présente annexe fixe à 4,5 m, peut être modifiée à condition que sa valeur ne soit pas inférieure à celle qui est déterminée en appliquant la formule suivante :

$$19 \quad y = \frac{(a + 17\psi)C}{1000} + 2$$

25 Dans cette formule :

31 — y est la hauteur, exprimée en mètres, du feu du mât principal au-dessus du feu du mât avant;

37 — a est la hauteur, exprimée en mètres, du feu du mât avant au-dessus de la surface de l'eau, en cours d'exploitation ;

43 — ψ est l'assiette en cours d'exploitation, exprimée en degrés;

49 — C est la distance horizontale qui sépare les feux de tête de mât, exprimée en mètres.

55 * Se reporter au Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 et au Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000.

§ 3.1.8.1. 13, remplacer l'alinéa par :

13 La portée sonore du signal d'un sifflet est déterminée par ces fréquences, qui peuvent comprendre la fréquence fondamentale et/ou une ou plusieurs fréquences plus élevées, situées entre 180 et 700 Hz ($\pm 1\%$) pour un navire de longueur égale ou supérieure à 20 m, ou situées entre 180 et 2100 Hz ($\pm 1\%$) pour un navire de longueur inférieure à 20 m, et fournissant les niveaux de pression acoustique spécifiés au paragraphe 1 c) ci-dessous.

§ 3.1.8.1. 41, remplacer l'alinéa et le tableau par :

41 Un sifflet installé à bord d'un navire doit assurer, dans la direction de son intensité maximale, à une distance de 1 m et dans au moins une bande d'un tiers d'octave située dans la gamme de fréquences 180 - 700 Hz ($\pm 1\%$) pour un navire de longueur égale ou supérieure à 20 m, ou 180 - 2 100 Hz ($\pm 1\%$) pour un navire de longueur inférieure à 20 m, un niveau de pression acoustique au moins égal à la valeur appropriée du tableau ci-après.

Longueur du navire (L) en mètres	Niveau de pression acoustique à un mètre en décibels, référence de 2×10^{-5} N/m ² (bandes d'un tiers d'octave)	Portée sonore en milles marins
L ≥ 200	143	2
75 ≤ L < 200	138	1,5
20 ≤ L < 75	130	1
L < 20	120*	0,5
	115**	
	111***	

* Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 180 et 450 Hz

** Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 450 et 800 Hz

*** Lorsque les fréquences mesurées sont comprises entre 800 et 2 100 Hz

§ 3.1.8.2. 25, remplacer l'alinéa par :

25 Les cloches et les gongs doivent être construits en un matériau résistant à la corrosion et conçus de manière à émettre un son clair. Le diamètre de l'ouverture de la cloche ne doit pas être inférieur à 300 mm pour les navires de longueur égale ou supérieure à 20 m. Lorsque cela est possible, il est recommandé d'installer un battant de cloche à commande mécanique, de manière à garantir une force d'impact constante, mais il doit être possible de l'actionner à la main. La masse du battant ne doit pas être inférieure à 3 % de celle de la cloche.

§ 3.3.1. 07, remplacer l'alinéa par :

07 Une première règle de bon sens veut qu'un navire isolé doit s'écarter de la route de navires de guerre naviguant en formation ou de navires de commerce naviguant en convoi.

§ 3.4.2. 07 à 55, remplacer les alinéas par les alinéas 07 à 69 :

07 **Arrêtés du 18 juin 2002** (JO du 18 juillet 2002) **et du 8 octobre 2002** (JO du 10 novembre 2002) modifiant respectivement les divisions 221 (article 221-V/10 bis) et 223 (article 223 a-V/08 bis) du Règlement annexé relatif à la sécurité des navires. — *Commandements à la barre* (sur les navires de commerce, les navires de pêche et les navires à passagers).

13 « 1. Lorsque la langue de travail est le français, les commandements à la barre sont conformes aux prescriptions suivantes :

19 1.1. Les commandements à la barre sont donnés à l'aide des mots : *droite*, *gauche* correspondant au sens vers lequel doit venir le navire qui a de l'erre en avant. L'appareil à gouverner doit être installé de telle façon que le navire allant de l'avant, et devant, par exemple, abattre sur la droite, le dispositif de commande et le répétiteur d'angle de barre manœuvrent vers la droite.

25 L'emploi pour ces commandements des mots : *tribord*, *bâbord* est interdit.

31 1.2. Les locutions à employer pour ces commandements sont :

37 1.2.1. À *droite* (ou À *gauche*), signifiant : mettez le gouvernail sur tribord (ou sur bâbord).

43 1.2.1.1. Lorsqu'il y a lieu de préciser, les commandements à *droite*, à *gauche* sont suivis du nombre de degrés indiquant l'angle que le gouvernail doit faire avec le plan longitudinal du navire.

49 1.2.1.2. Les commandements à *droite* et à *gauche* suivis du mot *toute* indiquent qu'il faut mettre le gouvernail à la position extrême sur tribord ou sur bâbord.

51 1.2.2. *Zéro la barre*, signifiant : mettez le gouvernail dans le plan longitudinal du navire.

57 1.2.3. *Comme ça*, signifiant : maintenez le cap tel qu'il est.

63 À ce dernier commandement, le gouvernail est manœuvré de façon à maintenir le bâtiment à son cap actuel.

69 2. Les commandements sont répétés par la personne qui gouverne, au moment où l'ordre est donné ; ensuite, cette personne rend compte de l'exécution de l'ordre. »

PAGE 77, § 4.3, ajouter in fine la ligne 4.3.7 :

4.3.7. - Personnel chargé des radiocommunications.

§ 4.1.1.1. 82 et 85, ajouter les alinéas :

82 — les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime ;

85 — les mesures de sécurité supplémentaires applicables aux vraciers.

§ 4.1.1.2. 31, ajouter un alinéa :

31 — les amendements de 2000 avec notamment la refonte du chapitre V (*Sécurité de la navigation*) [entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2002].

§ 4.1.1.3. 07, lignes 14 et 15, modifier le texte comme suit :

d'une jauge brute égale ou supérieure à 500), le code ISM est également obligatoire, depuis le 1^{er} juillet 2002 pour les autres

§ 4.1.1.4. ajouter le sous paragraphe 4.1.1.4 et ses alinéas :

01 4.1.1.4. La Convention STCW et le Code STCW.

07 Bien qu'ils n'ont pas pour objet la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) et le Code STCW sont cependant succinctement présentés ci-après.

- 13 La Convention STCW, entrée en vigueur en 1984, établit des normes minimales applicables aux équipages, acceptables au niveau international. Elle a été profondément révisée en 1995 pour donner à l'OMI le pouvoir de vérifier les méthodes de gestion, de formation et de délivrance des brevets appliquées par les Parties à la Convention.
- 19 On y trouve notamment les cas (et les procédures associées) dans lesquels l'État du port peut intervenir, ainsi que des mesures relatives à la fatigue du personnel.
- 25 Le Code STCW comporte deux parties, la partie A qui contient les dispositions obligatoires auxquelles il est fait référence dans la Convention, et la partie B qui comprend des recommandations de mise en œuvre.

§ 4.1.1.5. ajouter le paragraphe 4.1.1.5 et ses alinéas :

01 **4.1.1.5. Le Code ISPS.**

- 07 Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) et le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS relatif aux mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 2004.
- 13 Le nouveau chapitre XI-2 et le Code ISPS qui lui est associé visent à renforcer la sûreté maritime, avec notamment la mise en place d'une coopération entre les navires et les installations portuaires en vue de détecter et de décourager les actes qui menacent la sûreté dans le secteur des transports maritimes.
- 19 La partie A du Code ISPS contient les dispositions obligatoires auxquelles il est fait référence dans le chapitre XI-2 de SOLAS.
- 25 La partie B du code présente des recommandations pour mettre en œuvre les dispositions en matière de sûreté énoncées dans le chapitre XI-2 et dans la partie A. L'application des recommandations peut varier en fonction de la nature de l'installation portuaire et de celle du navire, du service qu'il assure et/ou de sa cargaison.
- 31 **Application nationale française : accès des pilotes, des services de secours et des agents publics à bord des navires soumis au Code ISPS** (circulaire MSC/Circ 1156 du Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI), application nationale française.
- 37 En application de la circulaire 640/SGMER du 23 décembre 2005, les points de contact auprès desquels les navires peuvent vérifier l'identité des pilotes, des agents publics et des agents des équipés d'urgences de secours et de sécurité accédant au navire sont :
- 43 - à la mer dans les eaux françaises, le CROSS de la région concernée ou, dans les territoires d'outre mer, le MRCC compétent (MRCC Papeete ou MRCC Nouméa) ou pour Saint-Pierre-et-Miquelon le service des affaires maritimes ;
- 49 - à l'intérieur des limites administratives d'un port français, la capitainerie du port ;
- 55 - dans le cas particulier où un agent de l'État français intervient dans un port étranger dans le cadre d'une enquête, le CROSS Gris-Nez.

§ 4.1.2.2. 07 à 25, remplacer les alinéas par :

- 07 — volume 1 : dispositions générales (moyens et procédures, dispositions techniques relatives aux navires) ;
- 10 — volume 2 : navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 ;
- 13 — volume 3 : navires à passagers effectuant des voyages nationaux, navires de charge de jauge brute inférieure à 500 et navires d'un type particulier ;
- 16 — volume 4 : navires de plaisance (d'une longueur inférieure à 24 m) ;
- 19 — volume 5 : navires de pêche ;
- 12 — volume 6 : équipements marins (*Règles d'approbation des équipements marins*), cargaisons (*Dispositions relatives à la cargaison*).

- 25 La partie *Dispositions techniques relatives aux navires* du volume 1 comprend les divisions 211 (Stabilité à l'état intact et après avarie) à 219 (Radiocommunications).

§ 4.1.2.2. 28, supprimer l'alinéa.

§ 4.1.2.2. 34, remplacer l'alinéa par :

- 34 — 221 : navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 ;

§ 4.1.2.2. 40 à 49, remplacer les alinéas par :

- 40 — 223 : navires à passagers effectuant des voyages nationaux ;
- 43 — 224 : navires de plaisance d'une longueur inférieure à 24 m ;
- 46 — 225 : navires de plaisance à utilisation collective de longueur égale ou supérieure à 10 m et inférieure à 24 m ;
- 49 — 226 : navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 12 m et inférieure à 24 m ;

§ 4.1.2.2. 53, ajouter un alinéa :

- 53 — 228 : navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 m ;

§ 4.1.2.4. 13 et 19, ajouter deux alinéas :

- 13 Les fichiers, à jour, des textes (et tableaux) relatifs à la sécurité des navires, notamment la loi 83-581, le décret 84-810, les divisions du Règlement annexé et le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, sont également téléchargeables sur le site Internet du ministère chargé de la mer (www.mer.gouv.fr), rubrique *Sécurité* puis *La réglementation* puis *Textes en vigueur applicables aux navires*.
- 19 On y trouve in fine des tableaux contenant les références des textes applicables en matière de sécurité des navires : références des textes internationaux de l'OMI (conventions SOLAS et MARPOL, etc.), références des règlements de l'Union européenne, références des textes français.

§ 4.2.4. 07, remplacer l'alinéa par :

- 07 Le matériel radioélectrique dont doivent être équipés les navires soumis au SMDSM (et les navires français soumis au Règlement annexé, voir § 4.3.1) est fonction de la zone dans laquelle ces navires sont exploités.

§ 4.2.4. 19, remplacer l'alinéa par :

- 19 Le tableau 4.2.4 résume les prescriptions relatives à la présence de matériel SMDSM à bord des navires. Pour l'équipement en matériel radioélectrique des navires français soumis aux dispositions du Règlement annexé, voir § 4.3.2.

§ 4.3.0. 13, remplacer l'alinéa par :

- 13 — certaines des dispositions relatives aux radiocommunications des divisions concernées du **Règlement annexé** à l'arrêté du 23 novembre 1987 ;

§ 4.3.0. 25 à 61, supprimer les alinéas.

§ 4.3.1. remplacer le paragraphe 4.3.1 et ses alinéas par :

- 01 **4.3.1. DISPOSITIONS DES DIVISIONS CONCERNÉES DU RÈGLEMENT ANNEXÉ.**
- 04 Les règles que doivent respecter les navires français pour les radiocommunications dans le cadre du SMDSM et hors de ce cadre sont contenues dans quelques divisions concernées et dans la division 311 (équipements marins) du Règlement annexé.
- 09 Le texte de ces divisions peut être consulté sur le site Web du ministère chargé de la mer (www.mer.gouv.fr, § 4.1.2.4).

- 14 NAVIRES SOUMIS AU SMDSM. — Les règles pour les radiocommunications que doivent respecter les navires soumis au SMDSM par des conventions internationales ou des directives communautaires sont principalement contenues dans le chapitre IV de la division 221 et dans le chapitre 9 de la division 228. Ces deux divisions concernent :
- 19 — les navires à passagers effectuant une navigation internationale et les navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 300 effectuant une navigation internationale (division 221) ;
- 24 — les navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 m construits après le 1^{er} janvier 1999 et les navires existants de plus de 45 m (division 228).
- 29 Les autres navires soumis au SMDSM font l'objet des divisions 222 (Navires de charge de jauge brute inférieure à 500), 223 (Navires à passagers effectuant des voyages nationaux) et 234 (Navires spéciaux). Dans ces divisions, il est seulement fait référence au texte du chapitre IV de la division 221 pour ce qui concerne les règles de radiocommunications. La directive européenne 98/18/CE modifiée est transposée dans la section 223a de la division 223.
- 34 Le chapitre IV de la division 221 et le chapitre 9 de la division 228 sont respectivement la transposition complète du chapitre IV de SOLAS et la recopie du chapitre 9 du protocole de Torremolinos (ces deux textes sont quasiment identiques). S'y ajoutent des prescriptions françaises supplémentaires, identiques entre les deux chapitres, reconnaissables au fait qu'elles sont en italique.
- 39 Parmi les prescriptions françaises supplémentaires des chapitres IV et 9 des divisions 221 et 228, on peut noter les prescriptions suivantes :
- 44 — la définition française des limites des zones océaniques A1 et A2. Pour la France métropolitaine, la zone océanique A1 s'étend jusqu'à 20 milles des côtes, et les limites de la zone A2 sont celles de la 2^e catégorie de navigation. Pour les navires exploités à partir des territoires d'outre-mer et des collectivités territoriales de Saint-Pierre-et-Miquelon et Mayotte, le représentant de l'État dans le territoire ou la collectivité peut désigner comme zone océanique A2 tout secteur ayant une couverture radio-téléphonique répondant aux critères ci-dessus ;
- 49 — en zone A4, pour les E/R MF/HF installés à compter du 1^{er} janvier 2005, la puissance de l'émetteur doit être d'au moins 400 W PEP ;
- 54 — l'autorisation d'installer un Inmarsat Fleet F77 en duplication quand le matériel de base est un Inmarsat C. L'alimentation de cet appareil devant être conforme à celles des autres installations SMDSM ;
- 59 — les RLS doivent être jugées aptes au service par le fabricant, à l'issue de l'entretien préconisé.
- 64 NAVIRES NON SOUMIS AU SMDSM. DIVISION 219. — La division 219 édicte les règles que doivent respecter pour les radiocommunications les navires français non soumis au SMDSM. Elle concerne les navires suivants :
- 69 — les engins à passagers à grande vitesse et les navires à passagers, effectuant une navigation nationale et ne relevant pas de la directive 98/18/CE modifiée ;
- 74 — les navires de charge de jauge brute inférieure à 300 effectuant une navigation internationale ;
- 79 — les navires de charge effectuant une navigation nationale, quelle que soit la jauge ;
- 84 — tous les navires de pêche de longueur de référence inférieure à 24 m ;
- 89 — les navires de pêche de longueur de référence supérieure ou égale à 24 m mais inférieure à 45 m construits avant le 1^{er} janvier 1999.

§ 4.3.2. 07, remplacer l'alinéa par :

- 07 Les tableaux de l'annexe H (tableaux 12.8.1 A et B et tableaux 12.8.2 A, B et C) présentent une synthèse des dispositions du Règlement annexé concernant la dotation en matériel radioélectrique des navires français, soumis ou non au SMDSM.

§ 4.3.7. ajouter le paragraphe 4.3.7 et ses alinéas :

- 01 **4.3.7. PERSONNEL CHARGÉ DES RADIOCOMMUNICATIONS.**
- 07 Dans le cadre du SMDSM, le personnel chargé des radiocommunications doit être détenteur d'un ou plusieurs titres de formation, comme indiqué dans le tableau 4.3.7.
- 13 Pour tout renseignement concernant l'obtention de ces titres, s'adresser aux Affaires maritimes ou à l'Agence nationale des fréquences (Service licence et certificats).
- 19 Il est à noter que à bord d'un navire de plaisance, un appareil radiotéléphone VHF français ne peut être utilisé que si au moins une personne à bord possède le certificat restreint de radiotéléphoniste (CRR).

PAGE 89, ajouter le tableau 4.3.7 ci-joint.

TITRE	PRÉROGATIVES
Certificat restreint d'opérateur (CRO)	Opérateur des radiocommunications à bord d'un navire dans le cadre du SMDSM dans la zone océanique A 1.
Certificat spécial d'opérateur (CSO)	Opérateur des radiocommunications exploitées dans le cadre du SMDSM dans toutes les zones océaniques à bord des navires soumis au titre III de la division 219 (§ 4.3.1).
Certificat général d'opérateur (CGO)	Opérateur des radiocommunications à bord d'un navire exploité dans le cadre du SMDSM dans toutes les zones océaniques.
Certificat de radioélectricien de 1 ^{ère} classe (CR 1)	Opérateur des radiocommunications responsable de l'entretien des installations SMDSM dans toutes les zones océaniques.

4.3.7. — Titres de formation du personnel chargé des radiocommunications.

§ 4.4.0. 19, ajouter un alinéa :

- 19 Le chapitre V (*Sécurité de la navigation*) de la Convention SOLAS a fait l'objet en 2000 d'une refonte qui est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2002. Le chapitre 221-V (*Sécurité de la navigation*) du Règlement annexé en reprend intégralement le plan, les titres, la numérotation et le texte, les prescriptions complémentaires propres à la réglementation française *apparaissant en italique dans le texte du Règlement annexé.*

§ 4.4.4.1. 01, remplacer l'alinéa par :

- 01 **4.4.4.1. Définitions de la piraterie et des vols à main armée.**

§ 4.4.4.1. 49 et 55, ajouter les alinéas :

- 49 Les vols à main armée à l'encontre des navires sont définis dans le Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires (résolution de l'OMI A.922), comme suit :

55 « Vols à main armée à l'encontre des navires » désigne tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans une zone relevant de la juridiction d'un État compétent pour connaître de tels délits.

§ 4.4.4.3. 07, remplacer l'alinéa par :

07 On trouvera en annexe M (§ 12.13) de larges extraits du texte de la circulaire MSC/Circ.623/Rev.3 présentant les principes directeurs de l'OMI concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée.

§ 4.5.0. 07 et 13, remplacer les alinéas par les alinéas 07 à 25 :

07 Les dotations des différents types de navires en équipements et matériels de sauvetage, et la mise en œuvre de ceux-ci, font l'objet dans le Règlement annexé de prescriptions extrêmement précises. Le chapitre 221-III est le texte de base de ce règlement pour les engins et dispositifs de sauvetage. Il reprend intégralement le plan, les titres, la numérotation et le texte du chapitre III (*Engins et dispositifs de sauvetage*) de la Convention SOLAS. Les prescriptions complémentaires propres à la réglementation française apparaissent en italique dans le texte du Règlement annexé.

13 Les autres textes du Règlement annexé relatifs aux engins de sauvetage se trouvent aux chapitres 222-7, 223a.III, 223b.III, 224-2, 225-7, 226-7, 227-7 et 228-7, et dans les divisions 331 et 333 de ce règlement.

19 Le chapitre III de SOLAS n'établit pas les spécifications techniques des engins de sauvetage, mais renvoie à celles prescrites par le Recueil LSA, Recueil international des règles relatives aux engins de sauvetage qui fixe les normes internationales de ces engins.

25 Le Règlement annexé pouvant être consulté dans tous les centres de sécurité des Affaires maritimes ou sur le site Web du ministère des transports (§ 4.1.2.4), seuls les aspects de la réglementation susceptibles d'intéresser particulièrement le navigateur, notamment les définitions des engins et dispositifs de sauvetage, sont mentionnés dans les paragraphes suivants. En outre, quelques particularités importantes, relatives notamment à la dotation de certains types de navires, y sont résumées à titre d'information.

§ 4.5.1. 01, remplacer l'alinéa par :

01 4.5.1. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AUX ENGINs DE SAUVETAGE

§ 4.5.2. 07, remplacer l'alinéa par :

07 Les bouées et les brassières de sauvetage doivent satisfaire aux prescriptions du Recueil LSA et font l'objet des articles 221 III/07, 221-III/22 et 221-III/32. Bouées et brassières doivent porter en majuscules imprimées en caractère romain le nom et le port d'immatriculation du navire à bord duquel elles se trouvent.

§ 4.5.2. 13, ajouter un alinéa

13 Le chapitre 331-1 de la division 331 du Règlement annexé fixe les conditions des contrôles périodiques des brassières de sauvetage et des combinaisons d'immersion des navires de commerce et de pêche.

§ 4.5.2.1. 07, supprimer l'alinéa.

§ 4.5.2.2. 07, supprimer l'alinéa.

§ 4.5.2.3. 13 à 25, remplacer les alinéas par :

13 Un contrôle périodique doit être effectué par le constructeur :

19 — à la fin de la période de garantie pour les combinaisons placées dans un emballage étanche et scellé ;

25 — annuellement pour les combinaisons ne bénéficiant pas d'un tel conditionnement.

§ 4.5.2.5. ajouter le paragraphe 4.5.2.5 et ses alinéas :

01 4.5.2.5. Équipement individuel de sauvetage.

07 À bord de certains navires de commerce et de pêche français effectuant une navigation nationale, un équipement individuel de sauvetage conforme aux dispositions du chapitre 331-2 peut être utilisé en remplacement d'une bouée de sauvetage, à la condition qu'il reste à bord au moins une bouée de sauvetage de chaque bord.

13 Répondant aux spécifications techniques et aux normes d'essais du Recueil LSA, l'équipement individuel de sauvetage assure toutes les fonctions d'une bouée de sauvetage. Son utilisation est cependant plus aisée et elle permet de hisser plus facilement une personne à bord. En outre, la personne n'étant pas complètement dans l'eau, elle est moins exposée à l'hypothermie.

19 Bien qu'adoptée par la réglementation française, l'équipement individuel de sauvetage n'est pas encore reconnu par l'OMI comme équipement équivalent de la bouée de sauvetage.

§ 4.5.3. 07, ajouter un alinéa :

07 Les conditions d'approbation et de contrôle des radeaux de sauvetages sont fixées dans la division 333 (Engins collectifs de sauvetage) du Règlement annexé, au chapitre 333-1 pour les navires de commerce et de pêche, et au chapitre 333-2 (§ 12.14.5) pour les navires de plaisance.

§ 4.5.3.1. 07, remplacer l'alinéa par :

07 On trouve dans le chapitre 221-III la définition des types d'engins de sauvetage collectifs qui font l'objet des paragraphes qui suivent. Parmi les termes définis figurent les suivants :

§ 4.5.3.2. 37, remplacer l'alinéa par :

37 b) Sur les navires français munis de radeaux de sauvetage, il est fait au moins une fois par an une mise à l'eau effective d'un radeau de sauvetage, pour exercice.

§ 4.5.3.2. 43 et 49, supprimer les alinéas.

§ 4.5.3.3. 07, remplacer l'alinéa par :

07 Un canot de secours est une embarcation de sauvetage conçue pour sauver des personnes en détresse et pour rassembler des embarcations et radeaux de sauvetage. On trouve des canots de secours à bord des navires de charge, des navires à passagers et des navires de pêche.

PAGE 97, § 5.3, ajouter la ligne :

5.3.5. Récupération en mer de personnes en détresse.

§ 5.0.1. 13, remplacer l'alinéa par :

13 — l'organisation mondiale SAR (*Search and Rescue*) et l'organisation française en métropole et outre-mer. Le rôle des Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) y est notamment explicité ;

§ 5.0.2. 55 et 61, ajouter les alinéas :

55 — Convention internationale sur l'assistance (1989), dans laquelle le terme *assistance* signifie l'*assistance aux navires et le sauvetage des personnes et des biens*. En vigueur depuis le 14 juillet 1996 (pour la France le 20 décembre 2002, décret 2002-645 du 23 avril 2002), cette convention concerne principalement l'aspect financier de l'assistance (rémunération, indemnité spéciale, créances, etc.).

61 Des réserves ont été émises par la France, dans le décret précité, l'une concernant son application dans les eaux intérieures, dans certaines conditions, l'autre lorsque est en cause un bien maritime culturel se trouvant au fond de la mer et présentant un intérêt.

§ 5.1.1.1. 07, dernière phrase, remplacer et les Centres Opérationnels de Surveillance maritime (COS) français par : en métropole et outre-mer

§ 5.1.1.1. 27 et 30, ajouter les alinéas :

27 **Échanges entre MRCC français et étrangers.** Le MRCC Gris-Nez est, sauf pour la Méditerranée où le MRCC La Garde est généralement saisi, le correspondant habituel des MRCC étrangers pour les échanges d'informations SAR et de conduite des opérations, lorsque la France est concernée par une affaire et qu'un MRCC français n'est pas clairement compétent pour en traiter. En outre, le MRCC Gris-Nez est le MRCC français associé au centre français de contrôle de mission Cospas Sarsat et aux stations terriennes terrestres (STT) d'Inmarsat.

30 Les autres MRCC français entretiennent des relations avec les MRCC étrangers voisins ayant une limite commune avec la SSR dont ils sont responsables, en particulier lors d'opérations qui se déroulent dans plusieurs SSR.

§ 5.1.2.1. 40, ajouter un alinéa :

40 — instruction du Secrétaire général de la mer 508/SGMer du 23 avril 2001, modifiée, portant organisation des secours, de la recherche et du sauvetage dans la région SAR française Antilles-Guyane.

§ 5.1.2.2. 37, remplacer les deux dernières lignes (par des COS (centres opérationnels de sauvetage maritime), lorsqu'ils existent, sinon par les services des Affaires maritimes.), par : par des CROSS, lorsqu'ils existent, sinon par un MRCC ou un MRSC, et, pour Saint-Pierre-et-Miquelon, par le service des Affaires maritimes.

§ 5.1.2.3. 01, remplacer l'alinéa par :

01 **5.1.2.3. Rôle des CROSS et des MRCC.**

§ 5.1.2.3. 03, ajouter un alinéa :

03 **Rôle des CROSS.**

§ 5.1.2.3. 07, 13 et 19, remplacer partout les termes CROSS et des COS, CROSS ou du COS et CROSS (ou COS), par CROSS

§ 5.1.2.3. 37 à 61, remplacer les alinéas par :

37 **Outre-mer,** deux CROSS sont en service :

43 — le CROSS Antilles Guyane (CROSSAG), situé à Fort-de-France. Il dispose d'un MRSC à Cayenne ;

49 — le CROSS La Réunion (CROSSRU), situé à La Réunion.

55 En Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, les fonctions de MRCC sont confiées aux centres opérationnels des forces armées. Ces deux centres exercent des missions analogues à celles des CROSS en matière de sauvetage.

61 Le CROSSAG, le CROSSRU, le MRSC Cayenne et les MRCC Papeete et Nouméa exercent une veille permanente VHF canal 16, MF 2 182 kHz, ainsi qu'une veille permanente téléphonique et télex. Ces CROSS et MRCC exercent en outre une veille permanente sur Inmarsat C.

§ 5.1.2.3. 67, 1ère ligne, supprimer et celles des COS.

§ 5.1.2.4. 21, remplacer l'alinéa par :

21 — en cas de sinistre, mettre en œuvre les moyens de secours, sous l'autorité du CROSS. Leur radar peut éventuellement être utilisé pour guider les canots de sauvetage ;

§ 5.1.2.5. 13, 9^e ligne, remplacer MARSEILLE par : LYON-MONT VERDUN.

§ 5.1.2.4. 41, remplacer l'alinéa par :

41 Les sémaphores, ainsi que les stations et moyens navals de la SNSM (ci-après), sont indiqués dans les *Instructions Nautiques* des côtes de France.

§ 5.3.5 ajouter le § 5.3.5 et ses alinéas :

01 **5.3.5. Récupération en mer des personnes en détresse.**

07 Référence : Guide de l'OMI sur les techniques de récupération (circulaire MSC.1/Circ.1182).

13 La récupération, c'est-à-dire l'action de faire monter les personnes en détresse à bord d'un navire, fait partie de l'opération générale de sauvetage. Pour les conseils sur les opérations SAR en général, il convient de se reporter au *Manuel IAMSAR, volume 3*.

19 Tout marin à bord d'un navire, capitaine ou membre d'équipage, peut être amené à l'improviste à récupérer des personnes en détresse en mer, en cas d'homme à la mer tombé du navire ou lors d'une intervention sur le lieu d'un accident. Il est alors amené à se préparer, à très bref délai, voire immédiatement, à récupérer des survivants, en très grand nombre peut-être et dont la vie est en jeu.

25 Pour pouvoir faire face avec efficacité et en toute sécurité à une telle situation, une réflexion aux questions de portée générale doit être menée à l'avance. Le processus de récupération est en effet souvent loin d'être simple. À titre d'exemple, il peut être compliqué par :

28 - la différence de taille entre le navire intervenant et l'embarcation ou le radeau de sauvetage : les survivants devront grimper, ou être hissés, sur une très grande hauteur pour monter à bord du navire ;

31 - les différences de mouvement relatif entre le navire et l'embarcation ou le radeau de sauvetage qui se trouve le long de son bord : il peut être difficile, voire impossible, pour l'embarcation de sauvetage de rester le long du bord et pour les survivants de grimper sur des échelles, etc., ou à travers les ouvertures du bordé ;

34 - l'état physique des personnes à récupérer : si elles ont perdu leurs moyens, elles peuvent être dans l'incapacité de s'aider elles-mêmes.

40 Le guide de l'OMI examine certains des problèmes de fond, ainsi que certaines des solutions. Il propose quelques techniques pratiques de récupération qui ont été utilisées avec succès pour récupérer des personnes en détresse. Il porte essentiellement sur la récupération et sur les éventuelles tâches à accomplir à cette fin.

46 Ce guide a pour objet de servir de document de référence. Il est à lire dès que possible et il convient de s'y reporter de nouveau en se dirigeant sur les lieux de l'accident, dans le cadre de la préparation à l'opération de récupération.

52 Il a pour principaux objectifs d'aider le capitaine et les membres de l'équipage d'un navire intervenant à :

55 - ÉVALUER et choisir les moyens de récupération appropriés à bord ;

58 - ACQUÉRIR une formation en matière d'utilisation de ces moyens de récupération, en prévision, de manière générale, des situations d'urgence ;

61 - SE PRÉPARER ET PRÉPARER le navire lors d'une intervention réelle en cas d'urgence.

67 Le guide sur les techniques de récupération complète les conseils sur la récupération figurant dans le volume III du *Manuel IAMSAR*. Des conseils supplémentaires figurent également à l'appendice du guide.

§ 5.4.2. 25 à 37, remplacer les alinéas par :

25 — radiotéléphone VHF ou par GSM (05 61 49 33 33) ;

31 — BLU en appelant une station côtière (service assuré par exemple par Monaco Radio, Berne Radio ou Ostende radio) ;

37 — liaison téléphonique Inmarsat en utilisant le code 32 (renseignements médicaux) ou 38 (assistance médicale).

§ 5.4.2. 40, ajouter un alinéa :

40 Quel que soit le moyen utilisé, l'appel est gratuit pour le navire. Celui-ci peut également passer par un CROSS (VHF 16 ou VHF 70 ASN, ou BLU 2 182 kHz ou 2 187,5 KhZ en ASN).

§ 6.0.1. 13, remplacer l'alinéa par :

13 L'organisation du trafic maritime peut également servir à prévenir ou réduire les risques de pollution ou d'autres dommages que font peser sur le milieu marin l'abordage, l'échouement ou le mouillage de navires dans des zones écologiquement vulnérables ou à proximité de ces zones.

§ 6.1.2.1. 09, remplacer l'alinéa par :

09 Tout système comprenant une ou plusieurs routes ou des mesures d'organisation du trafic visant à réduire les risques d'accidents. Cette expression couvre les dispositifs de séparation du trafic, les routes à double sens de circulation, les axes de circulation recommandés, les zones à éviter, les zones de mouillage interdit, les zones de navigation côtière, les ronds-points, les zones de prudence et les routes en eau profonde. L'expression couvre également les voies de circulation archipélagiques ainsi que les zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA en anglais).

§ 6.1.2.1. 83 et 85, ajouter les alinéas :

83 **q) Zone de mouillage interdit** (*No anchoring area*).

85 Mesure d'organisation du trafic comprenant une zone située dans des limites déterminées à l'intérieur de laquelle le mouillage est dangereux ou pourrait causer des dommages inacceptables au milieu marin. Tous les navires, ou certaines classes de navires devraient éviter le mouillage dans une zone de mouillage interdit, sauf en cas de danger immédiat pour le navire ou les personnes à bord.

§ 7.3.1. 16, ajouter un alinéa :

16 Ces navires remorquent normalement une bouée à faible distance derrière eux. Cette bouée et les bouées d'extrémité (fig 7.3.1.2.B) montrent, de jour, comme de nuit, un feu blanc à signes Morse indiquant la lettre « U » (« Vous courez sur un danger »), visible sur tout l'horizon (circulaire SN/Circ.189 de l'OMI).

§ 7.4. 13, ajouter un alinéa :

13 Se reporter au règlement (CE) 2244/2003 (§ 1.1.2.5.2).

§ 7.6.1.1. remplacer les § 7.6.1.1, 7.6.1.1.1, 7.6.1.1.2 et 7.6.1.1.3 et leurs alinéas par :

01 **7.6.1.1. Engins de guerre ramenés dans les filets ou les appareils de mouillage.**

01 **7.6.1.1.1.** — Tout bâtiment qui décèle la présence dans ses engins de pêche ou ses appareils de mouillage, d'une mine, grenade, bombe ou objet explosif ou suspect de l'être, doit :

07 — interrompre toute manœuvre de relevage,

13 — relever soigneusement la position (si possible au GPS),

19 — prévenir immédiatement (VHF, canal 16) le CROSS concerné ou le sémaphore le plus proche, en fournissant les informations suivantes : nom et immatriculation du navire, nature et description de l'engin, la position, et la profondeur d'immersion de l'engin. Éventuellement, signaler l'impossibilité de rejeter l'engin à la mer (mauvais temps, insuffisance des appareils de levage ...) ;

25 — s'efforcer de gagner (sans risque) une zone de dépôt temporaire d'engins dangereux (s'il en existe une à proximité) ;

31 — se conformer aux directives du CROSS ou du sémaphore. Des mesures sont alors prises, qui peuvent par exemple être les suivantes : enlèvement, envoi d'un spécialiste du désamorçage, neutralisation ou destruction de l'engin suspect et, le cas échéant, évacuation de l'équipage. Il peut aussi être demandé au capitaine ou patron du navire d'abandonner sur place, en évitant les chocs, ses engins ou appareils de mouillage après avoir frappé à leur extrémité un orin muni d'une bouée de signalisation occasionnelle.

01 **7.6.1.1.2.** — Si, cependant, l'objet dangereux ou suspect a été ramené à bord, le capitaine ou le patron du navire prévient impérativement par VHF (canal 16) le CROSS concerné ou le sémaphore le plus proche en fournissant les informations énumérées au § 7.6.1.1.1, et attend les instructions sur la conduite à tenir. Ces instructions dépendent du type de l'engin (mine ou engin sous-marin, bombe d'avion, projectile d'artillerie, engin d'exercice formellement identifié, etc.).

07 **Toute tentative de démontage ou de récupération de tout ou partie d'un engin dangereux est formellement interdite.**

01 **7.6.1.1.3.** — Tout bâtiment ayant à son bord, dans ses filets ou en remorque un objet suspect et ne pouvant ou ne devant pas le rejeter à la mer est tenu de se conformer aux règles suivantes :

07 a) Ne pas s'approcher, même passagèrement, à moins de 2000 m de toute installation portuaire, de tout rivage fréquenté, de tout autre bâtiment et à plus forte raison ne pas entrer dans un bassin de port.

13 b) Se signaler au CROSS concerné ou au sémaphore le plus proche comme indiqué au paragraphe 7.6.1.1.1 et se conformer aux directives du CROSS ou du sémaphore qui, selon le cas, décidera l'envoi immédiat d'un spécialiste du désamorçage ou indiquera au bâtiment la zone de dépôt temporaire d'engins dangereux ou suspects à rallier.

19 Si, en raison des conditions météorologiques ou autres circonstances, les zones de dépôt temporaire prévues dans les *Instructions Nautiques* sont impraticables ou contre-indiquées, il appartient aux CROSS de donner les instructions nécessaires au navire.

25 Nota : il n'y a pas de zone de dépôt temporaire d'engins dangereux ou suspects en Méditerranée.

PAGE 139, titre du chapitre, dans la parenthèse remplacer 25 m par 24 m.

§ 8.0. 31, 7ème ligne, remplacer 25 m par 24 m.

§ 8.1.0. 43 et 49, remplacer les alinéas par :

43 Le volume 4 (*Navires de plaisance*) du Règlement annexé, qui comprend deux divisions (224 et 225), s'applique aux navires de plaisance d'une longueur inférieure à 24 m.

49 Les bateaux et navires de plaisance relevant du champ d'application du décret 96-611 ou mis sur le marché avant le 16 juin 1998, sont soumis, en ce qui concerne le matériel d'armement et de sécurité à détenir à bord, aux seules dispositions de la division 224.

§ 8.1.0. 67, ajouter un alinéa.

67 La loi 83-581, le décret 84-810 et les divisions du Règlement annexé sont téléchargeables à partir du site du ministère des transports (www.mer.gouv.fr), rubrique *Sécurité* puis *La réglementation* puis *Textes en vigueur applicables aux navires*. Les fichiers sont tenus à jour des modifications apportées par arrêtés, décrets ou lois.

§ 8.1.1.1. 31 à 55, remplacer par les alinéas 31 à 81 :

31 **b) La réglementation plaisance.** — Les règles et procédures applicables aux navires de plaisance d'une longueur de coque inférieure à 24 m sont fixées dans les deux divisions suivantes du Règlement annexé : division 224 (navires de plaisance), division 225 (navires de plaisance à utilisation collective d'une longueur supérieure ou égale à 10 m).

35 La division 224 a été récemment refondue (arrêté du 30 septembre 2004), et sa nouvelle version, ensuite modifiée par l'arrêté du 7 mars 2005, est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005.

39 **Quelques points à retenir de la nouvelle réglementation :**

43 — la longueur maximale à prendre en compte n'est plus 25 m mais 24 m ;

47 — les exigences de sécurité applicables à la conception et à la construction d'un navire sont définies en fonction de sa catégorie de conception (§ 8.1.3) ;

51 — le matériel d'armement et de sécurité dont doit disposer un navire de plaisance dépend de son type (navire de plaisance, embarcations légères de plaisance, VNM, ...) et de la distance d'éloignement effectif d'un abri (§ 8.1.1.3)

65 Pour les navires de plaisance autres que les embarcations légères de plaisance et VNM, il n'existe plus que deux zones de navigation, délimitées par la distance d'éloignement d'un abri : la zone côtière (moins de 6 M) et la zone hauturière (plus de 6 M). C'est cette distance qui détermine les matériels de sécurité qu'il est nécessaire de détenir à bord. La composition de la dotation médicale recommandée varie également en fonction de la distance d'un abri (moins de 6 M, plus de 6 M et plus de 200 M).

69 Quelle que soit leur catégorie de conception, les navires de plaisance peuvent désormais naviguer dans l'une ou l'autre des deux zones (côtière ou hauturière) dans la mesure où ils n'affrontent pas des conditions de mer et de vent supérieures aux capacités du navire, et où ils emportent à bord les matériels d'armement et de sécurité correspondant à leur zone réelle de navigation.

63 Radeaux de survie. La durée de vie des radeaux de classe II et V est portée de 12 à 15 ans, et le rythme des révisions est désormais de 3 ans. Les navires insubmersibles qui étaient dispensés d'emporter un radeau de survie lorsqu'ils étaient classés en 3^e et 4^e catégorie de navigation gardent cette possibilité.

67 On trouvera sur le site www.mer.gouv.fr, à la rubrique *Actualités* puis *Publications*, des informations concernant la nouvelle réglementation plaisance, et notamment une plaquette d'information dans laquelle un tableau présente la liste des matériels à embarquer selon que l'on navigue en zone côtière ou hauturière.

73 Certains articles de la version de la division 224 en vigueur avant le 1^{er} janvier 2005 restent pour le moment en vigueur ou d'actualité :

77 — en vigueur pour les navires de plaisance à utilisation collective relevant de la division 225, car, « lorsque, au sein de la division 225 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé, il est fait référence à une ou plusieurs dispositions de la division 224, il y a lieu d'appliquer les dispositions de la division 224 dans leur version en vigueur avant le 1^{er} janvier 2005. » ;

81 — d'actualité, comme par exemple l'ancien article 224-1.02. En effet, si les catégories de navigation fixant les distances d'éloignement d'un abri, en vigueur avant le 1^{er} janvier 2005, sont supprimées, « elles restent une indication importante pour le chef de bord qui doit apprécier, en fonction des conditions de mer, la distance d'éloignement maximum qu'il doit respecter. ». Il en est de même pour l'ancien article 224-1.06 fixant les correspondances entre les catégories de conception et les catégories de navigation (tab. 8.1.3.C).

§ 8.1.1.3. 07 à 19, remplacer les alinéas par :

07 Le matériel d'armement que doivent posséder les navires de plaisance autres que les embarcations légères de plaisance et véhicules nautiques à moteur est présenté au tableau 12.9.1. Celui des navires de plaisance à utilisation collective; qui fait l'objet de l'article 225-1.02 (*Supplément* au présent volume, § 12.14.4), est présenté aux tableaux 12.9.2.A et 12.9.2.B.

13 Les matériels d'armement des embarcations légères de plaisance et des VNM ne sont pas présentés dans le présent ouvrage.

19 **Matériel de transmission radioélectrique.** Seul un dispositif permettant de recevoir les prévisions météorologiques à bord est désormais demandé aux navires de plaisance naviguant à plus de 6 M d'un abri. Mais, même s'il n'est pas obligatoire, un émetteur peut se révéler extrêmement utile, essentiellement en cas d'accident, d'avarie ou de détresse.

§ 8.1.2.4. 25, remplacer www.finances.gouv.fr/douanes par : www.douanes.gouv.fr

§ 8.1.3. 07, remplacer l'alinéa par :

07 Les navires de plaisance sont classés en quatre catégories de conception (tableau 8.1.3.B), selon leurs aptitudes à affronter des conditions de mer caractérisées par une vitesse du vent et une hauteur de vague. Les catégories de navigation fixant les distances d'éloignement d'un abri, en vigueur avant le 1^{er} janvier 2005, sont supprimées, mais « elles restent une indication importante pour le chef de bord qui doit apprécier, en fonction des conditions de mer, la distance d'éloignement maximum qu'il doit respecter. ». Les correspondances entre les catégories de conception et les anciennes catégories de navigation sont présentées au tableau 8.1.3.C.

§ 8.1.3. 10, ajouter un alinéa :

10 La hauteur significative des vagues (H 1/3) est la moyenne du tiers des vagues les plus hautes (tab. 8.1.3.B).

§ 8.1.3. 13, remplacer l'alinéa par :

13 Dans le tableau 8.1.3.B, ligne catégorie D, la limite de 0,5 m indiquée pour la hauteur H 1/3 est celle fixée par la division 224 alors que cette limite est fixée par le décret 96-611 à 0,3 m. Il est cependant précisé dans le décret que peuvent survenir des vagues occasionnelles d'une hauteur maximale de 0,5 m, causées par exemple par des bateaux de passage.

§ 8.1.3. 22, ajouter un alinéa sous le tableau 8.1.3.C :

22 Nota : pour les voiliers de catégorie de conception C, dont la longueur est supérieure à 6,49 mètres, le plaisancier pouvait opter pour la 3^e catégorie de navigation.

§ 8.1.4.0. 07, remplacer l'alinéa par les alinéas 04 à 10 :

04 Les éléments d'individualisation d'un navire de plaisance sont constitués de son nom, sa nationalité, son port d'attache, son numéro d'immatriculation, sa longueur, ses marques extérieures d'identité, et éventuellement son signal distinctif.

07 Les navires de plaisance de moins de 24 m ne sont plus jaugés depuis le 1^{er} janvier 2006.

10 Rappel : un tonneau est égal à 2,83 m³.

§ 8.1.4.1. 13 et 19, remplacer les alinéas par :

13 Depuis le 18 janvier 2006, dans la mesure où les navires de plaisance de moins de 24 m ne sont plus jaugés, il n'y a plus de procédure d'attestation de non-similitude de nom pour ces navires.

§ 8.1.4.2. 07, remplacer l'alinéa par :

07 Tout navire français d'une longueur de coque supérieure ou égale à 7 m, ainsi que les navires français d'une longueur de coque inférieure à 7 m se rendant à l'étranger, doivent être francisés par l'administration des Douanes.

§ 8.1.4.3. 29 et 33, remplacer les alinéas par :

29 Le tableau 8.1.4.3.A, extrait de la brochure des Douanes *La douane et la plaisance*, récapitule de façon synthétique les pièces du dossier de demande d'immatriculation. Le tableau 8.1.4.3.B reproduit l'annexe 1 à la circulaire du 20 juin 2005 du ministère des transports et de la mer (circulaire d'application du Règlement Plaisance). Ce tableau est beaucoup plus complet que le tableau 8.1.4.3.A. Il concerne le ou les documents à fournir au titre de la conformité des navires aux référentiels techniques applicables selon le type de navire ou d'embarcation.

33 Le tableau 8.1.4.3.C reproduit le modèle de la *Déclaration écrite de conformité* pour les navires marqués « CE ». Le tableau 8.1.4.3.D de la circulaire citée ci-dessus présente les informations techniques nécessaires à l'immatriculation que le plaisancier doit fournir.

§ 8.1.4.3. 43, ajouter un alinéa :

43 Lorsqu'un navire de plaisance dispose d'un moteur hors-bord à alimentation GPL, la carte de circulation doit comporter la mention « Moteur GPL ».

§ 8.1.4.4. 10, ajouter un alinéa :

10 Afin de prendre en compte la suppression des formalités de jaugeage des navires de plaisance de moins de 24 m, cette réglementation relative aux marques extérieures sera profondément modifiée durant le courant de l'année 2006.

PAGE 145, remplacer le tableau 8.1.4.3 par les tableaux 8.1.4.3.A, B, C et D joints ci-après.

§ 8.1.4.5. 19 à 31, remplacer les alinéas par l'alinéa 19 :

19 La demande d'attribution de signal distinctif est à adresser par le propriétaire au Service licence de l'Agence nationale des fréquences (§ 8.1.1.3) qui attribue l'indicatif d'appel.

§ 8.4.2. 31, remplacer l'alinéa par :

31 L'article 224-2.47 de la division 224 en vigueur avant le 1^{er} janvier 2005 stipulait que :

§ 8.4.3.1. 13 à 43, remplacer par les alinéas 13 à 67 :

13 — les embarcations d'une longueur de coque inférieure à 5 m non classées dans la catégorie des véhicules nautiques à moteur ou d'engins de plage ;

19 — les voiliers de sport légers, embarcations à voile sans lest fixe et dépourvues d'une cabine, d'une masse totale inférieure à 300 kg, en condition légère ;

25 — les voiliers de sport à quille, c'est-à-dire tout voilier ouvert muni d'un lest ;

31 — les embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine non classées dans la catégorie des engins de plage.

37 Toutefois, les embarcations légères de plaisance qui ne se soumettent pas à la procédure de conformité prévue par les paragraphes 1 à 3 de l'article 224-1.04 sont considérées comme des engins de plage.

43 **Conditions de navigation.** Les conditions de navigation des embarcations légères de plaisance sont les suivantes :

49 — les voiliers de sport légers, les voiliers de sport à quille et les embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine ne peuvent effectuer qu'une navigation diurne ;

55 — l'éloignement maximal depuis un abri est limité à 5 M.

61 Toutefois, les embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine non classées dans la catégorie des engins de plage ne sont autorisées à s'éloigner à plus de 2 M que par groupe de deux embarcations et à vue.

67 Lorsqu'elles sont destinées à s'éloigner jusqu'à 5 M d'un abri, les embarcations propulsées au moyen d'avirons doivent être autovideuses.

§ 8.4.3.2.1. 25, remplacer l'alinéa par :

25 — tout engin de vitesse ou de sport à carénage total ou partiel dont la puissance propulsive maximale autorisée dépasse 3 kW et dont le programme d'utilisation ne permet pas une navigation au-delà de 1 M d'un abri.

§ 8.4.3.2.1. 43, remplacer l'alinéa par :

43 Le chapitre 224-5 traite des dispositions suivantes applicables aux VNM : conditions de navigation, exigences de sécurité, matériel d'armement, notice d'utilisation, compétitions.

§ 8.4.3.2.2. 07, remplacer l'alinéa par :

07 En ce qui concerne leur pilotage, les VNM sont soumis au décret 92-1166, modifié, (conduite en mer des navires de plaisance, § 8.5.0 et § 8.5.1). Pour conduire un VNM, il faut donc détenir le permis de conduire requis.

§ 8.4.3.2.2. 13, ajouter un alinéa :

13 La conduite accompagnée (§ 8.5.2.1) peut s'exercer dans le cadre de l'initiation et de la randonnée encadrée par un moniteur diplômé.

§ 8.4.3.2.3. 13, remplacer l'alinéa par :

13 — leur navigation n'est autorisée que de jour. Elle s'exerce en deçà de 2 M, à compter de la limite des eaux, pour les engins sur lesquels le pilote se tient en position assise. Pour les engins sur lesquels le pilote se tient en équilibre dynamique, cette limite est de 1 M.

§ 8.4.3.2.4. , 01 et 07 ajouter les alinéas :

8.4.3.2.4. Location de VNM.

07 En cas de location, le locataire doit souscrire en deux exemplaires une déclaration préalable, contresignée par le loueur (« Déclaration préalable et contrat de location d'un VNM [arrêté du 1^{er} juin 2001] »). L'intéressé et le loueur doivent pouvoir présenter à tout instant leur exemplaire aux autorités de police et de sécurité.

§ 8.4.4. 07, remplacer l'alinéa par :

07 **Engins de plage.** Les engins de plage, qui ne sont pas des navires de plaisance mais dont la définition figure cependant à l'article 224-1.03 du Règlement annexé, ne sont pas soumis à d'autres réglementations que celles indiquées ci-après :

§ 8.5.1. 07, remplacer l'alinéa par :

07 a) La **carte mer** autorise une navigation de jour, à moins de 5 M d'un abri, à bord d'un navire dont la puissance motrice est supérieure à 4,5 kW (6 ch) et au plus égale à 37 kW (50 ch).

§ 8.5.4. 13, dernière ligne, remplacer 7033 par : 9999.

PAGE 155, ajouter le § 9.2.8 :
9.2.8. - Remorqueurs.

§ 9.2.4.1. 06, remplacer l'alinéa par :

06 La Convention de 1969 sur le jaugeage instaure un système uniforme (*Universal Measurement System*, UMS) de détermination de la jauge des navires effectuant des voyages internationaux et définit une jauge brute et une jauge nette (NT, Net Tonnage).

§ 9.2.4.3. 01 à 13, ajouter les alinéas :

01 **9.2.4.3. Coefficients de conversion.**

07 Le tableau 9.2.4.3 indique, pour les principaux types de navire de commerce, le coefficient de conversion pour passer des tonneaux de jauge (ancienne jauge) à la jauge dans le système UMS de la Convention de 1969. Extraits du *Dalloz*, ces **coefficients n'ont aucune valeur réglementaire** et ne sont donc donnés qu'à titre indicatif.

13 Ainsi un cargo de 1600 tonneaux de jauge brute (en ancienne jauge) aurait dans le système UMS une jauge brute de 2992. Si cela n'a déjà été fait, ce navire doit être rejaugé en jauge UMS par la société de classification du navire.

PAGE 159, ajouter le tableau 9.2.4.3 ci joint.

Type de navire (ancienne jauge)	Système UMS	
	jauge brute (GT)	jauge nette (NT)
Pétroliers	0,951	1,022
Vraquiers	0,965	0,842
Minéraliers	0,962	0,692
Rouliers	3,919	2,404
Paquebots	1,006	0,796
Transbordeurs	1,599	1,260
Cargos < 1 600 tonneaux	1,870	1,684
Cargos > 1 600 tonneaux	1,613	1,519

9.2.4.3. — Coefficients de conversion.

§ 9.2.8. ajouter le § 9.2.8 et ses alinéas :

01 **9.2.8. REMORQUEURS**

07 En ce qui concerne la puissance des remorqueurs, on distingue la puissance installée, exprimée en chevaux (ch) ou en kilowatts (kW), et la puissance de traction, exprimée en tonnes de traction au point fixe (TBP : Ton of bollard pull).

§ 10.0. 87 et 89, ajouter les alinéas :

87 L'organisation du CETMEF est fixée par l'arrêté du 3 janvier 2002.
89 Créé en 1997 au sein de l'inspection générale des affaires maritimes, le Bureau Enquêtes Accidents mer (BEA mer) a pour mission de rechercher les causes des sinistres maritimes afin d'en tirer les enseignements pour la sécurité maritime. Voir § 1.1.3.

PAGE 167, tableau 10.0.

— sous la fenêtre INSPECTIONS GÉNÉRALES, ajouter, en la reliant par un trait à - des services des affaires maritimes, une fenêtre :

Bureau Enquêtes Accidents mer
(BEA mer)

— remplacer le titre de la fenêtre Centre administratif des affaires maritimes St Malo (CAAM St Malo) par :
Département des systèmes d'information des affaires maritimes et des gens de mer (DSIAM St Malo)

§ 10.1.2.2. 43, remplacer l'alinéa par :

43 mais les navires attachés à ces deux territoires sont immatriculés au Département des systèmes d'information des affaires maritimes et des gens de mer (DSIAM St Malo).

§ 10.2.0. 25, remplacer l'alinéa par :

25 — décret 69-515 du 19 mai 1969, modifié en dernière date par le décret 2000-455 du 25 mai 2000, relatif au régime du pilotage dans les eaux maritimes ;

§ 10.3.0. 51, ajouter un alinéa :

51 Le transport et la manutention des marchandises dangereuses et des marchandises polluantes dans les ports maritimes français sont soumis au *Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes* (arrêté du 18 juillet 2000) [§ 12.3.4]. Chaque port a un règlement local relatif au transport et à la manutention des ces marchandises.

§ 10.3.2.0. ajouter le sous-paragraphe 10.3.2.0 et ses alinéas :

01 **10.3.2.0. Dépose des déchets et résidus et informations à fournir** (code des ports maritimes, art. R.* 212-21 et R.* 325-3).

07 **Dépose des déchets et résidus.** Les navires de commerce, de pêche et de plaisance qui font escale dans les ports maritimes français doivent déposer leurs déchets et résidus dans les équipements portuaires prévus à cet effet et sont passibles de fortes amendes s'ils ne le font pas (décret 2003-920 du 22 septembre 2003).

13 **Informations à fournir.** Les capitaines de navires, autres que les navires de pêche et les bateaux de plaisance ayant un agrément pour douze passagers au maximum, doivent fournir, au moins 24 heures avant l'arrivée dans le port, des informations sur les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison (arrêté du 5 juillet 2004). Les armateurs, courtiers et consignataires du navire peuvent également remplir cette obligation.

§ 10.3.2.1. 18, ajouter un alinéa :

18 Les officiers de port peuvent interdire l'accès du port aux bâtiments dont l'entrée serait susceptible de compromettre la sécurité, la santé ou l'environnement ainsi que la conservation ou la bonne exploitation des ouvrages portuaires.

§ 10.3.2.1. 82, ajouter un alinéa :

82 **Article 17. — Propreté des eaux du port.** Les opérations de déballastage des bâtiments dans les eaux du port ne seront autorisées que pour des cas particuliers, après vérification systématique par la capitainerie du port, ou par un expert désigné par elle, que ces eaux de ballast sont propres au regard de la réglementation en vigueur.

Dans le cas contraire, les opérations de déballastage ne peuvent être effectuées que dans les installations prévues à cet effet et avec l'autorisation de la capitainerie du port.

Les opérations de dégazage des bâtiments ne peuvent être effectuées qu'aux postes spécialement prévus à cet effet et avec l'autorisation de la capitainerie du port.

Les résidus ou mélanges d'hydrocarbures tels qu'huiles usées, eaux de cale, eaux de lavage de citerne ayant contenu des hydrocarbures ainsi que tous déchets liquides ou solides et ordures provenant des bâtiments ne peuvent être évacués que dans des emplacements prévus à cet effet.

Le règlement particulier du port peut faire obligation à tout bâtiment, préalablement à son départ, d'évacuer, dans ces emplacements, les huiles ainsi que les eaux usées, les déchets et ordures de toute nature se trouvant à son bord. La capitainerie du port peut subordonner l'autorisation de quitter le port à l'exécution par le bâtiment de cette prescription, et effectuer les vérifications nécessaires à bord.

La capitainerie du port peut prescrire des précautions particulières pour éviter que les opérations de soutage donnent lieu à des déversements sur les plans d'eau.

§ 11.3.2. 37, *remplacer l'alinéa par :*

37 — Recommandation pour l'utilisation de matériaux rétro réfléchissants sur les marques de balisage (mai 1998 — E106).

PAGE 189,

— § 12.3, *ajouter la ligne suivante :*

12.3.4. Réglementation française.

— § 12.11 et 12.11.1, *remplacer les mots CROSS et des COS, et les mots CROSS de métropole et des COS outre-mer par :* CROSS (en métropole et outre-mer)

— *ajouter, en bas à droite de la page, le sommaire de l'annexe N :*

12.14. Annexe N — Décrets et règlements relatifs aux navires de plaisance à utilisation collective d'une longueur supérieure à 10 m.

12.14.1. Décret 84-810 du 30 août 1984.

12.14.2. *Rédaction réservée.*

12.14.3. Division 224 (version en vigueur avant le 1^{er} janvier 2005) du Règlement annexé*.

12.14.4. Division 225 du Règlement annexé*.

12.14.5. Chapitre 333-2 de la division 333 du Règlement annexé*.

* : Règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, relatif à la sécurité des navires

§ 12.1.0. 49, *ajouter un alinéa :*

49 Les éléments du tableau 12.1.1, accompagnés de schémas, sont disponibles sur le site Web de l'ONU (<http://www.un.org/french/law/los/>), rubrique *L'espace maritime: législation nationale et les traités portant sur la délimitation (banque de données)* puis *Maritime Claims* puis *Table*

PAGES 190 À 193, tableau 12.1.1., *remplacer les planches du tableau par les planches jointes ci-après.*

§ 12.1.2. 15, *remplacer l'alinéa par :*

15 12. — Notification uniquement pour les détroits danois (Belts et Sound). La zone de pêche danoise s'applique aux Îles Féroé et au Groenland. ZEE en Baltique : délimitations selon accords avec États voisins. ZEE au Groenland depuis 2004.

§ 12.1.2. 18, *remplacer l'alinéa par :*

18 15. — La limite extérieure de la zone économique coïncide avec celle du plateau continental ou, en l'absence d'accord de délimitation, avec la ligne médiane.

§ 12.1.2. 24, *remplacer l'alinéa par :*

24 21. — Les eaux territoriales de la Finlande sont réduites dans certaines parties du Golfe de Finlande pour laisser un passage de 6 M de large. Zone de pêche de 2 M au delà des eaux territoriales. ZEE : accords avec Fédération de Russie et Suède.

§ 12.1.2. 25, *remplacer l'alinéa par :*

25 22. — Pour l'ensemble des juridictions françaises, se reporter au chapitre 1 (§ 1.1.2). En Méditerranée, la France n'a pas de ZEE mais une ZPV.

§ 12.1.2. 27, *remplacer l'alinéa par :*

27 24. — Le décret-loi du 6 mars 1999 portant désignation de la ligne médiane comme frontière maritime considère 2 zones maritimes : une zone maritime Nord, au large de l'île de Bioko et de la côte guinéenne du Rio Muni, dans laquelle la mer territoriale et la ZEE ont les mêmes limites, et une zone maritime Sud, au large de l'île d'Annobon (Pagalu), dans laquelle la ZEE est de 200 M.

§ 12.1.2. 29, *remplacer l'alinéa par :*

29 26. — Zone de protection écologique et des pêches. Limites fixées provisoirement en attente accords de délimitation avec États concernés.

§ 12.1.2. 31, nota 28, *sous la dernière ligne (cartes), ajouter le nota 28 bis :*

28 bis — Zone de protection écologique (ZPE) : limites selon ligne médiane ou selon accords avec États concernés.

§ 12.1.2. 38, nota 30, *sous la dernière ligne (ritoriale.), ajouter le nota 30 bis :*

30 bis — La zone de pêche s'étend jusqu'à 62 M à partir de la limite de eaux territoriales.

§ 12.1.2. 44, *remplacer l'alinéa par :*

44 34. — Zone de protection écologique (ZPE) : délimitations selon accords avec Italie et ex-Yougoslavie.

§ 12.1.2. 61, nota 49, *remplacer 61 par : 63 et sous la dernière ligne (et Svalbard.), ajouter le nota 49 bis :*

49 bis — Les lignes de base droite sont également définies pour l'Île de Bouvet.

§ 12.1.2. 64 et 67 *ajouter les alinéas :*

64 50. — Uniquement entre la mer territoriale continentale de l'Équateur et la mer territoriale insulaire autour des îles Galapagos.

67 51. — Le Mémoire d'accord — Arrangement concernant la mer de Timor entre l'Australie et le Timor oriental, du 5 juillet 2001, prévoit une Zone de mise en valeur conjointe des ressources en hydrocarbures, dans l'attente d'une délimitation finale des fonds marins.

§ 12.2.6. 88 à 94, *ajouter les alinéas :*

88 — eaux de l'Europe du Nord-Ouest : Mer du Nord et ses accès, Mer d'Irlande et ses accès, Mer Celtique, La Manche et ses accès et partie de l'Atlantique du Nord-Est située immédiatement à l'Ouest de l'Irlande. Cette zone est délimitée par les lignes reliant les points géographiques suivants :

90 48° 27' N sur la côte française ; 48° 27' N — 6° 25' W ; 49° 52' N — 7° 44' W ; 50° 30' N — 12° W ; 56° 30' N — 12° W ; 62° N — 3° W ; 62° N sur la côte norvégienne ; 57° 44,8' N sur les côtes danoise et suédoise.

92 — zone maritime au large de la côte méridionale de l'Afrique du Sud. Cette zone est délimitée par une ligne reliant les points géographiques suivants :

93 31° 14' S — 017° 50' E ; 31° 30' S — 017° 12' E ;
32° 00' S — 017° 06' E ; 32° 32' S — 016° 52' E ;
34° 06' S — 017° 24' E ; 36° 58' S — 020° 54' E ;
94 36° 00' S — 022° 30' E ; 35° 14' S — 022° 54' E ;
34° 30' S — 026° 00' E ; 33° 48' S — 027° 25' E ;
33° 27' S — 027° 12' E.

§ 12.3.3. 01 et 07, *remplacer les alinéas par :*

01 **12.3.3. DIRECTIVE EUROPÉENNE 2002/59 CE (DIRECTIVE HAZMAT).**

07 La directive 2002/59 est présentée au paragraphe 1.3.2.1. Elle s'applique aux navires de commerce d'une jauge brute supérieure ou égale à 300, transportant ou non des marchandises dangereuses et polluantes. La définition CE des marchandises dangereuses et polluantes est indiquée au paragraphe 1.3.0.2.

§ 12.3.3.1. 03 à 91, *remplacer par les alinéas 03 à 96 :*

03 On trouvera ci-après la reproduction des annexes I et IV de la directive 2002/59. Les informations complémentaires du SHOM sont indiquées en italique.

06 ANNEXE I : **Liste des informations à notifier**

09 **1. Informations à notifier en vertu de l'article 4*** —
Informations générales

* Pour les navires ne transportant pas de marchandises dangereuses ou polluantes.

- 12 a) Identification du navire (nom, code d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI).
- 15 b) Port de destination.
- 18 c) Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'appareillage.
- 21 d) Nombre total de personnes à bord.

24 **2. Informations à notifier en vertu de l'article 12*** —
Informations sur la cargaison

* Le chargeur doit fournir au capitaine ou à l'exploitant une déclaration mentionnant ces informations.

- 27 a) Désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations unies, classes de risque OMI déterminées conformément au code IMDG et aux recueils IBC et IGC et, le cas échéant, catégorie du navire requise pour les cargaisons au sens du recueil INF telles que définies dans la règle VII/14.2, quantités de ces marchandises et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes, numéros d'identification de celles-ci.
- 30 b) Adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus.

33 **3. Informations à notifier en vertu de l'article 13***

* Pour les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.

36 **A. Informations générales**

- 39 a) Identification du navire (nom, code d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI).
- 42 b) Port de destination.
- 45 c) Pour un navire quittant un port situé dans un État membre : heure probable d'appareillage du port de départ ou de la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'arrivée au port de destination.
- 48 d) Pour un navire venant d'un port situé en dehors de la Communauté et faisant route vers un port d'un État membre : heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente.
- 51 e) Nombre total de personnes à bord.

54 **B. Informations sur la cargaison**

- 57 a) Désignation technique exacte des marchandises dangereuses ou polluantes, numéros (ONU) attribués, le cas échéant, par les Nations unies, classes de risque OMI déterminées conformément au code IMDG et aux recueils IBC et IGC et, le cas échéant, catégorie du navire au sens du recueil INF, quantités de ces marchandises et emplacement à bord et, si elles sont transportées dans des unités de transport de cargaison autres que des citernes, numéros d'identification de celles-ci.
- 60 b) Confirmation de la présence à bord d'une liste, d'un manifeste ou d'un plan de chargement approprié précisant en détail les marchandises dangereuses ou polluantes chargées à bord du navire et leur emplacement.
- 63 c) Adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus.

66 **4. Informations visées à l'article 5***

* Suivi des navires pénétrant dans la zone couverte par des systèmes de comptes rendus obligatoires des navires.

69 — A. Identification du navire (nom, code d'appel, numéro d'identification OMI ou numéro MMSI).

— B. Date et heure.

— C ou D. Position en latitude et longitude ou relèvement réel et distance en milles nautiques à partir d'un point de repère clairement identifié.

— E. Cap.

72 — F. Vitesse.

— I. Port de destination et heure probable d'arrivée.

— P. Cargaison et, si présence de marchandises dangereuses à bord, quantité et classe OMI.

— T. Adresse pour la communication de renseignements sur la cargaison.

— W. Nombre total de personnes à bord.

75 — X. Informations diverses :

- caractéristiques et quantité estimée de combustible de soute, pour les navires transportant plus de 5 000 tonnes de combustible de soute ;

- conditions de navigation.

78 **5.** Le capitaine du navire informe immédiatement l'autorité compétente ou l'autorité portuaire concernée de tout changement concernant les informations notifiées en vertu de la présente annexe.

81 **ANNEXE IV : Mesures que les États membres peuvent prendre en cas de risque pour la sécurité maritime et la protection de l'environnement** (en application de l'article 19, paragraphe 1)

84 Lorsque, à la suite d'un incident ou de circonstances du type décrit à l'article 17 affectant un navire, l'autorité compétente de l'État membre concerné estime, dans le cadre du droit international, qu'il est nécessaire d'écarter, d'atténuer ou d'éliminer un danger grave et imminent menaçant son littoral ou des intérêts connexes, la sécurité des autres navires, ainsi que celle des équipages, des passagers ou des personnes se trouvant à terre, ou de protéger le milieu marin, cette autorité peut, notamment :

87 a) restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé. Cette exigence n'affecte pas la responsabilité du capitaine en matière de sécurité dans la conduite de son navire ;

90 b) mettre le capitaine du navire en demeure de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime ;

93 c) envoyer à bord du navire une équipe d'évaluation en vue d'évaluer le degré de risque, d'aider le capitaine à remédier à la situation et d'en tenir informé le centre côtier compétent ;

96 d) enjoindre au capitaine de rejoindre un lieu de refuge en cas de péril imminent, ou imposer le pilotage ou le remorquage du navire.

§ 12.3.4. ajouter le paragraphe 12.3.4, les sous-paragraphes 12.3.4.1 à 12.3.4.5 et leurs alinéas :

01 **12.3.4. RÉGLEMENTATION FRANÇAISE.**

07 Le Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (arrêté du 18 juillet 2000) reprend une partie des dispositions de la directive HAZMAT (§ 1.3.2.1 et 12.3.3). La section I de ce règlement (Dispositions relatives aux navires, bateaux et engins de transport) est présentée ci-après pour ce qui concerne les navires et bateaux. On trouvera également in fine (§ 12.3.4.5) le modèle de la déclaration (Informations concernant les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes) prévue par le règlement (§ 12.3.4.2) dans son annexe I. Cette déclaration reprend de façon presque identique les informations à notifier de l'annexe I à la directive HAZMAT (§ 12.3.3.1).

01 **12.3.4.1. Champ d'application et réglementation.**

07 Le Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes s'applique, pour les marchandises dangereuses et polluantes :

13 — tant au transport en vrac qu'au transport en colis ;

19 — aux opérations d'avitaillement et d'approvisionnement en marchandises dangereuses ;

25 — aux navires, bateaux, véhicules et wagons ayant contenu des marchandises dangereuses autres qu'en colis, tant que ceux-ci n'ont pas été convenablement nettoyés et dégazés, si nécessaire décontaminés ;

31 — aux transports, manutentions et dépôts effectués dans les ports de commerce par le ministère chargé de la défense, ou pour son compte, hors dispositions particulières définies par instruction interministérielle.

37 Ce règlement ne s'applique pas en ce qui concerne l'accès et le stationnement des propres navires et bateaux du ministère chargé de la défense dans le port ainsi que vis à vis des mesures à prendre et des vérifications à faire à bord.

43 **Réglementation.**

55 Les conventions SOLAS et MARPOL sont applicables, ainsi que le code IMDG pour les marchandises dangereuses transportées en colis. Le code des ports maritimes (§ 10.3.1.0), notamment le livre III relatif à la police des ports maritimes (§ 10.3.2), et les règlements particuliers de police du port sont applicables à toutes les opérations effectuées dans les limites du port.

61 Pour tenir compte des conditions locales, un règlement local doit être établi pour chaque port par le préfet du département après instruction locale et avis de la Commission interministérielle du transport des matières dangereuses.

67 Les règlements locaux devront avoir été établis avant le 1^{er} juillet 2002.

01 **12.3.4.2. Déclaration (art. 21-1).**

Arrivée et départ par voie maritime.

07 Les capitaines, armateurs, affréteurs, gérants ou consignataires de navires transportant des matières dangereuses ou polluantes sont tenus de s'assurer auprès de l'autorité portuaire que le port peut les recevoir et d'adresser à celle-ci une déclaration au départ du port précédent ou dès que cette information est disponible, si elle ne l'était pas au moment du départ.

13 Lorsque le port d'arrivée concerné n'est pas le premier port de l'Union européenne touché par le navire, le délai pour formuler la déclaration peut être ramené à vingt-quatre heures avant l'arrivée du navire lorsque le port de départ est situé à plus de vingt-quatre heures de route, et peut être fixé à une heure par le règlement local lorsqu'il s'agit d'un voyage maritime court, notamment pour les services réguliers.

19 Au départ du port, les capitaines, armateurs, affréteurs, gérants ou consignataires de navires transportant des matières dangereuses ou polluantes formulent une déclaration au plus tard au moment de l'appareillage.

25 La déclaration (§ 12.3.4.5) est identique, à l'exception de son point 8, à l'annexe 1 à la directive HAZMAT. Elle doit comporter l'ensemble des informations mentionnées. Elle ne porte pas sur les provisions de bord ni sur les matériels de bord des navires.

31 Elle est fournie à l'autorité portuaire par voie électronique, sauf impossibilité technique avérée.

37 Les services réguliers entre des ports situés sur le territoire national, ou entre un port situé sur le territoire national et au moins un port situé sur le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne, peuvent être dispensés par l'autorité portuaire de la déclaration prévue aux alinéas précédents. Dans ce cas, la compagnie exploitant ces services transmet à l'autorité portuaire la liste, tenue à jour, des navires concernés. En outre, les capitaines, armateurs, affréteurs, gérants ou consignataires des navires désignent un représentant en mesure de communiquer à l'autorité portuaire et aux services chargés de la sécurité maritime, à tout moment, sans délai, et par voie électronique, les informations demandées. Le non-respect de ces conditions entraîne, après mise en demeure restée infructueuse, le retrait immédiat de la dispense.

39 **Obligation d'information.**

43 Indépendamment de la production préalable de cette déclaration, le capitaine de tout navire ou bateau chargé de marchandises dangereuses ou polluantes parvenant à proximité du port, doit entrer en relation avec l'autorité portuaire et indiquer l'état du navire ou bateau et celui de sa cargaison, en particulier les défauts ou anomalies concernant les marchandises dangereuses ou polluantes qu'il transporte. L'autorité portuaire peut demander tous renseignements complémentaires qu'il juge utiles.

49 L'autorité portuaire peut interdire l'entrée dans le port ou la sortie du port du navire, bateau, non conforme aux réglementations ou dont le chargement n'est pas conforme à la déclaration qui a été faite ou pour lequel, la déclaration n'a pas été faite.

55 Les navires ou bateaux entrant dans le port ou en sortant doivent utiliser les services d'aide au trafic maritime lorsqu'ils existent et recourir aux services de pilotage conformément à la réglementation en vigueur.

Tout navire, bateau ou engin de transport admis dans le port doit se conformer, aux frais et risques du répondant, aux mesures particulières qui pourraient être prescrites par l'autorité portuaire.

01 **12.3.4.3. Conditions.**

07 Les règlements locaux indiquent pour les navires et bateaux contenant des marchandises dangereuses :

13 — si ces navires et bateaux doivent ou non, à leur arrivée au port, s'arrêter aux mouillages extérieurs ou aux postes désignés à cet effet ;

19 — les points de stationnement, d'embarquement, de débarquement et de transbordement où il y a un poste spécialisé ou non, pouvant être mis à leur disposition ;

25 — éventuellement, pour chaque emplacement, les quantités maximales de marchandises dangereuses de chaque classe qui peuvent se trouver sur ces navires et bateaux ou sur les quais et terre-pleins adjacents ;

31 — les restrictions à opposer éventuellement à la circulation des navires, bateaux et convois de bateaux, notamment de nuit ou par conditions météorologiques défavorables ;

37 Le règlement local peut exiger l'utilisation de postes spécialisés à partir d'un certain tonnage de marchandises dangereuses manutentionnées ou selon la nature et l'activité pour les matières radioactives. Le règlement local fixe alors l'inventaire exhaustif des postes spécialisés et prévoit pour chacun d'eux l'établissement d'un règlement particulier d'exploitation selon les obligations du cahier des charges.

43 Les postes spécialisés à la manutention en vrac de marchandises dangereuses liquides et/ou de polluants marins doivent être équipés de vannes à fermeture rapide, à l'extrémité des canalisations fixes de chargement ou de déchargement, côté appontement.

- 49 L'admission des navires ou bateaux contenant des marchandises dangereuses en vrac et la désignation de leurs postes à quai doivent tenir compte de la nature et de la quantité de la marchandise la plus contraignante. Les ports doivent être en mesure de faire face aux dangers dus aux produits manutentionnés et aux risques éventuels inhérents à l'ensemble des marchandises à bord et à leurs conditions de transport.
- 55 Les règlements locaux indiquent les mesures particulières concernant la réception, la circulation, le stationnement des véhicules contenant des marchandises dangereuses ou circulant dans les zones portuaires encloses ou dont l'accès est réglementé.
- 61 Les règlements locaux fixent les conditions de circulation des navires et bateaux dans les zones de protection. La zone de protection d'un ensemble de navires, bateaux, véhicules, parcs et dépôts contenant des marchandises dangereuses, est la zone générée par l'application de la notion de distance de protection à chacun des éléments de cet ensemble présentant l'inflammabilité ou l'explosivité comme danger principal ou subsidiaire.

01 **12.3.4.4. Signalisation dans les ports.**

- 07 Cette signalisation est réalisée de jour pour les navires par le pavillon B du code international et pour les bateaux par un pavillon rouge. Elle est réalisée de nuit par un feu rouge. Elle doit être parfaitement visible dans toutes les directions.
- 13 Sur les bateaux et sur les engins de servitude flottants, ces pavillons et feux de signalisation doivent être placés à 2 m au moins au-dessus du pont.
- 19 Les règlements locaux fixent les limites à partir desquelles les bateaux doivent adopter la signalisation prévue ci-dessus qui remplacera celle qui leur est imposée par la réglementation fluviale.
- 25 Tout navire ou bateau non dégazé en stationnement doit placer bien en vue à sa coupée un panneau à fond blanc avec l'inscription "navire/bateau non dégazé, danger, interdiction de fumer" en lettres rouges d'au moins 12 cm de haut. Ce panneau doit être éclairé la nuit.

01 **12.3.4.5. Modèle de la déclaration.**

- 03 1. Nom et indicatif d'appel du navire et, le cas échéant, numéro OMI d'identification.
- 05 2. Nationalité du navire.
- 07 3. Longueur et tirant d'eau maximum du navire au départ.
- 09 4. Port de destination.
- 11 5. Heure probable d'arrivée au port de destination (ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente).
- 13 6. Heure probable d'appareillage.
- 15 7. Itinéraire envisagé.
- 17 8. Caractéristiques de la marchandise dangereuse.
- 19 8-1. Appellation technique exacte (désignation officielle de transport) des marchandises dangereuses ou polluantes.
- 25 8-2. Numéro ONU s'il existe.
- 31 8-3. La classe de risque des marchandises dangereuses ou polluantes déterminée conformément au code IMDG (pour les colis) ou aux recueils IBC, IGC ou BC (pour le vrac).
- 37 8-4. Le cas échéant, catégorie du navire au sens du recueil INF.
- 43 8-5-1. Pour les marchandises dangereuses ou polluantes transportées en vrac : les quantités transportées.
- 49 8-5-2. Pour les marchandises dangereuses ou polluantes transportées en colis :
- 55 a) le nombre de colis et le type de conditionnement ainsi que la quantité totale de marchandises dangereuses ou polluantes à laquelle s'appliquent les indications (en volume ou en masse), et
- 61 b) la masse nette de matières explosibles dans le contenu s'il s'agit de marchandises dangereuses de la classe 1, et

- 67 c) l'activité maximale du contenu radioactif pendant le transport exprimée en becquerels (Bq), ainsi que le nom ou le symbole de chaque radionucléide pour les matières radioactives de la classe 7 autres que les colis exceptés. Pour les matières fissibles, la masse totale en gramme (g) ou en multiples du gramme peut être indiquée au lieu de l'activité.
- 73 8-6. Emplacement des marchandises dans le navire.
- 79 8-7. Si ces marchandises sont transportées dans des citernes mobiles, des conteneurs ou des véhicules routiers autres que des véhicules citernes, marques d'identification de celle-ci / de ceux-ci.
- 85 9. Confirmation de la présence à bord d'une liste, d'un manifeste ou d'un plan de chargement approprié précisant en détail les marchandises dangereuses à bord du navire et leur emplacement.
- 91 10. Nombre de personnes composant l'équipage du bord.
- 93 11. Nombre total de personnes à bord.
- 95 12. Adresse à laquelle des renseignements détaillés sur la cargaison peuvent être obtenus.

§ 12.7.1. 73, ajouter un alinéa :

- 73 On trouvera dans la section IN de l'ouvrage *Symboles et abréviations* (1D) la représentation d'une zone de mouillage interdit (IN 20).

PAGES 204 ET 205, § 3.2.1,

— **page 204,**

- ligne P 2, *remplacer* ONU. *par* : ONU, s'ils sont connus.
- ligne P 3, *remplacer* (A, B, C ou D) *par* : (X, Y ou Z)

— **page 205,**

- ligne R 2, *remplacer* ONU. *par* : ONU, s'ils sont connus.
- ligne R 3, *remplacer* (A, B, C ou D) *par* : (X, Y ou Z)

§ 12.7.2.2. 28, ajouter un alinéa :

- 28 — Route en eau profonde au large de l'île de Gotland

§ 12.7.2.2. 83, ajouter un alinéa :

- 83 — à l'intérieur des DST dans le Détroit de Malacca.

TABLEAU 12.7.2.1,

— **page 230, Mer de Norvège, ajouter les DST suivants :**

Au large de Makkaur	NORVÈGE
Au large du Cap Nord	NORVÈGE
Au large de Nordkinn	NORVÈGE
Au large des côtes norvégiennes, de Vardø à Røst*	OMI

* entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007.

— **page 230, Skagerrak, supprimer :** de : Ouest de Jeløya, et ajouter : Ouest de Nesoddtangen) sous Ouest de Jeløya

— **page 230, Mer Baltique, ajouter in fine le DST suivant :**

Aux approches de Stockholm, Sandhamn Entrance SUÈDE

— **page 230, Mer du Nord, ajouter les DST suivants :**

Aux abords de l'estuaire du Humber	OMI
53° 33' N	00° 15' E

Dans la zone du SUNK et au niveau de l'accès Nord de l'estuaire de la Tamise*

OMI

* entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007.

— **page 231, Côte Ouest d'Écosse, ajouter le DST suivant :**

Au large de Neist Point, dans les Minches*

OMI

* entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007.

— **page 231, Océan Atlantique, supprimer la ligne** Au large de Berlenga

— **page 231, Océan Atlantique, ajouter les DST suivants :**

Aux approches de Vigo	ESPAGNE
Les Îles Canaries	OMI

— **page 231, Mer Méditerranée,**

- sous la ligne Au large du Cap de Gata, ajouter les 2 DST suivantes :

Au large du Cap de Palos OMI
 37° 35' N 00°34' W

Au large du Cap de la Naou OMI
 38° 41' N 00°20' E

- ajouter in fine des DST espagnols :

Aux approches de Castellon ESPAGNE
 Aux approches de Barcelone ESPAGNE
 - sous la ligne Aux abords de Livourne, ajouter le DST suivant :

Aux approches de Civitavecchia ITALIE
 42° 06,0' N 11° 44,5' E
 - sous la ligne Aux abords de Naples, ajouter les 2 DST suivants :

Aux approches de la Tour Annunziata ITALIE
 40° 44,0' N 14° 27,3' E

Aux approches de Castellammare di Stabia ITALIE
 40° 42,1' N 14° 28,0' E
 - ajouter in fine des DST italiens :

Aux approches de Gênes ITALIE
 Aux approches de Pontile SARAS n° 1 et de Pontile SARAS n° 2 (Terminal Sarroch) ITALIE
 Aux approches de Pontile ENICHEM Sud ITALIE

- sous la ligne Au large du Cap Bon, ajouter le DST :

Au large de la côte méditerranéenne de l'Égypte OMI
 31° 41' N 31° 44' E

— **page 231, Mer Adriatique**, sous la ligne Dans Vela Vrata, ajouter le DST suivant :

Dans la mer Adriatique* OMI
 * comprend plusieurs dispositifs : Dans la mer Adriatique Nord (partie orientale) ; Dans la mer Adriatique Nord (partie occidentale) ; Zone de prudence aux limites méridionales du DST, Abords du Golfe de Trieste ; Abords du Golfe de Venise ; Dans le Golfe de Trieste ; Abords de Koper ; Abords de Monfalcone ; Zone de prudence du Golfe de Trieste. Voir aussi zones à éviter (tab.12.7.2.2) et autres mesures d'organisation du trafic (§ 12.7.2.5).

— **page 232, Mer Rouge**, au dessus de la ligne Dans le Détroit de Bab el Mandeb, ajouter les 2 DST suivants :

À l'Est de Jabel Zuqar OMI
 14°03' N 42°50' E

À l'Ouest et au Sud de Hanish al Kubra OMI
 13°32' N 42°38' E

— **page 232, Golfe d'Oman**, sous la ligne Au large de Ras al Hadd, ajouter le DST suivant :

Au large de Ra's-al-kuh OMI
 25° 41',30 N 057° 10' E

— **page 232, Golfe persique**, sous la dernière ligne, ajouter les 2 DST suivants :

Aux abords de Ra's Al Khafji OMI
 28° 35' N 048° 54' E

Au large de Mina Al-Ahmadi (3 dispositifs : Nord I, Nord II et Sud) OMI

— **page 233, Afrique du Sud**,
 - coordonnées en latitude des DST, remplacer N par : S
 - ajouter le DST suivant :

Aux approches de Port Elizabeth AFRIQUE DU SUD

— **page 233, Mer des Philippines**, ajouter le DST suivant :

Aux approches de la Baie de Manille PHILIPPINES
 Cebu, Mactan Channel PHILIPPINES
 Île Malapascua PHILIPPINES

— **page 233, Mer Jaune**, ligne Au large de Chengsham Jiao, col 1 et col 2, remplacer par :

Au large du promontoire de Chengsham Jiao OMI

— **page 234, remplacer Mer des Philippines par : Détroit de Taïwan**

— **page 234, Détroit de Taïwan**, ajouter les DST suivants :

Chi-Lung TAÏWAN
 Aux approches de Kao-hsiung TAÏWAN

— **page 235, Pacifique Sud**,
 - ligne Aux abords de Bahia de Paita, col 1 et col 2, remplacer par :

En vue et aux abords de la Baie de Paita OMI
 - sous la ligne En vue et aux abords de la Baie de Paita, ajouter les 2 DST suivants :

En vue et aux abords de la baie de Talara OMI
 04°33' S 81° 20' W

En vue du port de Salaverry OMI
 08° 13' S 79° 03' W

- ligne Aux abords de Chimbote, col 1 et col 2, remplacer par :

En vue et aux abords de la baie de Ferrol OMI
 (Port de Chimbote)

- ligne Aux abords de Callao, col 1 et col 2, remplacer par :

Aux abords du Port de Callao OMI
 - sous la ligne Aux abords du Port de Callao, col 1 à 4, ajouter les 3 DST suivants :

En vue et aux abords du Port de San Martín OMI
 13° 42,0' S 76° 18,0' W

En vue et aux abords de la baie de Saint Nicolas OMI
 15° 13,5' S 75° 18' W

En vue et aux abords du Port de Ilo OMI
 17° 38,5' S 71° 25,5' W

— **page 235, Atlantique Nord**, au dessus de la ligne Aux abords de la Baie de Cheasapeake, ajouter le DST suivant :

Aux abords du fleuve Cape Fear OMI
 33° 42' N 78° 05' W

PAGE 236, tableau 12.7.2.3,

— rubrique **Mer du Nord** : la zone à éviter dans le prolongement de la zone du DST des Casquets, centrée en 50° 12' N — 01° 12,4' W, sera supprimée le 1^{er} juillet 2007.

— ajouter la rubrique **ATLANTIQUE EST ET SUD-EST** et les zones à éviter suivantes :

Dans la région des Îles Berlengas 39° 25' N — 09° 40' W

Dans la zone des Îles Canaries, au large des îles de :

- Lanzarote (réserve de biosphère) ;
- Ténériffe (zone de reproduction de cétacés) ;
- la Grande Canarie (zone de reproduction de cétacés) ;
- La Palma (réserve de biosphère) ;
- El Hierro (réserve de biosphère).

— ajouter la rubrique **MER ADRIATIQUE** et les zones à éviter suivantes :

Dans la mer Adriatique Nord 44° 33' N — 013° 25' E

Aux abords du Golfe de Venise*.

* entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007.

— ajouter la rubrique **MER BALTIQUE** et les zones à éviter suivantes :

Dans la partie méridionale de la Mer Baltique au Sud de l'Île de Gotland. Deux zones à éviter : Banc de Hoburg et Norra Midsjöbanken.

PAGE 237, tableau 12.7.2.3,

— rubrique **Pacifique Nord**, ajouter :

Autour de l'Île de Malpelo (Colombie)

03° 59' N 81° 35' W

— au dessus de la rubrique **Golfe du Mexique**, ajouter la rubrique **PACIFIQUE SUD** et les zones à éviter suivantes :

Dans l'Archipel des Galapagos ;

Aux abords du Port de Callao, une zone de 200 mètres de rayon centrée en : 12°02,05' S 077°14,64' W

En vue et aux abords du Port de San Martín, une zone de 0,2 mille de rayon centrée en : 13°42,48' S 076°17,45' W
Dans la Réserve nationale de Paracas (Pérou)

Au large de la côte nord-est de la Nouvelle-Zélande (zone à éviter obligatoire)

— rubrique **Golfe du Mexique**, ajouter in fine les zones à éviter suivantes :

Aux abords des ports de Matanzas et Cardenas

23° 10' N 081° 15' W

Au port de El Paso Energy Bridge, une zone de 2 000 m de rayon centrée en : 28° 05,27' N 093° 03,12' W

Zone circulaire de mouillage interdit obligatoire de 1 500 m de rayon centrée sur le même point

§ 12.7.2.5. 50 à 65, ajouter les alinéas :

50 — 3 zones de mouillage interdit obligatoire dans la réserve écologique des Tortugas et le banc des Tortugas dans les Cayes de Floride.

51 — Route à double sens de circulation dans le détroit de Juan de Fuca.

52 — Zone de prudence autour de l'installation flottante FPSO Terra Nova.

53 — Axes de circulation recommandés au large de la côte californienne pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 et les navires transportant des cargaisons potentiellement dangereuses en vrac.

54 — Zone de mouillage interdit obligatoire pour tous les navires dans les Flower Garden Banks (partie Nord-Ouest du Golfe du Mexique).

55 — Axes de circulation recommandés et zone de prudence dans le Sud de la Mer Rouge : entre la zone de prudence (à la limite Nord du DST de Bab el Mandeb) et le DST de Jabel Zuqar, et entre cette zone de prudence et le DST de Hanish al Kubra.

56 — Routes recommandées au large de la côte méditerranéenne de l'Égypte (Soloum à Matrouh, Matrouh à Alexandrie, Alexandrie à El-Arish)

67 — Recommandations pour la navigation dans la zone du Golfe de Finlande.

58 — Recommandations relatives à la navigation dans les détroits donnant accès à la Mer Baltique.

59 — Directions recommandées du trafic dans le Canal d'Otrante, dans le Sud et le centre de la Mer Adriatique.

60 — Route à double sens de circulation dans le grand chenal du nord-est du détroit de Torrès, au large de la côte Nord-Est de l'Australie.

61 — Zone de mouillage interdit obligatoire pour tous les navires dans le port de El Paso Energy Bridge (Golfe du Mexique), de 1 500 m de rayon centrée en : 28° 05,27' N 093° 03,12' W

62 — Zone de prudence au large de la côte occidentale de l'Île du Nord de la Nouvelle-Zélande*.

63 — Routes recommandées dans les Minches*.

* entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007.

65 **Nota SHOM** : la mesure *Directions recommandées du trafic dans La Manche* sera abrogée le 1^{er} juillet 2007 (alinéa 31).

§ 12.7.2.7. 68 à 70, ajouter les alinéas :

68 - Au large du promontoire de Chengsham Jiao ;
- Au large des Casquets et de la zone côtière adjacente ;

- Dans les eaux du Groenland ;

69 - Dans la Mer Adriatique ;

- Dans la zone du Golfe de Finlande ;

70 - Dans la PSSA des eaux d'Europe occidentale ;

- Dans la zone des Îles Canaries.

- Dans la PSSA des Galapagos*.

* entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007.

§ 12.7.2.7. 82 à 84, ajouter les alinéas :

82 — Zone à éviter obligatoire :

83 - Au large de la côte Nord-Est de la Nouvelle-Zélande ;

84 — Zone de mouillage interdit obligatoire :

- Aux abords du Golfe de Venise*.

* entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007.

§ 12.7.2.8. 01 à 25, ajouter le sous-paragraphe 12.7.2.8 et ses alinéas :

01 **12.7.2.8. Liste des zones maritimes particulièrement vulnérables.**

07 Les zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA en anglais) adoptées par l'OMI sont les suivantes :

13 — récifs de la Grande Barrière (Australie). En 2005, cette zone a été étendue au Détroit de Torrès ;

— Archipel de Sabana-Camaguey (Cuba) ;

19 — Tortugas Ecological Reserve et Tortugas Bank dans les Florida Keys ;

— au large de la côte de Floride (zone à éviter la plus Nord) ;

— zone à éviter autour de Malpelo Island* ;

25 — Mer des Wadden (Mer du Nord) ;

31 — Réserve nationale de Paracas (Pérou) ;

34 — eaux d'Europe occidentale ;

37 — Archipel des Galapagos ;

— Îles Canaries ;

— zone de la Mer Baltique.

§ 12.8. 01, remplacer l'alinéa par :

01 **12.8. ANNEXE H**

MATÉRIEL RADIOÉLECTRIQUE DES NAVIRES SOUMIS AUX DISPOSITIONS DES DIVISIONS 219, 221 ET 228 DU RÈGLEMENT ANNEXÉ

§ 12.8.1. 01, remplacer l'alinéa par :

01 **12.8.1. ANNEXE H 1. NAVIRES EFFECTUANT UNE NAVIGATION INTERNATIONALE SOUMIS AUX DIVISIONS 221 (navires de charge d'une jauge brute supérieure ou égale à 300) ET 228 (navires de pêche).**

PAGE 239, tableaux 12.8.1.A et B, remplacer les tableaux par les tableaux 12.8.1.A et B joints ci-après.

§ 12.8.2. 01, remplacer l'alinéa par :

01 **12.8.2. ANNEXE H 2. NAVIRES SOUMIS À LA DIVISION 219.**

PAGE 240 À 243, tableaux 12.8.2.A À 12.8.2.D, remplacer les tableaux par les tableaux 12.8.2.A, B et C joints ci-après.

§ 12.9. titre, texte entre parenthèses, remplacer 25 m par 24 m.

§ 12.9.1. 01 et 07, remplacer les alinéas par :

01 **12.9.1. ANNEXE I 1 —MATÉRIEL D'ARMEMENT ET DE SÉCURITÉ (division 224).**

07 **Référence** : chapitre 224-3 du Règlement annexé sur la sécurité des navires.

PAGE 244, tableau 12.9.1, Nota, ajouter la phrase suivante in fine du 2^e alinéa du Nota :

Les ouvrages 2A et 3C, et les décrets et règlements relatifs à la sécurité des navires de plaisance sont reproduits et tenus à jour dans le *Guide du Navigateur, volume 3*. L'ouvrage 1D est délégué avec le *Guide du Navigateur, volume 1*.

PAGE 244, tableau 12.9.1, remplacer le numéro et le titre du tableau par :

12.9.2.A.— Appareils, instruments et documents nautiques des navires de plaisance à utilisation collective d'une longueur ≥ 10 m et < 24 m

PAGE 244, tableau 12.9.1, ajouter le nouveau tableau 12.9.1 joint ci-après.

01 **§ 12.9.2. 01 et 07, remplacer les alinéas par :**
12.9.2. ANNEXE I 2 — MATÉRIEL D'ARMEMENT ET DE SÉCURITÉ DES NAVIRES DE PLAISANCE À UTILISATION COLLECTIVE (division 225).

07 **Références :** Tableaux A et B de l'article 224-2.44 (en vigueur avant le 1^{er} janvier 2005), article 3 de l'arrêté du 30 septembre 2004, article 225-1.02 de la division 225.

PAGE 245, tableau 12.9.2, remplacer le titre du tableau par :
12.9.2.B — Objets d'armement et de rechange des navires de plaisance à utilisation collective d'une longueur ≥ 10 m et < 24 m

PAGES 249,

— dans la tête, les § 12.11 et 12.11.1 et le tableau 12.11.1.A, supprimer les mots (en majuscules et en minuscules) : et des COS

— dans l'alinéa 01 du § 12.11.1, remplacer DE MÉTROPOLE ET DES COS OUTRE-MER par : (EN MÉTROPOLE ET OUTRE-MER)

PAGE 249, tableau 12.11.1.A :

— CROSS GRIS-NEZ, ajouter les lignes :
Inmarsat C : 422 799 256
MMSI : 002 275 100
Mél. : OPS.CROSS-Gris-Nez@equipement.gouv.fr

— CROSS JOBOURG, ajouter la ligne :
Mél. : cross.jobourg@equipement.gouv.fr

— CROSS CORSEN, ajouter la ligne :
Mél. : CROSS-corsen@equipement.gouv.fr
— CROSS ÉTEL, ajouter la ligne :
Mél. : CROSS-Etel@equipement.gouv.fr

— SOUS-CROSS SOULAC, supprimer tout ce qui concerne le sous-CROSS SOULAC.

— CROSS LA GARDE,
* ligne Indicatif, ajouter :

ou CROSS MED
* ajouter la ligne :
Mél. : CROSS-La-Garde@equipement.gouv.fr

— SOUS-CROSS AGDE, supprimer tout ce qui concerne le sous-CROSS AGDE.

— COSMA :
* remplacer COSMA (Centre ...) par :
CROSSAG (CROSS Antilles Guyane)
* modifier l'indicatif et les numéros de téléphone et télex comme suit :

Indicatif : CROSSAG
téléphone : (0.596) 70.92.92
Télex : MR 912002

* ajouter les lignes suivantes :
Mél. : CROSS.Fort-de-France@equipement.gouv.fr
Inmarsat C : 422 799 024 sur AOR-W
Inmarsat C : 422 799 244 sur AOR-E

— COSRU :
* remplacer COSRU (Centre ...) par :

CROSSRU (CROSS La Réunion)

* modifier les numéros de téléphone, télécopie et télex comme suit :

Téléphone : 02.62.43.43.43
Télécopie : 02.62.71.15.95
Télex : + 961 916140

* ajouter les lignes suivantes :

Mél. : Crossru.@equipement.gouv.fr
Inmarsat C : + 583 422 799 193 sur IOR

PAGE 250, tableau 12.11.1.B,

— supprimer tout ce qui concerne le sous-CROSS SOULAC et le sous-CROSS AGDE.

— remplacer COSMA par : CROSSAG ; et COSRU par : CROSSRU.

— titre du tableau, supprimer les mots : et des COS.

§ 12.12. 07 à 19, remplacer les alinéas par l'alinéa 07 :

07 Dans les ports français, le capitaine de tout navire doit remplir et remettre au pilote une fiche de renseignements, dont le modèle en français (fiche de contrôle pour les navires) est reproduit ci-après (fig.12.12) [décret du 14 décembre 1929 portant règlement général de pilotage].

PAGE 262, 3 premières lignes, remplacer (2 fois) MSC/Circ.623/Rev.1 par : MSC/Circ.623/Rev.3

PAGE 276, ajouter dans le présent volume le paragraphe 12.14 (Annexe N) contenu dans le *Supplément au Guide du Navigateur, volume 3* (pages 276-1 à 276-44) :

01 **12.14. ANNEXE N — DÉCRETS ET RÈGLEMENTS RELATIFS AUX NAVIRES DE PLAISANCE À UTILISATION COLLECTIVE D'UNE LONGUEUR ÉGALE OU SUPÉRIEURE À 10 MÈTRES**

§ 12.14 (du supplément). 13 et 19, remplacer par les alinéas 13, 19 et 25 :

13 Ce supplément est publié à l'usage des navires de plaisance à utilisation collective d'une longueur égale ou supérieure à 10 m. Il est à insérer dans le volume 3 du *Guide du Navigateur*.

19 Les modificatifs, parus au Journal officiel, aux textes réglementaires qu'il reproduit sont repris dans le fascicule de corrections annuel au volume 3 de cet ouvrage.

25 Ces textes sont disponibles, à jour de leur dernière modification, sur le site Internet du ministère chargé de la mer, à l'adresse suivante :

§ 12.14.0 (du supplément)

— 07 et 13, remplacer les alinéas par :

07 Les navires de plaisance à utilisation collective d'une longueur supérieure à 10 m (NUC) doivent détenir à bord les textes relatifs à la sécurité des navires de plaisance les concernant.

13 Ces textes sont le décret 84-810, la division 224 dans sa version en vigueur avant le 1^{er} janvier 2005, la division 225 et le chapitre 333-2 de la division 333, reproduits dans leur intégralité, sauf exceptions explicitées ci-dessous.

— alinéa 25, supprimer l'alinéa.

— 31, 43, 49 et 55, remplacer les alinéas par :

31 — Divisions 224 (version en vigueur jusqu'au 31 décembre 2004), 225 du Règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, relatif à la sécurité des navires : quelques annexes ne sont pas reproduites ou ne le sont que partiellement.

43 Le décret 84-810 est à jour des décrets 87-789 du 28 septembre 1987, 96-859 du 26 septembre 1996 et 99-489 du 7 juin 1999.

- 46 Les NUC ne sont pas concernés par le décret 96-611 qui n'est donc pas reproduit.
- 49 Dans l'attente d'arrêtés modificatifs aux divisions 224 et 225, l'ancienne version de la division 224, en vigueur jusqu'au 31 décembre 2004, s'applique toujours aux NUC. Reproduite au paragraphe 12.14.3, elle est à jour de ses derniers modificatifs jusqu'à celui de l'arrêté du 25 juillet 2001 inclus. Cependant, certains des modificatifs ne concernant pas les NUC ne sont pas pris en compte. Par exemple, les dispositions de l'arrêté du 8 janvier 2004 relatives aux moteurs hors-bord au GPL ne sont pas intégrées.
- 55 La division 225 (§ 12.14.4) est à jour de ses derniers modificatifs (arrêtés du 28 juin 2000, du 30 septembre 2004 et du 7 mars 2005).

§ 12.14.2. *supprimer le paragraphe 12.14.2* (pages 276-10 à 276-15 du supplément).

PAGE 276-35 (du supplément), chapitre 224-5, article 224-5.12, remplacer le titre et le texte de l'article par :
Article 224-5.12. (abrogé)

PAGE 276-38 (du supplément), chapitre 225-1, article 225-1.01, remplacer le texte de l'article par :

1. Sauf dispositions expresses contraires, la présente division s'applique aux navires français à utilisation collective d'une longueur égale ou supérieure à 10 mètres et inférieure à 24 mètres.
2. Sauf dispositions expresses contraires, lorsqu'au sein de cette division il est fait référence à une ou plusieurs dispositions de la division 224, il y a lieu d'appliquer les dispositions de la division 224 dans leur version en vigueur avant le 1^{er} janvier 2005.
3. Préalablement à l'application des dispositions de la présente division, les navires doivent répondre à l'une des exigences suivantes :
 - soit la conformité aux dispositions du décret du 4 juillet 1996 susvisé ;
 - soit une approbation selon la réglementation applicable, avant le 1^{er} janvier 2005, aux navires de plaisance autres que ceux relevant du décret du 4 juillet 1996 susvisé ;
 - soit une conformité aux dispositions de la division 224 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2005, établie par un organisme notifié.
4. Le directeur régional des affaires maritimes peut, à la demande de l'armateur et après avis du directeur départemental de la jeunesse et des sports et du chef du centre de sécurité des navires, dispenser de l'application de l'ensemble des dispositions de la présente division, à l'exception de l'article 225-1.02, les navires d'une longueur inférieure à 12 mètres, exclusivement utilisés à des fins de compétitions ou de formation à la voile sportive.

PAGE 276-42 (du supplément), nota SHOM, ajouter le complément suivant au nota :

Les radeaux de sauvetage de classe II ou classe V « plaisance », dont les spécifications techniques sont définies par le chapitre 333-2, ne peuvent plus être commercialisés pour les navires de plaisance au-delà du 1^{er} janvier 2008 (arrêté du 30 septembre 2004, art. 7).

PAGE 276-43 (du supplément), article 333-2.12

— **point 1.1.1, ajouter le nota SHOM suivant :**

La périodicité des contrôles des radeaux de classe II ou V a été portée à 3 ans (article 224-3.3, § 2).

— **point 3, ajouter le nota SHOM suivant :**

La durée de vie des radeaux de classe II ou V est maintenant de 15 ans (article 224-3.3, § 2).

INDEX ALPHABÉTIQUE.

- **Page 279, ajouter respectivement dans les colonnes 1 et 3 :**
AIS (système d'identification automatique) 2.10.
- **Page 281, ajouter respectivement dans les colonnes 1 et 4 :**
Bureau Enquêtes Accidents (BEA mer) 1.1.3.2, 10.0
- **Page 282, rubrique cartes, ajouter respectivement dans les colonnes 1 et 2 :**
- hauteur libre (*vertical clearance*)..... 6.1.2.3.5
- **Page 283, rubrique cartes,**
* *ajouter respectivement dans les colonnes 1 et 2 :*
- L pour petits navires..... 1.3.3.1
- L pour petits navires, mise à jour des..... 3.1.3.8
- *vertical clearance* (hauteur libre)..... 6.1.2.3.5
* *supprimer les lignes K (câbles...) et P pour petits navires*
- **Page 287, ajouter respectivement dans les colonnes 1 et 4 :**
enquêtes après événement de mer..... 1.1.3
- **Page 289, ligne groupe hebdomadaire d'Avis aux Navigateurs 2.1.0, ajouter sous cette ligne respectivement dans les colonnes 1 et 2 :**
- sur site Web du SHOM 1.2.1.1
- sur CD-Rom..... 1.2.2.2
- **Page 290, ajouter respectivement dans les colonnes 1 et 2 :**
hauteur libre (tirant d'air) 6.1.2.3.5
- **Page 291, ajouter respectivement dans les colonnes 1 et 4 :**
ISPS (sûreté des navires), Code, application nationale 4.1.1.5
- **Page 292, ligne marées, prédictions et calculs de, colonne 3 (Volume 2), ajouter :** 4.3.7
- **Page 293, lignes Minitel 3615, corrections aux cartes et Minitel, serveur du SHOM, supprimer les deux lignes.**
- **Page 295, rubrique ouvrages, ajouter in fine dans les colonnes 1 et 2 :**
- numériques téléchargeables sur site Web du SHOM . 1.2.2.3
- **Page 296, rubrique plaisance, colonnes 1 et 4, ajouter :**
- décrets et règlements relatifs aux navires de plaisance à utilisation collective d'une longueur supérieure ou égale à 10 m et inférieure à 24 m 12.14
- **Page 297, ajouter respectivement dans les colonnes 1 et 4 :**
planches de sauvetage..... 4.5.2.5
- **Page 298, ajouter respectivement dans les colonnes 1 et 2 les lignes suivantes :**
produits numériques du SHOM :
- description..... 1.2.2
- tenue à jour..... 3.6
- **Page 298, ajouter respectivement dans les colonnes 1 et 4 la ligne suivante :**
PSSA (zone maritime particulièrement vulnérable)..... 1.2.0, 12.7.2.8.
- **Page 299, ajouter respectivement dans les colonnes 1 et 4 les 2 lignes suivantes :**
Recueil international des règles relatives aux engins de sauvetage (Recueil LSA)..... 4.5.0
Recueil LSA 4.5.0

— **Page 300**, lignes sauvetage, *ajouter respectivement dans les colonnes 1 et 4* :

- planches de..... 4.5.2.5

— **Page 301**,

- ligne serveur Internet du SHOM (<http://www.shom.fr>), col 1, *corriger pour lire* : serveur Internet du SHOM (site Web et site WAP)

- ligne serveur Minitel du SHOM, *supprimer la ligne*.

- ligne serveurs Internet et Minitel du SHOM, liste des agents distributeurs, col 1, *remplacer par* : serveur Internet du SHOM, liste des agents distributeurs

— **Page 302**, *ajouter respectivement dans les colonnes 1 et 2 les 2 lignes suivantes* :

site WAP du SHOM (<http://wap.shom.fr>)..... 1.2.1.2

site Web du SHOM (<http://www.shom.fr>)..... 1.2.1.1

— **Page 302**, *ajouter respectivement dans les colonnes 1 et 4* :
STCW, Convention et Code 4.1.1.4

— **Page 303**, *ajouter respectivement dans les colonnes 1 et 4* :
sûreté des navires (Code ISPS, application nationale) 4.1.1.5

— **Page 303**, *ajouter respectivement dans les colonnes 1 et 3 les 2 lignes suivantes* :

Système d'identification automatique (AIS) 2.10.

TBP : *Ton of bollard pull*, tonnes de traction au point fixe9.2.8

— **Page 303**, *ajouter respectivement dans les colonnes 1 et 2* :
tirant d'air (hauteur libre)..... 6.1.2.3.5

— **Page 306**, ligne « - particulièrement vulnérables »,

- *colonne 1, remplacer* : particulièrement vulnérables *par* :
maritimes particulièrement vulnérables (PSSA)

- *colonne 4, ajouter* : 12.7.2.8

1° Navires, embarcations légères de plaisance et véhicules nautiques à moteur marqués « CE » : une déclaration écrite de conformité (DEC).

2° Navires non marqués « CE », mais déjà mis en service dans un autre Etat membre avant le 16 juin 1998 (art. 224-1.01, paragraphe 2) : un certificat de radiation du pavillon ou un document équivalent, plus une fiche de renseignements techniques (voir tableau 6.2.1.4.D).

3° Embarcations légères de plaisance ou véhicules nautiques à moteur de série non marqués « CE » (art. 224-1.04, paragraphe 1) [il s'agit principalement des kayaks de mer et d'autres embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine ; à compter du 1er janvier 2006, les VNM de série seront obligatoirement marqués « CE »] : une attestation de construction et de jauge d'un navire de plaisance de série établie par le constructeur ou l'importateur.

4° Navires non marqués « CE » à l'unité :

4.1. Construction amateur et navire professionnel gardé par son propriétaire de catégorie de conception A ou B (art. 224-1.04, paragraphe 2.1) : une attestation de conformité aux normes EN-ISO 12217 établie par un organisme notifié et une attestation sur l'honneur de la conformité au référentiel technique du chapitre 224-2 établie par le propriétaire pour les autres exigences.

4.2. Construction amateur et navire professionnel gardé par son propriétaire de catégorie de conception C ou D (art. 224-1.04, paragraphe 2.2) : une attestation sur l'honneur de la conformité au référentiel technique du chapitre 224-2, établie par le propriétaire.

4.3. Navires expérimentaux, de compétition, prototypes, submersibles, aéroglisseurs hydroptères (art. 224-1.04, paragraphe 2.3) : une attestation sur l'honneur de la conformité au référentiel technique du chapitre 224-2, établie par le propriétaire et le chef de bord.

4.4. Navires du patrimoine (art. 224-1.04, paragraphe 2.4) : une attestation sur l'honneur de la conformité au référentiel technique du chapitre 224-2, ou 224-4 ou 224-5 établie par le propriétaire et éventuellement un avis de la CNSNP.

4.5. Voiliers multicoques habitables de conception C ou D (art. 224-1.04, paragraphe 2.5) : outre le ou les documents demandés ci-dessus suivant le type de navire, une attestation sur l'honneur de la conformité à la norme EN-ISO 12217-2 établie par le propriétaire.

4.6. Voiliers multicoques habitables de conception A ou B (art. 224-1.04, paragraphe 2.5) : outre le ou les documents demandés ci-dessus suivant le type de navire, une attestation de la conformité à la norme EN-ISO 12217-2 établie par un organisme notifié.

4.7. Pour les autres navires ne relevant pas d'un type ci-dessus (art. 224-1.04, paragraphe 2.6) : une attestation de la conformité au référentiel technique du chapitre 224-2 établie par un organisme notifié.

5° Embarcations légères de plaisance ou VNM, non marqués « CE », à l'unité :

5.1. Embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine, principalement les kayaks (art. 224-1.04, paragraphe 3.1) : soit :
– un procès verbal de visite établi par le directeur technique national de la fédération sportive concernée (canoës-kayaks ou avirons) ;
– une attestation sur l'honneur de la conformité au référentiel technique du chapitre 224-4 établie par le constructeur ;
– une attestation de la conformité au référentiel technique du chapitre 224-4 établie par le constructeur.

5.2. Autres embarcations légères de plaisance ou VNM (art. 224-1.04, paragraphe 3.2) : une attestation sur l'honneur de la conformité au référentiel technique du chapitre 224-4 ou 224-5.

Application de l'article 224-1-04, ce tableau ne concerne que le ou les documents à fournir au titre de la conformité des navires aux référentiels techniques applicables selon le type d'embarcation.

Ces dispositions sont applicables à compter du 1^{er} janvier 2005 pour une première immatriculation en France.

Pour les mutations de propriétaire, le précédent titre (carte de circulation ou acte de francisation et titre de navigation) vaut conformité aux référentiels techniques.

Marque du navire (1) :
Modèle (1) :
Type du navire :
Année de construction :
Longueur HT :
Largeur HT :
Jauge :
Matériau :
Nombres de personnes autorisées à bord :

(1) S'il s'agit d'une construction amateur mise sur le marché avant le 16 juin 1998 dans un autre État de l'Union européenne, mettre « Amateur » à la place du nom de marque et de modèle.

Application du paragraphe 2 de l'article 224-1.01 de la division 224, ce document est à utiliser pour la première immatriculation maritime en France d'un navire mis sur le marché avant le 16 juin 1998 dans un autre État membre de l'Union européenne lorsque la lettre de pavillon ou tout autre document en tenant lieu (article 224-1.01, paragraphe 2) ne contient pas les indications techniques suffisantes.

Il peut également être utilisé pour la première immatriculation maritime d'un navire mis sur le marché en France avant cette même date et qui n'est pas pourvu de numéro d'approbation (national ou local) ou dont le propriétaire n'est plus en mesure de fournir ce numéro par défaut de documents.

États côtiers	Mer territoriale et zone contiguë (z.c.) éventuelle	Zone de pêche	Zone économique exclusive (ZEE)	Référence lignes de base droite définie
Afrique du Sud	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Albanie*	12			X
Algérie*	12 ; 24 (z.c.)	52 (nota 1)		X
Allemagne	12 (nota 2)	(nota 2)	définie par coordonnées	X
Angola	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Anguilla (R.U.)	3	200		
Antarctique australien	12	12		
Antarctique britannique	3	3		
Antarctique français (Terre Adélie)		12		
Antigue et Barbude* **	12 ; 24 (z.c.)		200	
Antilles Néerlandaises	12	12		
Arabie Saoudite	12 ; 18 (z.c.)	(nota 3)		X
Argentine	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Aruba (dépendance des Pays-Bas)	12	12		
Ascension (Île de l') [R.U.]	12	200		
Australie (nota 4 et 51)	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Bahamas**	12		200	
Bahreïn	12 ; 24 (z.c.)			
Bangladesh*	12 ; 18 (z.c.)		200	X (nota 5)
Barbade*	12		200	X
Belgique	12 ; 24 (z.c.)	correspond à la ZEE	définie par coordonnées	
Belize	12 (nota 7)		200	X
Bénin	200			
Bermudes (R.U.)	12		200	
Birmanie* (Union du Myanmar)	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Bosnie et Herzégovine				
Brésil*	12 ; 24 (z.c.)		200, définie par coord.	X
Brunéi	12		200	
Bulgarie	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Caïmanes (Îles) [R.U.]	12	200		
Cambodge*	12 ; 24 (z.c.)		200	X

États côtiers	Mer territoriale et zone contiguë (z.c.) éventuelle	Zone de pêche	Zone économique exclusive (ZEE)	Référence lignes de base droite définie
Cameroun	12		oui, non communiqué	X
Canada	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Cap-Vert* **	12 ; 24 (z.c.)		200	
Chili	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Chine*	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Chypre	12 ; 24 (z.c.)		oui, accord avec Egypte	X
Colombie	12		200	X
Comores**	12		200	
Congo (Brazzaville)*	200			
Congo (ex Zaïre)	12		accords-équidistance	
Cook (Îles) [N ^{É.U.} Zélande]	12		200 (nota 8)	
Corée du Nord* (nota 9)	12 ; z.c. : nota 9		200	
Corée du Sud* (nota 10)	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Costa Rica (nota 11)	12		200	X
Côte d'Ivoire	12		200	X
Croatie*	12	(nota 26)	(nota 26)	X
Cuba	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Danemark* (nota 12)	12 ; 24 (z.c.)	200 (nota 12)	200 (nota 12)	X
Djibouti (nota 13)	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Dominicaine, République	6 ; 24 (z.c.)		200	X
Dominique (nota 14)	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Égypte*	12 ; 24 (z.c.)		oui, accord avec Chypre	X
Émirats Arabes Unis*	12 ; 24 (z.c.)		200 (nota 15)	X
Équateur	200 (nota 50)			X
Érythrée	12		accord avec Yémen	
Espagne	12 ; 24 (z.c.)	49 (nota 16)	200 (nota 16)	X
Estonie (nota 17)	12		définie par coordonnées	X
États-Unis (USA) [nota 18]	12 ; 24 (z.c.)		200	
Falkland (Îles) [R.U.]	12	200 (nota 19)		X
Fidji** (nota 20)	12		200	
Finlande *(nota 21)	12 ; 14 (z.c.)	(nota 21)	oui (nota 21)	X
France (nota 22)	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Gabon	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Gambie	12 ; 18 (z.c.)	200		
Géorgie (nota 23)	12		accords-équidistance	
Géorgie du Sud (Îles de) [R.U.]	12		200	X
Ghana	12 ; 24 (z.c.)		200	
Gibraltar (R.U.)	3	3		
Grèce	6 ; esp. aérien : 10			
Grenade*	12		200	X
Guatemala	12		200	
Guernesey (R.U.)	3	12		
Guinée	12		200	
Guinée-Bissao	12		200	X
Guinée Équatoriale*	12 (nota 24)		200 (nota 24)	X
Guyana*	12	200		X
Haïti	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Honduras	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Inde*	12 ; 24 (z.c.)		200	
Indonésie* ** (nota 4 et 25)	12		200	
Irak	12			
Iran*	12 ; 24 (z.c.)		accords-équidistance	X
Irlande	12 ; 24 (z.c.)	200	200	X
Islande	12		200	X
Israël	12 (nota 27)			
Italie	12 (nota 28)		ZPE (nota 28 bis)	X
Jamaïque**	12 ; 24 (z.c.)		200	
Japon (nota 29)	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Jersey (R.U.)	12	3		

États côtiers	Mer territoriale et zone contiguë (z.c.) éventuelle	Zone de pêche	Zone économique exclusive (ZEE)	Référence lignes de base droite définie
Jordanie	3			
Kénya	12		200, définie par coord.	X
Kiribati**	12		200	X
Koweït	12			
Lettonie (nota 17)	12	(nota 17)	accords-équidistance	X
Liban	12			
Libéria	200			
Libye* (nota 30)	12	(nota 30 bis)		
Lituanie (nota 17)	12 ; 24 (z.c.)	(nota 17)	accords-équidistance	X
Madagascar	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Malaisie	12		200	
Maldives**	12 (nota 31) ; 24 (z.c.)		200 (nota 31)	
Malte*	12 ; 24 (z.c.)	25		X
Man (Île de) [R.U.]	12			
Maroc (nota 32)	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Marshall (Îles)**	12 ; 24 (z.c.)		200	
Maurice* (nota 33)	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Mauritanie	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Mexique	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Micronésie (Fédération de)	12		200	
Monaco	12		50 (approx.)	
Monténégro (ex Yougoslavie)	12			X
Montserrat (R.U.)	3	200		
Mozambique	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Myanmar : voir Birmanie				
Namibie	12 ; 24 (z.c.)		200	
Nauru	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Nicaragua*	12 ; 24 (z.c.)		200	
Nigéria*	12		200	
Niue (N ^{lle} Zélande)	12		200 ou lignes médianes	
Norvège	12 ; 24 (z.c.)	200 (nota 49)	200	X (nota 49 bis)
Nouvelle-Zélande (incluant Tokelau)	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Oman	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Pakistan*	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Palau	3		200	
Panama	12 ; 24 (z.c.)		200	
Papouasie - Nouvelle Guinée**	12 (nota 4)	200		
Pays-Bas	12 ; 24 (z.c.)		définie par coordonnées	X
Pérou	200 (nota 35)			
Philippines**	12 (nota 36)		200	
Pitcairn (R.U.) [nota 37]	3		200	
Pologne*	12 (nota 2)		accords-équidistance	
Portugal	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Qatar	12 ; 24 (z.c.)	(nota 3)	accord-équidistance	
Roumanie*	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Royaume-Uni (nota 38)	12	200		X
Russie	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Saint-Christophe et Niévès	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Saint-Hélène (Île de) [R.U.]	12	200		
Sainte-Lucie (nota 39)	12 ; 24 (z.c.)		200	
Saint-Vincent et Grenadines* **	12 ; 24 (z.c.)		200	
Salomon** (nota 40)	12		200	
Salvador	200			
Samoa Occidental	12	24	200	X
Sandwich du Sud (Îles) [R.U.]	12		200	
Sao Tomé et Príncipe**	12		200	
Sénégal	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Seychelles**	12 ; 24 (z.c.)		200	
Sierra Leone*	12 ; 24 (z.c.)		200	

États côtiers	Mer territoriale et zone contiguë (z.c.) éventuelle	Zone de pêche	Zone économique exclusive (ZEE)	Référence lignes de base droite définie
Singapour	3			
Slovénie*	12 accords-équidistance		ZPE (nota 34)	
Somalie*	200			X
Soudan*	12 ; 18 (z.c.)			X
Sri Lanka*	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Suède	12		accords-équidistance	X
Surinam	12		200	
Syrie*	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Taïwan	12		200	
Tanzanie (nota 41)	12		200	
Territoires britanniques de l'Océan Indien (Îles Chagos)	3	200		
Thaïlande	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Timor oriental (Timor-Leste) [nota 51]	12 ; 24 (z.c.)		200	
Togo	30		200	
Tonga (nota 42)	12		200	X
Trinité et Tobago**	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Tristan da Cunha (Île) [R.U.]	12	200		
Tunisie	12 ; 24 (z.c.)	12 (nota 43)	accords-équidistance	X
Turks et Caïques (Îles) [R.U.]	12	200		
Turquie*	12 (nota 44)		200 (nota 44)	
Tuvalu** (nota 45)	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Ukraine	12		200	X
Uruguay	12 (nota 46) ; 24 (z.c.)		200	X
Vanuatu** (nota 47)	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Venezuela (nota 48)	12 ; 15 (z.c.)		200	X
Vierges britanniques (Îles) [R.U.]	3	200		
Viêt Nam*	12 ; 24 (z.c.)		200	X
Yémen*	12 ; 24 (z.c.)		200	X

12.1.1. — Largeur des zones maritimes (exprimée en mille marins : M).

Dotation

Article 221-IV/07 et 228-9.06

- 1.1. - 2 E/R VHF ASN canal 70 et radiotéléphonie canal 6, 12, 13, 16 (a)
- 1.2. - 1 veille permanente ASN canal 70 (peut être distincte de celle prescrite au paragraphe 1.1 ou y être incorporée)
- 1.3. - répondeur radar 9 GHz

Navires de charge	Navires de pêche	Navires à passagers
1 pour les navires de jauge brute comprise entre 300 et 500 2 pour les autres navires (b)	1 si longueur inférieure à 45 m 2 si longueur supérieure à 45 m	2 répondeurs radar 9 GHz : sur rouliers à passagers 1 répondeur radar pour 4 radeaux de sauvetage monté à l'intérieur du radeau. La présence du répondeur doit être signalée sur l'enveloppe du radeau de sauvetage

- 1.4. - 1 récepteur Navtex international (si voyage effectué sous couverture Navtex international)
- 1.5. - 1 récepteur AGA d'Inmarsat (si voyage effectué hors couverture Navtex international') (c)
- 1.6. - 1 radiobalise RLS de pont 406 Mhz (Cospas- Sarsat) ou 1,6 GHz (Inmarsat E)

E/R portatifs SMDSM :

- navires de charge (2.1 de article 221-III/06) :
 - 2 VHF pour les navires de jauge comprise entre 300 et 500
 - 3 VHF pour les navires de jauge > 500
- navires à passagers (2.1 de article 221-III/06) : 3 VHF
- navires de pêche (1.3 de article 228-7) :
 - 3 si longueur > 45 m
 - 2 si longueur < 45 m et si effectif < 10 personnes

Zone A1	Zones A1 et A2	Zones A1, A2 et A3 (§1)	Zones A1, A2 et A3 (§2)	Zones A1, A2, A3 et A4
Dotation + ↓	Dotation + ↓	Dotation + ↓	Dotation + ↓	Dotation + ↓
3. La RLS peut être une RLS pouvant émettre une alerte de détresse par ASN sur canal 70 et permettant sa localisation par un répondeur radar 9 GHz	1.1. - 1 E/R MF ASN 2187.5 et radiotéléphonie 2182 1.2. - 1 veille permanente ASN sur 2187.5 3. Radiocommunication d'ordre général au moyen de : - soit la radiotéléphonie (entre 1605 et 4000 KHz ou entre 4000 et 27500 KHz) Il peut être satisfait à cette prescription en ajoutant cette option au matériel prescrit au paragraphe 1.1 - soit une station terrienne de navire Inmarsat. 4. - Exemption possible : Pour les navires construits avant le 01/02/1997 et navigant exclusivement en zone A2, exemption des dispositifs ASN sur la VHF si écoute permanente de la voie 16	1.1. - 1 Inmarsat A, B ou C 1.2. - 1 E/R MF/HF sur toutes fréq. de détresse et de sécurité entre 1605 et 27500 KHz par : * ASN (entre 1605 et 4000 KHz) * radiotéléphonie (entre 4000 et 27500 KHz) 1.3. - 1 veille permanente ASN sur 2187.5 4. - Exemption possible : Pour les navires construits avant le 01/02/1997 et navigant exclusivement en zones A2 et A3, exemption des dispositifs ASN sur la VHF si écoute permanente de la voie 16	2.1. - 1 E/R MF/HF sur toutes fréq. de détresse et de sécurité entre 1605 et 4000 KHz et entre 4000 et 27500 KHz par : * ASN * radiotéléphonie * télégraphie impression directe 2.2. - 1 veille permanente ASN sur 2187.5, 8414.5 et au moins sur une des fréq. détresse et sécurité en 4, 6, 12 ou 16 MHz 4. - Exemption possible : Pour les navires construits avant le 01/02/1997 et navigant exclusivement en zones A2 et A3, exemption des dispositifs ASN sur la VHF si écoute permanente de la voie 16	1. idem zones A1, A2 et A3 §2 Pas de RLS 1.6 Ghz Puissance de l'émetteur MF/HF ≥ 400 w 2. - Exemption possible : Pour les navires construits avant le 01/02/1997 et navigant exclusivement en zones A2, A3 et A4, exemption des dispositifs ASN sur la VHF si écoute permanente de la voie 16
6. Méthode d'entretien : une des 3 méthodes (221-IV/15 et 228-9.14.6)	6. Méthode d'entretien : une des 3 méthodes (221-IV/15 et 228-9.14.6)	7. Méthode d'entretien : deux des 3 méthodes (221-IV/15 et 228-9.14.7)	7. Méthode d'entretien : deux des 3 méthodes (221-IV/15 et 228-9.14.7)	7. Méthode d'entretien : deux des 3 méthodes (221-IV/15)

- (a) : l'installation doit permettre d'émettre et de recevoir des radiocommunications d'ordre général au moyen de la radiotéléphonie
- (b) : 1 répondeur radar doit être arrimé à l'embarcation de sauvetage si celle-ci est à mise à l'eau en chute libre. (Ne concerne pas les navires de pêche)
- (c) : exemption si voyage exclusivement dans zones où diffusion télégraphique à impression directe, sur HF, de RSM et navire équipé du matériel adéquat.

Navires de charge : des renseignements sur la position du navire doivent, en permanence, être fournis automatiquement à tous les équipements de radiocommunication (art. 221-IV/18).

Navires à passagers :

- un panneau centralisateur d'alerte de "détresse" doit être installé au poste de contrôle (art. 221-IV/06-4)
- des renseignements sur la position du navire doivent, en permanence, être fournis automatiquement à tous les équipements de radiocommunication (art. 221-IV/06-5 et 221-IV/18)
- un panneau centralisateur d'alarmes de détresse reçues doit être installé au poste de contrôle (art. 221 - IV/06-6).

12.8.1.A. — Matériel radioélectrique des navires de charge (d'une jauge brute ≥ 300) et des navires à passagers, effectuant une navigation internationale (division 221) et des navires de pêche soumis à la division 228.

Zone A1	Zones A1 et A2	Zones A1, A2 et A3	Zones A1, A2, A3 et A4
<p>1 . – un E/R VHF avec ASN qui peut-être un de ceux prescrits par la dotation (article 221-IV/07-1.1 ou 228-9.06) ou un processeur ASN canal 70</p>	<p>1 . – un E/R VHF avec ASN qui peut-être un de ceux prescrits par la dotation ou un processeur ASN canal 70</p> <p>— soit :</p> <p>2.1. - 1 E/R MF ASN 2187.5 et radiotéléphonie 2182 KHz</p> <p>— soit :</p> <p>2.2. - 1 Inmarsat A, B ou C</p>	<p>1 . – un E/R VHF avec ASN qui peut-être un de ceux prescrits par la dotation ou un processeur ASN canal 70</p> <p>— soit :</p> <p>3.1. - 1 E/R MF/HF sur toutes fréq. de détresse et de sécurité entre 1605 et 27500 KHz par :</p> <p>* ASN (entre 1605 et 4000 KHz)</p> <p>* radiotéléphonie (entre 4000 et 27500 KHz)</p> <p>— soit :</p> <p>3.2. - 1 Inmarsat A, B ou C ou Inmarsat Fleet F77 si la station prévue au 221-IV/10-1.1 ou au 228-9.09-11 est un Inmarsat C</p>	<p>4. - idem zones A1, A2 et A3 si choix d'un E/R MF/HF, puissance de l'émetteur ≥ 400 W</p>

12.8.1.B. — Installation en double du matériel radioélectrique. Navires de charge et navires à passagers (art. 221-IV/15 Quinquies) et navires de pêche (art. 228-9.14 Quinquies).

Voyage limité en zone A1	Voyage en zones A1 et A2	Voyage en zones A1, A2 et A3	DOM-TOM et Collectivités territoriales	
			Sous couverture VHF	Hors couverture VHF
<p>— 2 E/R VHF fixes dont un permettant d'émettre et de recevoir des alertes de détresse par ASN — 1 veille permanente ASN voie 70 — 1 radiobalise RLS de pont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • soit sur 406 MHz • soit , uniquement en zone A1, en VHF ASN voie 70 avec répondeur radar 9 GHz <p>— VHF portative SMDSM :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 pour 100 passagers au plus • 2 pour 101 à 200 passagers • 3 pour plus de 200 passagers <p>— 1 répondeur radar 9 GHz</p> <p>Exemptions : Pour les navires effectuant une navigation en 4^e catégorie, équipement limité à la veille permanente ASN voie 70. Pour les navires effectuant une navigation en 5^e catégorie, équipement limité à 1 E/R VHF fixe sans ASN.</p>	<p>— Dotation prévue pour voyage limité en zone A1 sauf RLS VHF ASN voie 70 — 1 E/R MF ASN 2187,5 et radiotéléphonie 2182 — 1 veille permanente ASN sur 2187,5 — 1 récepteur Navtex ou, à défaut de couverture, 1 récepteur AGA pouvant être incorporé à un Inmarsat C de classe 2 ou 3</p>	<p>— Dotation prévue pour voyage limité en zone A1 sauf RLS VHF ASN voie 70 — 1 Inmarsat A, B ou C permettant de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • recevoir/émettre des communications de détresse et de sécurité par IDBE • recevoir/émettre des appels de détresse prioritaires • maintenir une veille des alertes émises par les stations côtières • recevoir/émettre des radiocommunications d'ordre général soit par IDBE, soit par radiotéléphonie <p>— 1 E/R MF/HF sur toutes fréquences de détresse et de sécurité entre 1605 et 27500 KHz par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • ASN (entre 1605 et 4000 KHz) • radiotéléphonie (sur 2182 KHz et entre 4000 et 27500 KHz) <p>— 1 veille permanente ASN sur 2187.5 — Moyens de transmettre des alertes sens navire-côtière :</p> <ul style="list-style-type: none"> • soit sur 406 MHz (en utilisant la RLS 406 MHz de la dotation) • soit en HF ASN • soit avec un Inmarsat A, B ou C supplémentaire, soit sur 1,6 GHz (en utilisant la RLS 1,6 GHz de la dotation) <p>— 1 récepteur Navtex ou, à défaut de couverture, 1 récepteur AGA pouvant être incorporé à un Inmarsat C de classe 2 ou 3.</p>	<p>— 2 E/R VHF fixes dont un permettant d'émettre et de recevoir des alertes de détresse par ASN* — 1 radiobalise de pont RLS 406 MHz ou 1,6 GHz — VHF portative SMDSM :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 pour 100 passagers au plus • 2 pour 101 à 200 passagers <p>— 1 répondeur radar 9 GHz</p> <p>Exemptions : Pour les navires effectuant une navigation en 4^e ou 5^e catégorie, équipement limité à 1 E/R VHF sans ASN. Pour les navires exploités en zone A1, dotation prévue pour voyage limité en zone A1 (1^{er} colonne).</p>	<p>— Dotation prévue pour voyage sous couverture VHF — Au choix : soit 1 E/R MF/HF ASN** soit 1 Inmarsat A, B ou C — 1 récepteur Navtex ou, selon la couverture, 1 récepteur AGA pouvant être incorporé à un Inmarsat C de classe 2 ou 3 — 1 répondeur radar 9 GHz</p> <p>Exemption : sur décision de l'autorité compétente pour la zone d'exploitation, les navires armés en 4^e ou 5^e catégorie peuvent être exemptés de toutes ou d'une partie des prescriptions ci-dessus.</p>
<p>Nota :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'antenne dédiée à la veille ASN voie 70 n'est pas exigée pour les navires de longueur hors tout < 12 m. 2. Des renseignements sur la position du navire doivent, en permanence, être fournis automatiquement à tous les équipements fixes de radiocommunications 3. ASN* : dans les zones non couvertes en VHF avec ASN, l'autorité compétente pour la zone d'exploitation peut, sur décision, exempter les navires des dispositifs VHF ASN. 4. ASN** : dans les zones non couvertes en MF avec ASN, un E/R MF fixe sans ASN est accepté. 				

12.8.2.A. — Division 219. Matériel radioélectrique des engins à passagers à grande vitesse et des navires à passagers, effectuant une navigation nationale et ne relevant pas de la directive européenne 98/18/CE modifiée.

Voyage limité en zone A1	Voyage en zones A1 et A2	Voyage en zones A1, A2 et A3	DOM-TOM et Collectivités territoriales	
			Sous couverture VHF	Hors couverture VHF
<p>— 2 E/R VHF fixes dont un permettant d'émettre et de recevoir des alertes de détresse par ASN</p> <p>— 1 veille permanente sur ASN voie 70</p> <p>— 1 radiobalise RLS de pont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • soit sur 406 MHz • soit , uniquement en zone A1, en VHF ASN voie 70 avec répondeur radar 9 GHz <p>Exemptions :</p> <p>— Pour les navires de jauge < 300, dispense de l'emport de la RLS</p> <p>— Équipement limité à 1 E/R VHF sans ASN pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les navires en 4^e catégorie de longueur hors tout < 12 m • les navires en 5^e catégorie 	<p>— Dotation prévue pour voyage limité en zone A1 sauf RLS VHF ASN voie 70</p> <p>— 1 E/R MF ASN 2187,5 et radiotéléphonie 2182 avec veille permanente ASN sur 2187,5</p> <p>— 1 récepteur Navtex ou, à défaut de couverture, 1 récepteur AGA pouvant être incorporé à un Inmarsat C de classe 2 ou 3</p> <p>— 1 répondeur radar 9 GHz pour les navires de jauge > 300</p> <p>— 1 E/R VHF portatif SMDSM.</p>	<p>— Dotation prévue pour voyage limité en zone A1 sauf RLS VHF ASN voie 70</p> <p>— ou :</p> <p>1 E/R MF/HF sur toutes fréquences de détresse et de sécurité entre 1605 et 4000 KHz et entre 4000 et 27500 KHz par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • ASN • radiotéléphonie <p>ou :</p> <p>1 Inmarsat A, B ou C et 1 E/R MF/HF sur toutes fréquences de détresse et de sécurité entre 1605 et 27500 KHz par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • ASN (entre 1605 et 4000 KHz) • radiotéléphonie (sur 2182 KHz et entre 4000 et 27500 KHz), avec veille permanente ASN sur 2187,5. <p>— 1 récepteur Navtex</p> <p>— 1 récepteur AGA d'Inmarsat pouvant être incorporé à un Inmarsat C de classe 2 ou 3</p>	<p>— 2 E/R VHF fixes dont un avec dispositif ASN*</p> <p>Exemption possible. Sur décision de l'autorité compétente pour la zone d'exploitation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les navires armés en 4^e ou 5^e catégorie peuvent n'être équipés que d'un E/R VHF fixe sans ASN - les navires non pontés en 4^e ou 5^e catégorie peuvent être équipés d'une VHF portative <p>Pour les navires exploités en zone A1, la dotation est celle prévue pour un voyage limité en zone A1 (1^{re} colonne).</p>	<p>— Dotation prévue pour voyage sous couverture VHF</p> <p>— 1 E/R MF/HF avec dispositif ASN**</p> <p>— ou :</p> <p>1 Inmarsat A, B ou C ou : 1 RLS 406 MHz ou 1,6 GHz</p> <p>— 1 répondeur radar 9 GHz pour les navires de jauge > 300</p> <p>— 1 E/R VHF portatif SMDSM</p> <p>— Selon la couverture, 1 récepteur Navtex ou 1 récepteur AGA d'Inmarsat pouvant être incorporé à un Inmarsat de classe 2 ou 3</p> <p>Exemption : sur décision de l'autorité compétente pour la zone d'exploitation, les navires armés en 3^e, 4^e ou 5^e catégorie peuvent être exemptés de toutes ou d'une partie des prescriptions ci-dessus à l'exception de la dernière (Selon la couverture ...)</p>
<p>Nota :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'antenne dédiée à la veille ASN voie 70 n'est pas exigée pour les navires de longueur hors tout < 12 m. 2. La VHF peut être portative pour les navires non pontés en 4^e catégorie et de longueur hors tout < 12 m pour les navires non pontés en 5^e catégorie. 3. Des renseignements sur la position du navire doivent, en permanence, être fournis automatiquement à tous les équipements fixes de radiocommunications. 4. ASN* : dans les zones non couvertes en VHF avec ASN, l'autorité compétente pour la zone d'exploitation peut, sur décision, exempter les navires des dispositifs VHF ASN. 5. ASN** : dans les zones non couvertes en MF avec ASN, un E/R MF fixe sans ASN est accepté. 				

12.8.2.B — Division 219. Matériel radioélectrique des navires de charge :

- de jauge brute inférieure à 300 effectuant une navigation internationale
- effectuant une navigation nationale, quelle que soit la jauge.

Voyage limité en zone A1	Voyage en zones A1 et A2	Voyage en zones A1, A2 et A3	DOM-TOM et Collectivités territoriales	
			Sous couverture VHF	Hors couverture VHF
<p>— 1 E/R VHF fixe permettant d'émettre et de recevoir des alertes de détresse par ASN et d'assurer la veille permanente ASN voie 70</p> <p>— 1 E/R VHF portatif SMDSM</p> <p>— 1 radiobalise RLS de pont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • soit sur 406 MHz • soit sur 1,6 GHz • soit , uniquement en zone A1, en VHF ASN voie 70 avec répondeur radar 9 GHz (RLS exigée à compter du 1er janvier 2006 pour les navires armés en 4^e catégorie et pratiquant les arts traïnants et les navires armés en 3^e catégorie) <p>Pour les navires exploités en 2^e catégorie naviguant exclusivement en zone A1, dotation identique à celle prévue pour les zones A1 et A2 (2^e colonne), à l'exception de l'E/R MF ASN 2187,5 et radiotéléphonie 2182 avec veille permanente ASN sur 2187,5 (date d'application le 1^{er} janvier 2006)</p> <p>Exemptions : Pour les navires effectuant une navigation en 4^e catégorie de LR < 12 m, la VHF peut être sans ASN et, pour les navires non pontés, elle peut être portative. Aucune prescription pour les navires effectuant une navigation en 5^e catégorie.</p>	<p>— 1 E/R VHF fixe permettant d'émettre et de recevoir des alertes de détresse par ASN et d'assurer la veille permanente ASN voie 70</p> <p>— 1 E/R VHF portatif SMDSM</p> <p>— 1 radiobalise de pont RLS 406 MHz ou 1,6 GHz</p> <p>— 1 E/R MF ASN 2187,5 et radiotéléphonie 2182 avec veille permanente ASN sur 2187,5</p> <p>— 1 récepteur Navtex ou, à défaut de couverture, 1 récepteur AGA pouvant être incorporé à un Inmarsat C de classe 2 ou 3</p> <p>— 1 répondeur radar 9 GHz</p>	<p>— 1 E/R VHF fixe permettant d'émettre et de recevoir des alertes de détresse par ASN et d'assurer la veille permanente ASN voie 70</p> <p>— 1 E/R VHF portatif SMDSM</p> <p>— 1 radiobalise de pont RLS 406 MHz ou 1,6 GHz</p> <p>— Au choix , avec une veille permanente ASN sur 2187,5 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • soit : 1 Inmarsat A, B ou C et 1 E/R MF ASN 2187,5 et radiotéléphonie 2182 • soit : 1 E/R MF/HF sur toutes fréquences de détresse et de sécurité entre 1605 et 27500 KHz par ASN (entre 1605 et 4000 KHz) et par radiotéléphonie (sur 2182 KHz et entre 4000 et 27500 KHz) — 1 récepteur Navtex et 1 récepteur AGA pouvant être incorporé à un Inmarsat C de classe 2 ou 3 — 1 répondeur radar 9 GHz 	<p>— 1 E/R VHF fixe permettant d'émettre et de recevoir des alertes de détresse par ASN et d'assurer une veille permanente*</p> <p>— 1 radiobalise de pont RLS 406 MHz ou 1,6 GHz (à compter du 1er janvier 2006 pour les navires exploités en 4^e catégorie et pratiquant les arts traïnants et ceux exploités en 3^e catégorie)</p> <p>Exemptions : Pour les navires effectuant une navigation en 4^e catégorie de LR < 12 m, la VHF peut être sans ASN, et elle peut être portative pour les navires non pontés. Aucune prescription pour les navires effectuant une navigation en 5^e catégorie.</p> <p>Pour les navires exploités en zone A1, la dotation est celle prévue pour un voyage en zone A 1 (1^{re} colonne)</p>	<p>— Dotation prévue pour voyage sous couverture VHF</p> <p>— Au choix :</p> <ul style="list-style-type: none"> • soit 1 E/R MF/HF avec dispositif ASN** • soit 1 Inmarsat A, B ou C <p>— Selon la couverture, 1 récepteur Navtex ou 1 récepteur d'AGA d'Inmarsat pouvant être incorporé à un Inmarsat C de classe 2 ou 3</p> <p>— 1 radiobalise de pont RLS 406 MHz ou 1,6 GHz</p> <p>— 1 répondeur radar 9 GHz</p> <p>Exemptions : Sur décision de l'autorité compétente pour la zone d'exploitation, les navires armés en 3^e ou 4^e catégorie peuvent être exemptés de toutes ou d'une partie des prescriptions ci-dessus. Aucune installation n'est exigée pour les navires effectuant une navigation en 5^e catégorie.</p>
<p>Nota :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'antenne dédiée à la veille ASN voie 70 n'est pas exigée pour les navires de longueur hors tout < 12 m. 2. Des renseignements sur la position du navire doivent, en permanence, être fournis automatiquement à tous les équipements fixes de radiocommunications . 3. ASN* : dans les zones non couvertes en VHF avec ASN, l'autorité compétente pour la zone d'exploitation peut, sur décision, exempter les navires des dispositifs VHF ASN. 4. ASN** : dans les zones non couvertes en MF avec ASN, un E/R MF fixe sans ASN est accepté. 5. Pour les zones A1, A2, A3 et A4, l'article 228-09.10 de la division 228 est à appliquer. 				

12.8.2.C. — Division 219. Matériel radioélectrique des navires de pêche :

- de longueur de référence inférieure à 24 m
- de longueur de référence supérieure ou égale à 24 m et inférieure à 45 m construits avant le 1^{er} janvier 1999.

Liste du matériel d'armement et de sécurité (tous navires de plaisance, à l'exception des ELP et VNM)	Zone côtière moins de 6 M d'un abri	Zone hauturière plus de 6 M d'un abri
Respect des règles internationales		
Tout navire doit disposer des équipements conformes aux dispositions du règlement international pour prévenir les abordages en mer (voir remarques du SHOM)	Oui	Oui
1 pavillon national	Oui	Oui
Sécurité individuelle		
1 système permettant la remontée à bord d'une personne tombée à l'eau	Oui	Oui
1 gilet de sauvetage par personne présente à bord	Oui (ou une aide à la flottabilité ou port effectif d'une combinaison de flottabilité minimale de 50 N)	Oui, conforme à norme EN 395 396 ou 399 ou modèle conforme à division 311
1 bouée de sauvetage, avec feu de retournement	Oui	Oui
harnais conforme à norme EN 1095	/	- à bord des voiliers, 1 par personne présente - à bord des navires à moteur, 1 par embarcation
Sécurité collective		
3 feux rouges automatiques à main	Oui	Oui
1 miroir de signalisation	Oui	Oui
1 lampe électrique étanche	Oui	Oui
Une flottabilité totale de 142 N par personne assurée par une annexe gonflable ou rigide et/ou 1 ou des engins flottants, adaptés au nombre de personnes présentes à bord	Oui (sauf pour les navires relevant du décret 96-611 ou ceux conformes aux normes EN ISO 12217 ou 6185)	/
3 fusées à parachute	/	Oui
2 fumigènes	/	Oui
1 radeau de sauvetage de classe II ou de classe V " plaisance " ou un radeau conforme à la norme ISO 9650 F-DIS	/	Oui (ou annexe gonflable automatique)
Sécurité du navire		
1 seau rigide	Oui	Oui
1 système permettant d'obturer un trou dans la coque	Oui	Oui
Extincteur(s)	Oui	Oui
Outillage et matériel permettant d'opérer de petits dépannages et notamment de pouvoir purger un décanteur et de réamorcer un moteur Diesel	Oui	Oui
1 système de pompage	Oui	Oui
Mouillage		
1 ancre et 1 ligne de mouillage adaptées au navire et au lieu de navigation. La ligne de mouillage doit être fixée au navire	Oui	Oui
Navigation		
1 sonde à main ou tout autre moyen permettant de mesurer la profondeur d'eau	Oui	Oui
Matériel permettant de faire le point, de tracer et de suivre une route	/	Oui
1 compas magnétique (norme ISO 14227)	/	Oui

Liste du matériel d'armement et de sécurité (tous navires de plaisance, à l'exception des ELP et VNM)	Zone côtière moins de 6 M d'un abri	Zone hauturière plus de 6 M d'un abri
Informations nautiques et documentation les informations nautiques doivent être à jour. Tout ou partie des documents ci-dessous peuvent être rassemblés dans un ouvrage tenu à jour. Voir remarques du SHOM		
Règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM)	Oui	Oui
Livre des feux	Oui	Oui
Annuaire des marées ou équivalent (sauf en Méditerranée)	Oui	Oui
Carte(s) papier et/ou électronique de la ou des régions fréquentées	Oui	Oui
1 journal de bord	/	Oui
Sécurité médicale		
Une dotation médicale	Oui	Oui (la dotation varie en deçà et au-delà de 200 milles d'un abri)
Une couverture de survie	/	Oui
Météorologie		
1 dispositif permettant de recevoir les prévisions météorologiques à bord	/	Oui
Remarques du SHOM : — les équipements conformes aux dispositions du RIPAM (Respect des règles internationales) ne sont pas listés dans le tableau ci-dessus. Ce sont : <ul style="list-style-type: none"> - les pavillons N et C du code international - une boule de mouillage et pour les voiliers faisant route au moteur une marque de forme conique - un système d'avertissement sonore (corne de brume, cloche, sifflet, ...) - des feux et fanaux de navigation — les ouvrages du SHOM (ou les ouvrages non officiels du secteur privé comportant dans leur intégralité et à jour les mêmes renseignements et informations) <i>Instructions Nautiques, Symboles et abréviations</i> (1 D) et <i>Signalisation maritime</i> (3 C) ne font plus partie de la documentation à emporter, mais ils demeurent néanmoins indispensables. Les <i>Instructions Nautiques</i> complètent utilement, et le plus souvent de façon nécessaire, les cartes, l'ouvrage 1 D est nécessaire pour lire une carte marine et l'ouvrage 3C l'est également pour ne pas s'aventurer en mer sans connaître le balisage.		

12.9.1. — Matériel d'armement et de sécurité des navires de plaisance, autres que les embarcations légères de plaisance et les véhicules nautiques à moteur (chapitre 224-3).

Corrections

Corrections

Imprimerie de l'Établissement Principal
du Service Hydrographique
et Océanographique de la Marine
BP 30316 — 29603 Brest Cedex
Février 2007

Dépôt légal premier trimestre 2007
Numéro d'éditeur : 2685

GUIDE DU NAVIGATEUR 3 - FASCICULE 7



Correction à l'ouvrage de n° ISBN 2-11-080620-6 (édition complète)
ISBN 2-11-088261-1 (vol.3)