MINISTÈRE
DE LA MER

*Liberté*
*Égalité*
*Fraternité*

**Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer**
**Direction des affaires maritimes**

Paris, le 23 décembre 2021

*Sous-direction des gens de mer*

Réf : GM3-01-22
Affaire suivie par : Catherine Rodolphe-Merot
catherine.rodolphe-merot@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 40 81 21 22

Le directeur des affaires maritimes
à
*Destinataires in fine*

**Objet** : **Note de cadrage sur l'exploitation d'un navire de conception plaisance en fonction de l'usage (personnel et/ou professionnel)**

La loi n°2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue et l'ordonnance n°2020-234 du 11 mars 2020 modifient la règlementation relative aux titres de navigation applicables aux navires de conception plaisance. Un navire de conception plaisance peut désormais avoir un double usage personnel et professionnel. Le titre de navigation détenu devra être conforme à l'usage : carte de circulation pour un usage personnel et permis d'armement pour un usage professionnel[1].

Ce dispositif réglementaire vise à répondre à trois objectifs :

1) S'adapter à la réalité des activités économiques et professionnelles de plaisance et de tourisme, marquées par la saisonnalité, la pluriactivité, l'intermittence et le mélange d'activités professionnelles et privées ;
2) Sécuriser et professionnaliser ces activités qui se développent en marge des activités professionnelles traditionnelles (commerce et pêche) ;
3) Faciliter le passage de marins issus d'activités traditionnelles à ces activités émergentes de plaisance professionnelle ou d'activités côtières.

Les activités de loisirs et de tourisme, distinctes des activités traditionnelles de l'économie maritime, se caractérisent par une offre extrêmement modulable et agile correspondant à un marché en croissance et en mutation permanente. Elles peuvent prendre plusieurs formes : location coque nue, location avec marin professionnel, balades en mer, livraison de produits aux usagers de la mer, taxi, etc.

[1] Cf. article R5232-6 du code des transports.

Par conséquent, l'usage des navires de conception plaisance peut être multiple (personnel, de formation et professionnel). Un même navire peut parfois même être utilisé pour plusieurs activités et donc être caractérisé par un double-usage (usage personnel et professionnel).

Cette note a pour objectif d'aider les services dans l'instruction des demandes concernant ces différents usages et le double-usage des navires de conception plaisance ainsi que cela est permis par la législation et réglementation en vigueur.

Sans prétendre à l'exhaustivité des situations, elle présente les éléments suivants :

- Les différents usages d'un navire de conception plaisance et les titres de navigation correspondants (I)
- Le double-usage d'un navire de conception plaisance (II)

Textes de référence :

-Code des transports, notamment les articles L5231-1 à L5236-2

-Décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires

## I) Les différents usages d'un navire de conception plaisance et les titres de navigation correspondants

Les titres de navigation maritime sont délivrés en fonction de l'usage qui est fait du navire de conception plaisance[2] :

- Un usage personnel (seul ou appuyé par un marin professionnel) (1) ;
- Un usage de formation (2) ;
- Un usage professionnel (3).

Ces usages sont définis par le décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires.

Les deux titres délivrés sont les suivants :

- La carte de circulation (article L5234-1 du Code des transports) : délivrée aux navires utilisés pour un usage personnel ainsi que les navires de plaisance de formation et les engins de sport nautique définis par voie réglementaire.
- Le permis d'armement (article L5232-1 du Code des transports) : délivré à tout navire utilisé pour un usage professionnel, à l'exclusion des navires de plaisance de formation définis par voie réglementaire.

Pour mémoire, le statut de personne physique ou morale, d'association ou de société est sans aucun effet sur le statut du navire ou des marins, ces derniers n'étant définis que par l'activité envisagée.

1) Usage personnel

[2] Navires répondant aux normes de sécurité de la division 240 ou de la division 241 ou de la division 242 ou de la division 244 ou de la division 245.

Cet usage concerne *les navires de plaisance utilisés à titre privé par son propriétaire, une association à but non lucratif, un locataire qui en a l'entière disposition ou un emprunteur à titre gratuit, pour une navigation de loisir ou de sport (3.1 de l'article 1 du décret 84-810).*

**Dans ce cas, le navire doit détenir une carte de circulation.**

Les pratiques identifiées rentrant dans cet usage sont les suivantes :

- navigation privée (propriétaire /prêt du navire) ;
- location coque nue entre particuliers ;
- location coque nue par une société de location de navire ;
- convoyage de navire de plaisance.

L'article L5546-1-6 du Code des transports offre la possibilité, dans le cadre de cette utilisation, pour un particulier propriétaire ou locataire d'un navire, de faire appel à une ETM pour la mise à disposition d'un marin professionnel[3]. Le marin est salarié de l'ETM. La déclaration de son activité sera faite par l'ETM au travers de la DSN. Un contrat lie l'ETM à l'utilisateur du navire.

De même un particulier, propriétaire ou locataire peut faire appel à un « marin indépendant » pour une prestation de service (skippage ou convoyage). Le marin sera alors lié au particulier par un contrat de prestation de service et il déclarera son activité via l'application THETYS. L'activité du « marin indépendant » répond à la définition de l'article L5511-1 du Code des transports. Il a donc l'obligation dans le cadre de sa prestation de remplir toutes les conditions réglementaires applicables aux marins professionnels (aptitude médicale, titre de formation et de qualification[4]).

Par conséquent, les titres jeunesse et sport (BPJEPS) ne sont pas acceptés pour pratiquer les activités de convoyage ou de location avec skipper.

La situation de location avec skipper (salarié ou prestataire) se distingue de la navigation professionnelle en ce qu'elle :

- consiste à louer un navire « coque nue » sans équipage professionnel (à la différence d'un NUC qui est loué, par places, par cabines ou dans sa globalité, avec un équipage professionnel) ;
- est formalisée soit par un double contrat de prestation (location du navire et contrat de skippage), soit par un unique contrat si la même entité effectue les deux prestations à condition que ces dernières soient clairement distinguées ;
- implique que le locataire conserve la direction de l'expédition maritime et soit libre de ses trajets. A noter que le chef de bord est responsable de la conduite nautique (définition de la division 240).

2) <u>Usage de formation</u>

Cet usage concerne *tout navire de plaisance utilisé dans le cadre des activités :*

*- d'un établissement d'activités physiques ou sportives, mentionné à l'article L. 322-2 du code du sport, qui organise à titre principal et à des fins de formation la pratique d'une activité aquatique, nautique ou subaquatique à l'exclusion de toute autre activité, notamment de transport de passagers ou de navigation touristique, sans lien direct avec formation à une la pratique d'une activité physique ou sportive ;*

[3] Alinéa 3 de l'article L5511-1 du code des transports.

[4] correspondant aux capacités qu'il doit avoir et aux fonctions qu'il est appelé à exercer à bord du navire (article L5521-2 du code des transports).

*- d'un établissement de formation agréé visant à l'obtention des titres permettant la conduite des navires de plaisance (3.2 de l'article 1 du décret 84-810).*

**Dans ce cas, le navire doit détenir une carte de circulation.**

Les pratiques identifiées rentrant dans cet usage sont :

- les navires des écoles de voiles (support de l'enseignement ou surveillance des stagiaires) ;
- les navires des clubs de formation à la plongée subaquatique ;
- les bateaux écoles ;
- les navires de formation à la pêche de loisir en mer ;
- les navires encadrant une randonnée de VNM ;
- les navires utilisés pour une activité nautique (bouée tracté, parachute ascensionnelle, ski nautique...).

Ces activités doivent toutes être rattachées à un établissement d'activités physiques et sportives ou d'un établissement de formation (bateau-école).

En plus du permis de conduire lorsque le navire est à moteur, le chef de bord doit être détenteur d'un certain nombre de titres permettant la conduite de navire de plaisance de formation suivant le cadre de son exercice :
- pour les établissements jeunesse et sport : en particulier d'un brevet professionnel de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport (BJEPS)
- pour les bateaux-écoles (cf art 3.2 du décret 2007-1167 du 2 août 2007 : en particulier d'un permis plaisance et d'une autorisation d'enseigner basée soit sur un titre délivré par la profession (un CQP) soit un titre de niveau V dans le nautisme c'est-à-dire un BJEPS en lien avec l'activité pratiquée.

Cette catégorie de travailleur ne dépend pas du régime des gens de mer (Code des transports), leur statut relève du Code du sport.

3) <u>Usage professionnel</u>

Cet usage concerne deux secteurs professionnels : la plaisance professionnelle et les services côtiers.

**3.1 La plaisance professionnelle (NUC)**

**Est un navire de plaisance à utilisation commerciale (NUC) devant disposer d'un permis d'armement "commerce", tout navire de plaisance (sauf NAC cf 3.2) utilisé pour une prestation commerciale d'embarquement de passagers au sens du 3.3 de l'article 1 du décret 84-810,** dans les conditions suivantes :

a) Le navire est placé sous la responsabilité de l'armateur ou de son représentant, le capitaine ;

b) Le navire effectue une navigation touristique ou sportive, à l'exclusion de toute exploitation d'un service régulier ;

c) Le nombre de passagers ne peut excéder douze passagers sur un navire à propulsion mécanique et trente passagers sur un navire à voile, sauf s'il s'agit d'un navire à voile historique conçu avant 1965 ou de la réplique individuelle d'un tel navire, sur lequel le nombre de passagers n'excède pas cent vingt ;

Les pratiques identifiées rentrant dans cet usage sont celles correspondantes à une navigation de tourisme et de loisir :

- les promenades en mer, à l'exclusion des lignes régulières ;
- les croisières avec skipper ;
- les navires de pêche de loisir au gros (hors cadre APS) ;
- les yachts.

**3-2 Les services côtiers (NAC)**

**Est un navire d'activités côtières (NAC), le navire qui effectue des prestations de services multiples dans les limites suivantes (4 de l'article 1 du décret 84-810)** :

- navire à moteur de longueur inférieure à 12 mètres, effectuant une navigation à moins de 6 milles de son point de départ et moins de 2 milles de la côte en transportant moins de 12 passagers avec une puissance propulsive inférieure à 160 kw ;
- navire à voile de longueur inférieure à 12 mètres effectuant une navigation diurne à moins de 6 milles d'un abri et transportant moins de 12 passagers.

**Dans ces deux cas, le navire doit disposer d'un permis d'armement « commerce » mais offrira la possibilité de bénéficier d'un régime simplifié pour les gens de mer qui travailleront à bord.**

**Les titres de formation requis sont les suivants :** le chef de bord est détenteur d'un brevet d'aptitude à la conduite de petits navires ou / et d'un brevet d'aptitude à la conduite de petits navires à voile (décret n°2015-723 du 24 juin 2015, annexe II tableau IX).

A noter, le régime des NAC permet également, dans les mêmes limites de puissance, de taille et d'éloignement précitées, d'exercer d'autres activités professionnelles à l'exclusion de la pêche et de l'ostréiculture notamment :

- les promenades en mer, à l'exclusion des lignes régulières ;
- taxi ;
- servitudes portuaires ;
- les navires de service (navette, avitaillement, poubelles…) ;
- surveillances des plans d'eau (ex parc marins) ;
- ventes de produits aux usagers de la mer ;
- etc.

**Dans le cadre d'un usage professionnel, que le statut du navire soit NUC ou NAC, le navire doit détenir un permis d'armement.**

Il doit être en possession de l'ensemble des documents listés à l'article R5232-1 du code des transports pour la délivrance du permis d'armement notamment :

- le permis de navigation (si requis) ;
- les certificats d'assurance(s) ;
- la proposition d'effectif minimal (non requis pour un PA simplifié) ;
- le titre unique de francisation et d'immatriculation ou titre d'enregistrement à compter du 01/01/2022.

Les marins composant l'équipage doivent répondre à l'ensemble des exigences pour exercer la profession de marin conformément au code des transports. Ils doivent figurer sur la liste d'équipage détenue à bord.

Le marin peut être salarié (contrat de travail maritime) ou non salarié (chef d'entreprise).

La déclaration d'activité est faite via la DSN (maritime) par l'employeur du marin salarié ou directement par le marin non salarié via THETYS (sauf pour les futurs NAC : application du régime terrestre).

## II) Le double-usage d'un navire de conception plaisance

Le double-usage concerne les navires de conception plaisance utilisés **comme navires personnels (titulaires d'une carte de circulation), souhaitant être utilisés à usage professionnel en tant que NUC ou NAC (permis d'armement) conformément au R5232-6 du code des transports.**

Tout opérateur qui souhaite utiliser son navire selon plusieurs usages successifs (identifiés ci-dessus) **doit respecter l'ensemble des exigences liées à chacun des usages.**

**Au début de sa double activité** un propriétaire de navire de plaisance (détenant déjà sa carte de circulation) doit faire les démarches de professionnalisation de son navire afin d'obtenir son permis d'armement.

La problématique actuelle réside dans la gestion informatique du navire en question avec deux bases de données (PUMA et NAVPRO) qui n'ont aucune interconnexion. Un travail est en cours de réalisation pour faciliter la gestion informatique de ces navires ayant une double activité nécessitant une carte de circulation ou un permis d'armement.

En parallèle, une modification est en cours pour inclure une nouvelle fonctionnalité sur le portail de l'armateur. Ce dernier devra alors pouvoir déclarer en ligne sur le portail de l'armateur, alternativement et sans sollicitation nouvelle de l'administration, le statut utilisé .

Pour être autorisé à pratiquer le double-usage, il faut que le propriétaire fasse les démarches pour:

- être identifié comme propriétaire et / ou exploitant (armateur) dans ADMINISTRE ;
- maintenir le navire sous PUMA et l'enregistrer simultanément sous NAVPRO (double enregistrement plaisance/professionnel). Le navire conserve alors ses marques extérieures du registre plaisance ;
- être habilité sur le portail de l'armateur ;
- obtenir un permis de navigation auprès du CSN (validé par le logiciel GINA) si requis ;
- faire la demande de délivrance du permis d'armement.

Thierry COQUIL

Thierry COQUIL thierry.coquil Signature numérique de Thierry COQUIL thierry.coquil Date : 2021.12.23 16:37:47 +01'00'

**Destinataires :** DDTM/DML, Directions Outre-mer (DM, DGTM, DTAM), DIRM NAMO, DIRM MEMN, DIRM SA, DIRM MED, GU RIF

**Copie à** : DAM/GM, DAM/MAN, DAM/STEN2, DAM/MNP, DAM/MFC, chrono GM3

Tél : 33(0)1 40 81 21 22
92055 La Défense cedex

Tél : 33(0)1 40 81 21 22
92055 La Défense cedex