

LE NAVIRE

Documents d'identité du navire

Document	Autorité qui l'établit	Au nom de	Législation correspondante
Certificat de nationalité Ship's Register	Autorité du pavillon (en France, douanes)	Etat du pavillon	Législation du Pavillon
Certificat de Franc Bord Load Line	Société de Classification	Etat du Pavillon	Convention Internationale sur les lignes de charge, 1966
Certificat de Tonnage Tonnage Certificate	Société de Classification	Etat du Pavillon	Convention Internationale sur la mesure des navires, 1969
Certificat de sécurité de l'équipement Safe Equipment Certificate	Société de Classification	Etat du Pavillon	SOLAS
Certificat de sécurité radio	Société de Classification	Etat du Pavillon	SOLAS
Licence radio	Service des télécommunications	Etat du Pavillon	Convention Internationale sur les radiocommunications
Certificat de Sécurité de Construction pour navire de charge Safe Construction Certificate	En France : Inspecteur de la sécurité des navires. Bahamas : Société de Classification	Etat du Pavillon	SOLAS CH.I Règle 10 & Conformités CH II-1 et II.2
Décision d'Effectif Safe manning certificate	Ministère chargé de la marine	Etat du Pavillon	IMO Résolution A.481 Lois de l'Etat
Certificat de prévention contre la pollution Oil Pollution Prevention Certificate	Société de Classification	Etat du Pavillon	MARPOL Annexe I

1) - Certificat de nationalité, ou Certificate of Registry. Porte en France le nom d'Acte de Francisation.

C'est le "carte d'identité", ou plutôt le passeport du navire. L'Etat du pavillon désigne l'autorité administrative chargée de délivrer ce document (En France, les Douanes). Sur ce passeport est indiqué le nom du navire, le nom de son propriétaire, le lieu et la date de naissance

(construction), sa longueur, largeur, creux. Son type de propulsion, son nombre de mats, son volume brut et net (tonnage), sa puissance et sa vitesse, la date de son inscription au registre, et, parfois, le nom de son Capitaine (celui-ci est impérativement indiqué sous pavillon Bahamas, mais est absent sur l'Acte de Francisation)

L'inscription doit être faite par le propriétaire, lequel paye une taxe d'inscription, et une taxe annuelle.

L'inscription au registre d'un Etat est subordonnée à un certain nombre d'obligation. Pour porter le pavillon français, un navire doit appartenir à un propriétaire français, ou être affrété coque nue par un Français.

En France, l'Acte de Francisation porte le nom des propriétaires successifs, leur adresse, le nombre de parts de chacun en cas de copropriété, les dates de mutation de propriété, le nom des gérants s'il y a lieu, les conventions concernant les dettes de la copropriété, mention des contrats d'affrètement coque nue, les sûretés et hypothèques constituées, les procès-verbaux de saisie, les changements de port d'attache (Douane) et/ou d'immatriculation (Affaires Maritimes)

voir

Les "pavillons de complaisance" sont des pays qui permettent l'inscription sur leur registre de navires dont le propriétaire est étranger. Ainsi, par exemple, les Bahamas

2) - Certificat International de Franc Bord (Load Line Certificate). Ce document indique l'enfoncement maximum acceptable du navire, pour qu'il soit seaworthy

Rappel histoire, tendance armateurs à charger au maximum

Ce certificat détermine le "franc bord", c'est à dire la distance entre le pont principal du navire, et une ligne appelée "ligne de franc bord", qui doit rester hors de l'eau.

En fait, il y a plusieurs lignes, le navire ayant le droit à un enfoncement supérieur dans les zones tropicales, et moins important en hiver dans l'Atlantique Nord. Les différentes zones (tropicale, été, hiver, hiver atlantique nord), sont définies par la convention.

3) - Le certificat de tonnage (International Tonnage Certificate) indique le volume du navire, était traditionnellement exprimé en tonneaux. L'unité internationale, depuis la ratification de la convention de LONDRES de 1969 sur le jaugeage des navires (ratifiée par la France le 31 Octobre 1980) est, plus prosaïquement, l'UMS. Il y a deux chiffres, le tonnage brut (gross tonnage, GRT), volume du navire machine et aménagements équipage compris, et le tonnage net (net tonnage, NRT), qui est en principe le volume "utile", c'est à dire les espaces marchandises sous pont. Le tonnage sert pour l'établissement des taxes, et pour classer les navires en différentes catégories, selon leur taille. Le nombre de marin, la qualification du Capitaine, dépendent du tonnage.

En fait, la convention permet de retirer un certains nombres d'espaces, pourtant utilisés. De plus le volume de pontée n'entre pas dans le calcul. Certains navires, pour diminuer les taxes, ou faire des économies d'équipage, sont ainsi construits, non en fonction des besoins, mais en fonction des paragraphes de la convention.

Par exemple, il existe beaucoup de navires de 1559 tx, car la réglementation change après 1600. Il existe également des certificats de tonnages particuliers pour le calcul des droits dans certaines zones. Ainsi du certificat spécial pour le canal de Suez, et du certificat pour le canal de Panama.

4) - Certificat de sécurité du matériel d'Armement (Cargo Ship Safety Equipment Certificate). Délivré pour deux ans, il donne la composition de la drome de sauvetage. Ce certificat garantie que le navire est bien équipé de tout le matériel nécessaire à la sauvegarde de la vie humaine en mer, et indique le nombre de personnes que le navire peut emmener. Il est établi après une

inspection, et le certificat d'inspection décrit le matériel effectivement à bord au moment de l'inspection.

On racontait, lorsque j'étais à l'école de la marine marchande, que certains navires de pêche empruntaient aux voisins le matériel nécessaire pour le jour de l'inspection. Aujourd'hui les pêcheurs français sont plus soucieux de leur vie. Mais il existe des navires sous pavillon de complaisance où le certificat ne recouvre pas la réalité.

5) - Certificat de sécurité radio (Cargo Ship Safety Radio Certificate). Depuis le TITANIC, les navires doivent être équipés d'une station radio. Le nombre des appareils obligatoire, leur type, varie selon le tonnage du navire, et évolue dans le temps avec l'évolution des techniques. Ce certificat est établi après une inspection, effectuée par un spécialiste. Le rapport d'inspection, annexé au certificat, donne une description complète du matériel.

6) - Le permis d'utiliser une station radio (Ship Radio Communication Licence). Tout navire, y compris un voilier de plaisance, ne peut utiliser une station radio sans autorisation de l'Etat du pavillon qui fixe les limites de l'utilisation de la station, et les règles à respecter, en particulier l'obligation d'embarquer un radiotélégraphiste qualifié.

7) - Le certificat de sécurité de construction pour les navires de charge (Safe Construction Certificate) est délivré par l'Etat du Pavillon, en France par les Affaires Maritimes et est valable 3 ans. Il certifie que les inspections réglementaires, concernant coque, machine, armement, ont été faites (par la société de classification), en que le navire est en état de prendre la mer, en accordance avec les prescriptions de la convention SOLAS. Il est accompagné d'un "document joint", délivré chaque année après visite annuelle, conformément à la SOLAS règle 6b/CH.I. L'obligation de ce certificat devrait permettre d'éviter que des tombeaux flottants naviguent. Il n'en est rien, grâce à l'existence de sociétés de classifications peu regardantes.

8) - Le certificat d'armement (Safe Manning Certificate) indique le nombre minimum d'hommes d'équipage qualifiés, fonction par fonction, qui doivent être embarqués pour pouvoir conduire le navire.

9) - Le certificat international de prévention DE la pollution par les hydrocarbures (International Oil Pollution Prevention Certificate, IOPP), est délivré pour 5 ans par l'Etat du Pavillon (en France Administrateur des Affaires Maritimes), après inspection du navire, et garantie que celui-ci est conforme à la réglementation en vigueur pour le type de navire considéré (MARPOL Annexe I règle 4). Une visite annuelle intermédiaire est obligatoire.

10) - Le Permis de Navigation, document particulier à la France, prévu par la loi du 5 Juillet 1983, et Décret du 30 Août 1984, est établi après contrôle de la visite annuelle, et rappelle les conditions dans lesquelles le navire est autorisé à naviguer.