

Circulaire du 1er décembre 1994

relative à l'utilisation des navires de plaisance

SOMMAIRE

INTRODUCTION

CHAPITRE I

UTILISATION PRIVEE DE NAVIRES AFFECTES A UNE NAVIGATION DE PLAISANCE

- 1.1 Objet
- 1.2 Régime administratif.
- 1.3 Règles de sécurité.
- 1.4 Qualification de l'utilisateur.
- 1.5 Armement avec un équipage

CHAPITRE II

LOCATION DES NAVIRES AFFECTES A UNE NAVIGATION DE PLAISANCE AVEC OU SANS EQUIPAGE.

- 2.1 Objet.
- 2.2 Régime administratif
- 2.3 Règles de sécurité
- 2.4 Qualification du locataire ou de l'équipage
 - 2.4.1 Navire loué sans équipage
 - 2.4.2 Navire loué avec équipage.
- 2.5 Régime juridique du contrat de location

· 2.5.1 Définition

2.5.2 Obligations des parties

2.5.3 Formes du contrat.

2.6 Location avec équipage

· 2.6.1 Définition de l'armateur.

2.6.2 Obligations incombant à l'armateur.

2.6.3 Conditions d'ouverture d'un rôle d'entreprise

2.6.4 Composition de l'équipage

2.6.5 Enregistrement des services du marin.

2.6.6 Classement catégoriel des marins.

CHAPITRE III

D'UTILISATION DE NAVIRES AFFECTES A UNE ACTIVITE DE - CONDITIONS PLAISANCE SOUS FORME DE PRESTATIONS DE TRANSPORT

3.1 Objet

3.2 Régime administratif.

3.3 Règles de sécurité

· 3.3.1 Navires à voiles d'une longueur inférieure à 25 mètres.

3.3.2 Navires à voile d'une longueur supérieure à 25 mètres

3.3.3 Navires à moteur d'une longueur inférieure à 12 mètres.

3.3.4 Navires à moteur d'une longueur supérieure à 12 mètres

3.4 Composition de l'équipage

3.5 Qualification professionnelle

3.6 Classement catégoriel.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS DIVERSES

4.1 Utilisation des navires du patrimoine

- 4.1.1 Définition

4.1.2 Conditions d'utilisation.

4.1.3 Règles de sécurité

4.2 Navires effectuant des sorties de pêche en mer.

- 4.2.1 Définition

4.2.2 Conditions d'utilisation.

4.2.3 Règles de sécurité

4.2.4 Conditions d'exercice de la pêche en mer.

-

-

ANNEXE 1 Modèle d'engagement cautionné

ANNEXE 2 Modèle d'engagement de caution

CIRCULAIRE RELATIVE A L'UTILISATION DES NAVIRES DE PLAISANCE

Face au développement rapide des activités professionnelles de la plaisance qui peuvent être très diverses, il est apparu nécessaire de définir le cadre juridique et administratif dans lequel ces activités doivent être exercées compte tenu de l'état actuel du droit positif.

La présente circulaire répond à cette nécessité. Elle ne saurait toutefois préjuger des projets de révision du décret sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et du décret sur le brevet de patron à la plaisance (voile). Elle ne saurait non plus se substituer aux modifications de textes législatifs et réglementaires qu'il apparaîtrait ultérieurement souhaitable d'adopter pour tenir compte des spécificités de ce secteur

Le champ d'application de cette circulaire est constitué par les navires affectés à une activité de plaisance.

Seront donc étudiées successivement les dispositions applicables dans les cas suivants :

- 1 - utilisation privée de navires affectés à une navigation de plaisance ;
 - 2 - location des navires affectés à une navigation de plaisance avec ou sans équipage ;
 - 3 - conditions d'utilisation de navires affectés à une activité plaisance, sous forme de prestations de transport ;
 - 4 - dispositions diverses
- navires du patrimoine
 - navires effectuant des sorties de pêche en mer

CHAPITRE I

UTILISATION PRIVEE DE NAVIRES AFFECTES A UNE NAVIGATION DE PLAISANCE

1.1 Objet

Le présent chapitre traite du navire affecté à une navigation de plaisance, c'est-à-dire une navigation pratiquée en amateur, pour le plaisir ou la détente, effectuée à titre non lucratif par le propriétaire ou ses proches ou par un emprunteur à titre gratuit.

1.2 Régime administratif

Ces navires doivent être pourvus de l'un des documents suivants :

- lorsque le navire a une jauge supérieure à 2 tonneaux, un livret de couleur orange comprenant l'acte de francisation délivré par les services des Douanes, le titre de navigation (carte de circulation) délivré par les services des Affaires maritimes ;
- lorsque le navire a une jauge égale ou inférieure à 2 tonneaux et qu'il ne quitte pas les eaux territoriales françaises, une carte de circulation délivrée par les Affaires maritimes.

En outre, si le navire est prêté à titre gracieux, l'emprunteur doit pouvoir présenter un document signé par le propriétaire justifiant le prêt du navire.

1.3 Règles de sécurité

Les navires de plaisance réservés à l'usage privé ne sont pas astreints à détenir un permis de navigation.

Comme tout navire de plaisance, le navire destiné à un usage privé doit préalablement avoir été approuvé, c'est-à-dire avoir été reconnu par l'administration comme satisfaisant aux règles de sécurité fixées :

- dans la division 224 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié pour les navires d'une longueur inférieure à 25 mètres ;
- dans la division 222 pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 25 mètres et d'une jauge brute inférieure à 500.

L'approbation est effectuée préalablement à la mise sur le marché français :

1.3.1 par le ministre chargé de la marine marchande après avis de la Commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance (ou du centre de sécurité des navires, suivant la taille du navire) pour un navire d'une longueur inférieure à 25 mètres construit ou importé en série ;

1.3.2 par le chef du centre de sécurité pour un navire d'une longueur inférieure à 25 mètres construit ou importé à l'unité ;

1.3.3 par le directeur régional des affaires maritimes après avis de la commission régionale de sécurité pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 25 mètres.

Lors de l'approbation, sont fixés une catégorie maximale de navigation, un nombre maximum de personnes à bord pour chacune des catégories autorisées et une puissance motrice maximale. Il est attribué au navire un numéro d'approbation.

Les indications ci-dessus sont reportées sur une plaque signalétique inaltérable fixée à demeure sur le navire.

1.4 Qualification de l'utilisateur .

Pour les navires de plaisance à moteur dont la puissance motrice est supérieure à 4,5 kilowatts (6 chevaux), le pilote doit être titulaire d'un titre de conduite en mer des navires de plaisance à moteur en fonction de la puissance du moteur et de la navigation effectuée (permis A, B, C, Carte Mer, Permis Mer côtier, Permis Mer hauturier ou un permis de conduire pour navires à moteur délivré avant le 15 mars 1966).

Pour les navires de plaisance à voile, même équipés d'un moteur auxiliaire, aucune qualification n'est exigée.

1.5 Armement avec un équipage

Lorsque le propriétaire du navire de plaisance souhaite bénéficier des services de marins professionnels, il peut soit procéder directement à leur recrutement, soit s'adresser à une entreprise prestataire de services d'accompagnement.

Dans ce cas, le propriétaire du navire ou l'entreprise prestataire de services d'accompagnement a la qualité d'armateur telle que définie par le Code du travail maritime et supporte les obligations énumérées au paragraphe 2.6.2 de la présente circulaire.

Le service des Affaires maritimes procède à l'ouverture d'un rôle d'équipage pour la navigation de plaisance conformément à l'article 5-4 de la loi du 1er avril 1942 relative aux titres de navigation maritime.

Les emplois sur ces navires de plaisance donnent lieu aux classements prévus pour les navires de commerce par le décret du 7 mai 1952 modifié.

CHAPITRE II

LOCATION DES NAVIRES AFFECTES A UNE NAVIGATION DE PLAISANCE AVEC OU SANS EQUIPAGE

2.1 Objet

Le présent chapitre traite du navire affecté à une navigation de plaisance c'est-à-dire une navigation pratiquée en amateur, pour le plaisir ou la détente, effectuée à titre non lucratif par un locataire.

Ce navire peut soit appartenir au loueur, soit être géré par lui et appartenir à un tiers.

2.2 Régime administratif

Ces navires de plaisance doivent être pourvus de l'un des deux documents suivants :

- lorsque le navire a une jauge supérieure à 2 tonneaux, un livret de couleur orange comprenant l'acte de francisation délivré par les services des Douanes, le titre de navigation (carte de circulation) délivré par les services des Affaires maritimes.
- lorsque le navire a une jauge égale ou inférieure à 2 tonneaux et qu'il ne quitte pas les eaux territoriales françaises, une carte de circulation délivrée par les Affaires maritimes.

L'utilisation alternative d'un navire à titre privé (point 1.1) et sa location (point 2.1) n'entraîne pas de modification de son régime administratif.

En outre, une copie du contrat de location doit être détenue à bord.

2.3 Règles de sécurité

Tous les navires traités dans le présent chapitre doivent posséder un permis de navigation délivré à l'issue d'une visite de mise en service et renouvelé à l'issue d'une visite annuelle,

conformément à l'article 4 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié, effectuée par le Centre de sécurité des navires.

Ces navires doivent préalablement avoir été approuvés, c'est-à-dire avoir été reconnus par l'administration comme satisfaisant aux règles de sécurité applicables aux navires de plaisance fixées :

- dans la division 224 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié pour les navires d'une longueur inférieure à 25 mètres ;
- dans la division 222 pour les navires d'une longueur supérieure ou égale à 25 mètres et d'une jauge brute inférieure à 500 ;
- dans la division 225 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 pour les navires à voiles à utilisation collective d'une longueur inférieure à 25 mètres.

L'approbation est effectuée préalablement à la mise sur le marché français.

2.4 Qualification du locataire ou de l'équipage

2.4.1 Navire loué sans équipage

Pour les navires de plaisance à moteur, dont la puissance motrice est supérieure à 4,5 kilowatts (6 chevaux) le pilote doit être titulaire d'un titre de conduite en mer des navires de plaisance à moteur en fonction de la puissance du moteur et de la navigation effectuée (permis A, B, C, Carte Mer, Permis Mer côtier, Permis Mer hauturier ou un permis de conduire pour navires à moteur délivré avant le 15 mars 1966).

Pour les navires de plaisance à voile, même équipés d'un moteur auxiliaire, aucune qualification n'est exigée.

2.4.2 Navire loué avec équipage

La qualification professionnelle est fixée, suivant les caractéristiques du navire, par :

- le décret n° 90.521 du 27 juin 1990 relatif à la délivrance du brevet et à l'exercice à titre professionnel des fonctions de patron à la plaisance (voile) ;
- le décret n° 93.1342 du 28 décembre 1993 relatif aux conditions d'exercice des fonctions de capitaine et d'officier à bord des navires de commerce et de plaisance ;
- l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions nécessaires pour pouvoir être porté au rôle d'équipage d'un navire français en vue d'y remplir un emploi autre qu'un emploi d'officier.

2.5 Régime juridique du contrat de location

2.5.1 Définition

La location d'un navire de plaisance est un contrat aux termes duquel un loueur (fréteur) met à disposition d'un locataire (affréteur) un navire de plaisance, avec ou sans équipage, moyennant le paiement d'un loyer (fret).

2.5.2 Obligations des parties

Les conditions et les effets de la location (ou affrètement) sont définies par les parties au contrat et à défaut par les dispositions de la loi n° 66.420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes et le décret n° 66.1078 du 31 décembre 1966 pris pour son application.

Lors de la formation du contrat, il appartient aux parties de fixer les obligations qu'elles doivent respectivement assumer au cours de l'exécution du contrat.

Les clauses usuelles figurant dans un tel contrat reprennent généralement les rubriques suivantes :

- présenter à la date et au lieu convenus le navire désigné en bon état de navigabilité ;
- supporter la charge des répartitions et remplacements dus aux vices propres du navire ;
- fixer le régime d'assurance du navire ;
- utiliser le navire conformément à sa destination normale (navigation de plaisance) ;
- restituer le navire à la fin de la durée prévue au contrat dans l'état où le locataire l'a reçu sauf usure normale, avec la même qualité et quantité de matériel et d'équipement que ceux qui se trouvaient à bord lors de la prise en charge ;
- entretenir le navire et réparer les avaries qui ne sont pas dues aux vices propres du navire ;
- supporter les frais liés à l'utilisation du navire ;
- recruter, rémunérer, nourrir l'équipage et dans l'hypothèse où le locataire désire recruter son équipage par ses propres moyens, il devra respecter les conditions énumérées au point 2.6.

2.5.3 Formes du contrat

Il est recommandé d'établir un contrat écrit, même si le décret ne l'exige, à des fins probatoires, que pour les navires d'une jauge brute supérieure à 10 tonneaux.

Le contrat de location comporte en principe les mentions suivantes :

- nom du navire, marque, caractéristiques techniques (longueur, largeur, tonnage...), mode de propulsion (voile, moteur), numéro d'immatriculation figurant sur le titre de navigation et la carte de circulation ;
- nom et adresse du propriétaire du navire, le cas échéant le numéro du registre du commerce et des sociétés (RCS) ;
- nom et adresse du loueur (numéro du RCS) ;
- nom et adresse du locataire ;
- durée de la période de location ;
- date de mise à disposition du navire au profit de l'affrètement ;
- date de restitution du navire au loueur ;
- montant de la caution et du loyer acquitté par le locataire.

En outre le contrat doit mentionner :

- lorsque le navire est loué sans équipage, les nom et adresse du locataire, ou de la personne (non professionnelle) responsable de la conduite du navire qui supporte la responsabilité civile et pénale du capitaine ;
- lorsque le navire est loué avec équipage :
 - o l'identité de l'armateur (nom ou raison sociale, adresse, numéro RCS), si l'armateur n'est pas le loueur ;
 - o l'effectif et la fonction de chacun des membres de l'équipage ; les nom et adresse du locataire, ou de la personne (non professionnelle) responsable de la conduite du navire qui supporte la responsabilité civile et pénale du capitaine.

2.6 Location avec équipage

2.6.1 Définition de l'armateur

La personne qui exerce l'activité de location de navires de plaisance, qu'elle en soit ou non propriétaire, peut proposer au locataire les services de marins professionnels qu'elle a recrutés. Dans ce cas, la qualité d'armateur au sens de l'article 2 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime lui est reconnue.

- Le loueur d'un navire de plaisance a également la faculté de recourir à la prestation de marin(s) professionnel(s), qui sont soit à leur compte, soit salariés d'une tierce entreprise. Dans ce cas, ce(s) marin(s) indépendant(s) ou cette dernière entreprise ont, au regard de l'article 2 de la loi du 13 décembre 1926 portant Code du travail maritime, la qualité d'armateur. Le contrat qui lie le propriétaire ou le loueur au prestataire de services d'accompagnement est un contrat qui implique que l'armateur

continue d'exercer son autorité sur les marins qu'il emploie. Toute situation contraire encourrait la qualification de prêt de main d'oeuvre qui est légalement prohibée.

Cette faculté de recourir à une prestation de services d'accompagnement est également ouverte au propriétaire ou au locataire d'un navire de plaisance (cf supra point 1.5).

Le propriétaire (non loueur) ou le locataire du navire de plaisance qui bénéficie d'une prestation d'accompagnement fournie par le loueur ou une tierce personne ne peut en aucun cas être considéré comme employeur du ou des marins qui assurent l'accompagnement.

2.6.2 Obligations incombant à l'armateur

Les principales obligations incombant à tout employeur de main d'oeuvre maritime, sont les suivants :

- engagement et rémunération des marins conformément aux dispositions du Code du travail maritime ;
- application des dispositions de ce Code relatives à la protection du marin contre les accidents du travail et les maladies survenues en cours d'embarquement et celles relatives au rapatriement ;
- paiement des cotisations salariales et contributions patronales résultant de l'emploi de ces marins à l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM) ;
- paiement des contributions patronales et de la CSG à la Caisse Nationale d'Allocations Familiales des Marins de Commerce (CNAFMC - 19 rue du Pot de Fer - 75005 PARIS) ;
- paiement des cotisations salariales et contributions patronales aux ASSEDIC. En effet l'ouverture du rôle d'équipage n'entraîne pas de fait accomplissement de ces procédures de droit commun ;

Par ailleurs, l'armateur doit satisfaire aux obligations du Code de commerce quant à son inscription au registre du commerce et des sociétés.

L'armateur ci-dessus défini est soumis à toutes les obligations de droit concernant les formalités relatives à la gestion des marins employés, notamment à l'ouverture des rôles d'équipage.

Toutefois, compte tenu de leur spécificité, les prestataires de services d'accompagnement peuvent se voir ouvrir, sous des conditions décrites ci-dessus, un "rôle d'entreprise" aux fins de faciliter la gestion des marins qu'ils emploient. Cette dernière modalité est également ouverte aux entreprises de convoyage de navires de plaisance visés par la circulaire n° 7 du 20 janvier 1993.

La demande d'ouverture d'un rôle d'entreprise est déposée auprès du quartier des affaires maritimes correspondant de l'entreprise prestataire de services d'accompagnement ou de convoyage.

2.6.3 Conditions d'ouverture d'un rôle d'entreprise

L'ouverture d'un rôle d'entreprise, par les services des Affaires maritimes, est subordonné à la production des éléments suivants :

- identification du demandeur ;
- activité de l'entreprise ou du travailleur indépendant ;
- engagement formel (au moyen du formulaire en annexe 1) de respecter les obligations rappelées au point 2.6.2 ainsi que les procédures de déclaration des services des marins (voir le point 2.6.5) ;
- engagement de caution (au moyen du formulaire en annexe 2) donné par un établissement bancaire de régler les cotisations et contributions dues à l'ENIM à raison de l'emploi de marins résultant de l'activité du demandeur.

Le montant de la caution est calculé comme suit :

- pour une entreprise dont l'activité a déjà donné lieu à paiement de cotisations et contributions à l'ENIM, le montant de la caution est égal à la somme, arrondie au millier de francs le plus proche, des montants des titres de perception émis à l'encontre de l'entreprise et correspondant aux douze derniers mois effectivement taxés (soit, selon les modalités d'appel retenues, les 12 dernières DMIST, les 4 dernières DTS ou les derniers titres semestriels outre-mer) ;
- dans le cas d'une entreprise sans activité avant la mise en oeuvre du cautionnement, ou dont l'activité a été insuffisante pour permettre une évaluation sur douze mois, la caution est calculée sur la base d'une déclaration du demandeur compte tenu de l'activité prévisionnelle de l'entreprise pour les douze prochains mois.

Le montant cautionné sera évalué, à l'issue de chaque année d'armement du rôle d'entreprise, s'il apparaît que les cotisations et contributions afférentes aux douze derniers mois effectivement taxés sont supérieures d'au moins 10% à ce montant.

L'original de l'engagement de caution doit être adressé au Trésorier payeur général, agent comptable de l'ENIM 3, place de FONTENOY 75700 PARIS par l'intermédiaire du quartier correspondant de l'armateur.

A défaut d'un tel engagement de caution, l'ouverture du rôle d'entreprise est soumise au versement, par le demandeur, entre les mains de l'agent comptable de l'ENIM, d'un dépôt de garantie correspondant à la moitié du montant des cotisations et contributions calculé comme indiqué ci-dessus. Ce versement est attesté par le comptable compétent. Le montant du dépôt

sera réévalué en fonction de l'activité constatée dans les mêmes conditions que celles applicables à la caution.

Lorsque ces éléments ont été fournis, le quartier des Affaires maritimes procède à l'identification du demandeur selon les procédures habituelles et délivre un numéro d'armateur.

Le non respect de l'un des engagements souscrits par le demandeur entraîne le retrait du rôle d'entreprise.

Le dépôt de garantie mentionné ci-dessus ne peut être considéré comme un règlement des cotisations et contributions dues à l'ENIM ; l'absence de règlement, dans les délais impartis, des appels de cotisations sociales émanant de l'ENIM entraîne ipso facto le retrait du rôle d'entreprise.

2.6.4 Composition de l'équipage

Ces navires ne doivent pas faire l'objet d'une décision d'effectif puisque la fourniture d'un équipage n'est pas obligatoire.

2.6.5 Enregistrement des services du marin

La prestataire de services d'accompagnement admis à la procédure du rôle d'entreprise, ci-après désigné par le terme "armateur", déclare les services des marins qu'il emploie à bord des navires de plaisance selon la procédure suivante :

- un "**rôle d'entreprise**" est ouvert au lieu et place d'un rôle d'équipage. Ce rôle d'entreprise porte le nom de l'entreprise et un numéro choisi dans une série de numéros spécifique établie par le CAAM ;
- le quartier d'armement ouvre pour l'armateur autant de rôles d'entreprise que de genres de navigation nécessaires à l'exercice des différentes activités qu'elle pratique ;
- l'armateur signale aux services des Affaires maritimes les navires (nom et n° d'immatriculation) devant figurer sur le rôle d'entreprise ad hoc et les périodes (date de début, date de fin) correspondantes. Ces services ont accès sous le transactionnel MALO à une transaction de mise à jour de la flotte des navires rattachés à un rôle d'entreprise. Il sera ainsi possible de consulter l'historique des rôles d'entreprise ;
- l'armateur déclare les services des marins sous le numéro du rôle d'entreprise correspondant au genre de navigation dans les conditions suivantes :
 - o la déclaration des embarquements, des congés et des périodes d'indemnisation consécutives à un accident du travail maritime ou une maladie en cours de navigation, à la charge de l'armateur, est effectuée au moyen des "déclarations des mouvements des marins" (remises au quartier ou transmises par télécopie). Ces services sont saisis par le quartier sous PRAM et sont traités selon la procédure DTS. Tous les autres services (notamment les périodes de pré-armement et de post-armement) sont déclarés sur l'imprimé "avis de position" ;

pour leur taxation, le quartier procède à l'émission de certificats de services selon les procédures habituelles.

Les modalités pratiques de la transaction informatique "rôle d'entreprise" sont explicitées par une note du CAAM.

Comme pour les rôles collectifs, le lien entre un marin et un navire particulier ne pourra pas être fait informatiquement.

Pour pallier cet inconvénient et permettre à l'administration d'effectuer les contrôles qui lui incombent, l'armateur doit tenir un registre qui portera les renseignements ci-après :

- pour chaque navire (désigné par son nom et son numéro d'immatriculation) les nom et prénom de tous les marins à bord ainsi que leurs dates d'embarquement et de débarquement et la fonction exercée.

Une liste récapitulative de l'équipage doit se trouver à bord de chaque navire.

2.6.6 Classement catégoriel des marins

Les marins sont classés, compte tenu des fonctions qu'ils exercent, dans les catégories prévues pour les marins du commerce par le décret du 7 mai 1952 modifié.

Le classement catégoriel des marins des navires de plaisance convoyés reste soumis aux dispositions prévues par la circulaire n° 7 du 20 janvier 1993.

CHAPITRE III

CONDITIONS D'UTILISATION DE NAVIRES AFFECTES A UNE ACTIVITE DE PLAISANCE SOUS FORME DE PRESTATIONS DE TRANSPORT

3.1 Objet

Le présent chapitre traite des navires affectés à une activité de plaisance, exploités commercialement sous la forme de prestations de transport de personnes, placés sous la conduite et la responsabilité d'un équipage professionnel permanent.

3.2 Régime administratif

Ces navires sont en principe pourvus d'un acte de francisation de navire de commerce. Ils sont astreints à la possession d'un rôle d'équipage délivré par le quartier des Affaires maritimes.

L'employeur de l'équipage professionnel a la qualité d'armateur au sens de l'article 2 du Code du travail maritime et l'équipage est engagé conformément aux dispositions de ce Code.

Le quartier d'armement (et de désarmement) est le "quartier correspondant" choisi par l'armateur, quel que soit le quartier d'immatriculation du navire.

Les opérations matérielles d'armement et de désarmement d'un navire peuvent être effectuées par n'importe quel quartier dit "de contact" mais pour le compte du "quartier correspondant" et sous une référence propre à ce dernier.

A l'occasion de la demande d'ouverture du rôle, l'armateur produit les contrats d'engagement maritime dont une copie est conservée par le quartier d'armement.

Le rôle d'équipage est armé au commerce et sert à la constatation des services des marins.

Pour l'enregistrement des services des marins, les procédures habituelles de constatation des services (PRAM DTS ou DMIST) sont utilisées.

Un rôle d'équipage est ouvert par navire. Par mesure de simplification, un rôle collectif peut être ouvert pour l'ensemble des navires exploités simultanément par l'armateur dès lors qu'ils concourent à un classement catégoriel uniforme.

3.3 Règles de sécurité

Tous les navires traités dans le présent chapitre doivent posséder un permis de navigation renouvelé annuellement à l'issue d'une visite du navire effectuée par le Centre de sécurité des navires. L'inscription NUC ou navire de charge selon les caractéristiques du navire est portée sur le permis de navigation.

Il convient de distinguer quatre groupes de navires :

3.3.1 Navires à voile d'une longueur inférieure à 25 mètres

Les navires à voile d'une longueur inférieure à 25 mètres doivent être approuvés pour la plaisance (division 224). Si leur longueur est supérieure à 10 mètres ils doivent, en outre, répondre aux dispositions complémentaires de la division 225

Les dispositions spécifiques concernant les navires à utilisation collective (NUC) d'une longueur égale ou supérieure à 10 mètres sont approuvées par le directeur régional des Affaires maritimes, après avis de la Commission régionale de sécurité.

3.3.2 Navires à voile d'une longueur supérieure à 25 mètres

Les navires à voile d'une longueur supérieure à 25 mètres sont approuvés par le directeur régional des Affaires maritimes après avis de la Commission régionale de sécurité et attribution d'un certificat de franc-bord par une société de classification reconnue.

Ils doivent répondre aux dispositions techniques du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié sur la sécurité des navires régissant les navires de charge et d'une

jauge brute inférieure à 500 - division 222 - . Un certificat de franc-bord doit leur être attribué par une société de classification reconnue.

3.3.3 Navires à moteur d'une longueur inférieure à 12 mètres

Ces navires doivent répondre aux dispositions techniques du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié sur la sécurité des navires régissant les navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500 - division 222 - et sont approuvés par le chef du Centre de sécurité.

Ces navires ne peuvent transporter plus de six passagers.

3.3.4 Navires à moteur d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres

Ces navires sont soumis aux mêmes prescriptions techniques que les navires à moteur de moins de 12 mètres. Ils sont approuvés par le directeur régional des Affaires maritimes après avis de la Commission régionale de sécurité et attribution d'un certificat de franc-bord par une société de classification reconnue.

Ils ne peuvent transporter plus de 12 passagers.

3.4 Composition de l'équipage

Aux termes du décret n° 67-432 du 26 mai 1967 l'effectif de tout navire armé avec un rôle d'équipage est fixé par l'armateur.

L'arrêté du 30 juin 1967 et la circulaire n° 28/3147 GM/2 du 30 juin 1967 précisent la réglementation applicable en matière de fixation des effectifs à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.

Aux termes du décret du 26 mai 1967 l'effectif est soumis au visa de l'Administrateur qui apprécie sa conformité aux règles relatives à la sécurité de la navigation et à la durée du travail.

Le visa de la décision d'effectif est donné par l'administrateur des affaires maritimes du quartier d'armement ou du "quartier correspondant" après contrôle :

- des caractéristiques techniques du navire ;
- des conditions relatives à la navigation effectuée ;
- du nombre de passagers transportés ;
- du détail de l'organisation du service à bord, comportant notamment la liste des tâches afférentes à chaque poste de travail.

3.5 Qualification professionnelle

La qualification professionnelle des marins est fixée, suivant les caractéristiques du navire, par :

- le décret n° 90-521 du 27 juin 1990 relatif à la délivrance du brevet et à l'exercice à titre professionnel des fonctions de patron à la plaisance (voile) ;
- le décret n° 93-1342 du 28 décembre 1993 relatif aux conditions d'exercice des fonctions de capitaine et d'officier à bord des navires de commerce et de plaisance (tableau I) ;
- l'arrêté du 24 juillet 1991 modifié relatif aux conditions nécessaires pour pouvoir être porté au rôle d'équipage d'un navire français en vue d'y remplir un emploi autre qu'un emploi d'officier.

3.6 Classement catégoriel

Les emplois sur les navires définis dans le présent chapitre donnent lieu aux classement prévus pour les navires de commerce par le décret du 7 mai 1952 modifié, à l'exception des emplois sur les navires de plaisance à utilisation collective au sens du décret n° 84-810 du 30 août 1984 qui donnent lieu aux classements catégoriels fixés par l'arrêté du 2 août 1988.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS DIVERSES

4.1 Utilisation des navires du patrimoine

4.1.1 Définition

On entend par navire du patrimoine, un navire construit et conçu avant 1950 ou construit à l'identique essentiellement avec des matériaux traditionnels.

4.1.2 Conditions d'utilisation

Les navires du patrimoine peuvent faire l'objet des modes d'utilisation décrits dans les trois chapitres précédents.

Toutefois, il peut être accepté que les navires du patrimoine titulaires d'un acte de francisation plaisance et d'un permis de navigation pour navire de plaisance portant la mention "utilisation collective" puissent aussi être exploités à titre commercial pour effectuer du transport de passagers.

Dans ce cas, ils doivent être placés sous la conduite et la responsabilité d'un équipage professionnel. La personne physique ou morale ayant la qualité d'armateur soumet une décision d'effectif au visa de l'administrateur des affaires maritimes territorialement compétent. Cette décision doit figurer dans les documents de bord.

Les personnes transportées à titre onéreux à bord de ces navires sont considérées comme des passagers et doivent être titulaires d'un billet de passage ou de croisière ou d'un ticket (cf article 65 du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966).

4.1.3 Règles de sécurité

Les règles de sécurité applicables sont, selon l'usage du navire, les dispositions des chapitres précédents de la présente circulaire.

4.2 Navires effectuant des sorties de pêche en mer

4.2.1 Définition

Navires effectuant des sorties de pêche en mer et destinés à la location avec ou sans équipage ou bien exploités commercialement avec un équipage permanent.

Les dispositions suivantes ne s'appliquent pas aux navires visés par l'article 10 de la loi du 1er avril 1942.

4.2.2 Conditions d'utilisation

Si le navire est destiné à la location avec ou sans équipage, les dispositions du chapitre II s'appliquent.

Si le navire est exploité commercialement avec un équipage permanent, les dispositions du chapitre III s'appliquent.

4.2.3 Règles de sécurité

Les règles de sécurité applicables sont, selon l'usage du navire, les dispositions des chapitres précédents de la présente circulaire.

4.2.4 Conditions d'exercice de la pêche en mer

Les conditions d'exercice de la pêche maritime de loisir sont définies par le décret n° 90-618 du 11 juillet 1990 auquel il convient de se reporter.

Les dispositions majeures de ce texte sont les suivantes :

- le produit de la pêche maritime de loisir ne peut être colporté, exposé ou vendu, et doit être "destiné à la consommation exclusive du pêcheur et de sa famille" ;
- les seuls engins dont la détention et l'utilisation sont autorisées, sont :
 - o des lignes grées pour l'ensemble d'un maximum de douze hameçons ;
 - o deux palangres munies chacune de trente hameçons ;

- deux casiers ;
- une foëne ;
- une épuisette ou "salabre".

Toutefois, sont autorisés la détention et l'usage :

- en Méditerranée, d'une grapette à dents,
- en Mer du Nord, Manche et Atlantique, d'un filet trémail d'une longueur maximale de cinquante mètres, sauf dans la partie des eaux salées des estuaires et des embouchures des fleuves et rivières en amont d'une limite fixée par arrêté du ministre chargé des pêches maritimes.

Les pêcheurs doivent respecter les restrictions à l'exercice de la pêche maritime apportées par les autorités administratives locales, ainsi que les tailles minimales de captures des poissons et autres animaux marins arrêtées par le ministre chargé des pêches maritimes.

Il est rappelé que la détention simultanée, à bord d'un navire, d'un scaphandre autonome et d'un équipement de pêche sous-marine est normalement interdite sauf dérogation accordée par le Directeur régional des Affaires maritimes après instruction de la demande par le quartier des Affaires maritimes.

Suivant la durée et la nature de la pêche pratiquée, des mesures d'hygiène et de conservation du poisson doivent être prises.

Vous voudrez bien me saisir des éventuelles difficultés d'application de la présente circulaire.

le Ministre de l'Équipement,
des transports et du tourisme.

-

-

ANNEXE 1

ENGAGEMENT CAUTIONNE

Je soussigné (1)

agissant en qualité de (2)

de (3)

demande l'admission au bénéfice du rôle d'entreprise prévu par

Je m'engage :

- à me conformer, à l'égard des marins que j'emploie, aux conditions d'engagement prévues par le code du travail maritime et, notamment, aux règles concernant les obligations des armateurs en matière d'accident, de maladie du marin et de rapatriement ;
- à signaler dans les formes et délais prescrits par la réglementation, les mouvements de ces marins ;
- à verser à M. le régisseur de Recettes et d'Avances de l'Etablissement National des Invalides de la Marine
à , les sommes dues à l'Etablissement National des Invalides de la Marine dans les délais impartis par les avis de sommes à payer qui me seront adressés.

Le présent engagement est garanti par (4) :

- le versement d'un dépôt de garantie d'un montant de entre les mains du régisseur ci-dessus désigné ;
- la caution fournie par (5) :

Fait en exemplaires à

• (1) Nom, prénom

(2) Fonctions du signataire

(3) Nom de l'employeur, raison sociale, adresse de la société

(4) Cocher le type de garantie retenu et annexer à la présente demande, soit le récépissé de dépôt délivré par le régisseur, soit la caution de l'établissement bancaire

(5) Désignation de l'établissement bancaire fournissant la caution

ANNEXE 2

ENGAGEMENT DE CAUTION

Nous soussignés (nom et prénoms du signataire) agissant en qualité de Directeur de (nom de l'organisme bancaire et adresse)

déclarons garantir solidairement et dans les conditions prévues par les articles 2011 et suivants du Code Civil, jusqu'à concurrence d'une somme de le règlement des cotisations, contributions et taxes qui seront dues à l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) par : (nom et adresse du redevable) au titre de la navigation et des services annexes effectués pendant une année à compter du date d'ouverture du rôle d'entreprise.

Cette garantie vaut pour toutes cotisations, contributions ou taxes qui resteraient impayées à l'expiration de la date limite de paiement figurant sur le ou les titres de perception se rapportant au rôle d'entreprise visé ci-dessus, ainsi que les intérêts moratoires y afférents.

Nous nous engageons personnellement par la présente et promettons de régler à la première demande de Monsieur le Trésorier Payeur Général, Agent comptable de l'Etablissement national des invalides de la marine ou du Comptable public localement chargé du recouvrement de ces cotisations, contributions et taxes, le montant de chaque titre laissé en tout ou partie impayé et entrant dans le cadre de cette garantie, aucune autorisation, démarche ou consentement de la part de (nom du redevable) n'étant requis pour ce paiement.

Dans le cas où le présent engagement devrait être mis à exécution, nous déclarons renoncer expressément et sans réserve à opposer à l'ENIM, en préalable ou en suite à cette exécution :

- le bénéfice de discussion prévu par l'article 2021 du Code Civil ;
- le bénéfice de division prévu par l'article 2026 du même Code ;
- l'exception de subrogation prévue par l'article 2029 du Code Civil, ainsi que tous autres droits ou oppositions découlant de ce Code ou de la législation en vigueur, si cette exception, ces droits ou ces oppositions devaient venir en concurrence avec les droits de l'ENIM et lui porter préjudice.

Le présent cautionnement sera renouvelé tacitement chaque année à compter de la date de renouvellement annuel du rôle d'entreprise. Son montant pourra être modifié à cette occasion, à l'initiative de l'ENIM, pour tenir compte de l'évolution de l'activité de l'entreprise.

Le montant de la nouvelle garantie exigée pour le renouvellement du rôle d'entreprise devra être porté à la connaissance du titulaire du rôle et de la caution deux mois au moins avant la fin du rôle en cours.

La caution pourra s'opposer au renouvellement de sa garantie en notifiant sa décision à l'ENIM et au titulaire du rôle :

- dans les huit jours après la notification du nouveau montant garanti lorsque cette décision sera fondée sur l'augmentation du montant ;
- deux mois au moins avant la fin du rôle en cours, lorsque cette décision sera fondée sur une autre cause que l'augmentation de sa garantie.

Toute notification destinée à l'ENIM devra être faite au quartier d'armement du rôle d'entreprise.

mentions à reproduire de la main de la caution :

Lu et approuvé

Bon pour cautionnement solidaire à concurrence de :

Le