

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

#### TRANSPORTS, MER ET PÊCHE

**Arrêté du 6 juin 2013 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (création de la division 210 « Jaugeage maritime » et modification des divisions 120, 130 et 140 du règlement annexé)**

NOR : TRAT1239377A

**Publics concernés :** constructeurs, propriétaires, exploitants et équipages de navires, agents des affaires maritimes, sociétés de classification, fabricants et organismes de certification et de contrôle d'équipements marins.

**Objet :** définition des règles de délivrance du certificat national et international de jaugeage des navires.

**Entrée en vigueur :** le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

**Notice :** le présent arrêté est pris en application du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution. Il insère une nouvelle division 210 « Jaugeage maritime » au règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires précisant les règles techniques applicables en matière de jaugeage des navires. Il modifie par ailleurs les divisions 110 « Généralités », 120 « Liste des titres et certificats », 130 « Délivrance des titres de sécurité » et 140 « Organismes techniques » conformément aux dispositions nouvelles du décret n° 84-810 précité.

**Références :** le texte modifié par le présent arrêté peut être consulté, dans sa rédaction issue de cette modification, sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

Le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Vu le décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution ;

Vu l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires ;

Vu l'avis de la Commission centrale de sécurité dans sa 862<sup>e</sup> session en date du 8 novembre 2012,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Le règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifié conformément aux dispositions des articles 2 à 5 du présent arrêté.

**Art. 2.** – La division 120 « Liste des titres et certificats » du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

Un nouvel article 120.5, intitulé « Titres et certificats délivrés au titre de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires », est créé comme suit après l'article 120.4 :

« Les titres et certificats délivrés en vertu de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, telle qu'amendée, sont les suivants :

INTITULÉ DU CERTIFICAT	TEXTES DE RÉFÉRENCE	NAVIRES CONCERNÉS
Certificat international de jaugeage des navires	Convention de 1969 sur le jaugeage des navires TM5/Circ.5 Résolution MSC 234 (82) Res A 388 (10) Res A 493 (XII) Res A 747 (18) Res A 758 (18)	Tout navire d'une longueur de référence égale ou supérieure à 24 mètres effectuant une navigation internationale

Les articles suivants sont renumérotés en conséquence.

Un nouvel article 120.15, intitulé « Certificat national de jaugeage », est créé comme suit après l'article 120.14 :

« Tout navire, s'il n'est pas soumis à l'obligation de détenir un certificat international de jauge, est muni d'un certificat national de jaugeage :

INTITULÉ DU CERTIFICAT	TEXTES DE RÉFÉRENCE	NAVIRES CONCERNÉS
Certificat national de jaugeage des navires	Division 210	Tout navire (hors plaisance) d'une longueur égale ou supérieure à 15 m Tout navire de plaisance à usage personnel ou de formation d'une longueur égale ou supérieure à 24 m Tout navire de plaisance à utilisation commerciale d'une longueur égale ou supérieure à 15 m

Les articles suivants sont renumérotés en conséquence.

**Art. 3.** – La division 130 « Délivrance des titres de sécurité » du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

Le paragraphe 1 de la partie B de l'article 130.7 « Déclaration de mise en chantier ou d'acquisition d'un navire à l'étranger. – Déclaration de mise en refonte, modifications importantes ou grande réparation » est remplacé comme suit :

« 1. Tout navire dont les titres sont délivrés par l'administration au sens des paragraphes III (2°) et III (3°) de l'article 3-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié :

« Lorsqu'une mise en refonte, de grandes réparations, ou des modifications importantes soit impliquent des changements aux caractéristiques du navire, tel que précédemment examiné, et dont les titres sont délivrés par l'administration au sens des paragraphes III (2°) et III (3°) de l'article 3.1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié, soit intéressent la sécurité du navire, la prévention de la pollution ou l'hygiène habitabilité, l'exploitant du navire en transmet une déclaration au chef de centre de sécurité compétent (cf. modèle annexe 130.A.4). Le cas échéant, une copie de cette déclaration est adressée à la société de classification habilitée. Il joint les plans et documents relatifs aux travaux à effectuer ainsi que, s'il y a lieu, l'attestation d'intervention de la société de classification habilitée certifiant qu'elle a été chargée d'intervenir pendant les travaux et mentionnant les points qui feront l'objet d'examens, de constatations ou d'épreuves de sa part et confirmant les cotes et marques prévues (cf. modèle annexe 130.A.6).

« Lorsque les travaux sont réalisés à l'étranger, l'exploitant du navire en informe également l'autorité consulaire.

« Les plans et documents sont transmis, par l'exploitant du navire et sous sa responsabilité, au président de la commission d'étude compétente dans les conditions prévues à l'article 130.39, à l'article 130.42 et à l'article 130.44. »

Les parties A et B de l'article 130.8 « Modalités de délivrance et de renouvellement du permis de navigation » sont remplacées comme suit :

« 1. Le permis de navigation atteste que les vérifications effectuées dans les conditions arrêtées par le ministre chargé de la mer n'ont pas permis de détecter de défaut apparent de nature à empêcher le navire de prendre la mer pour des motifs de sécurité, d'habitabilité ou d'hygiène du navire, de prévention des risques professionnels maritimes ou de prévention de la pollution.

« 2. Le permis de navigation est délivré et renouvelé si, lorsqu'ils sont requis, tous les autres titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution, ainsi que le certificat prévu par l'article 42-3 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié, sont en cours de validité. Sa date d'échéance ne peut dépasser la date de fin de validité de l'un quelconque des autres titres.

« 3. Pour tous les navires faisant l'objet d'un suivi de la part d'une société de classification habilitée, le permis ne peut être renouvelé qu'après présentation d'une attestation d'intervention de ladite société (cf. annexe 130.A.6). Cette attestation n'est renouvelée par la société de classification habilitée qu'en cas de modification de son périmètre d'intervention.

« 4. Préalablement à la délivrance du permis de navigation, pour les navires dont les titres sont délivrés par l'administration au sens des paragraphes III (2°) et III (3°) de l'article 3-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié, l'autorité compétente, après avis de la commission d'étude compétente, indique qu'elle ne s'y oppose pas, compte tenu de l'avancement et du résultat de l'étude des plans et documents.

« 5. Le permis de navigation peut être renouvelé sans visite préalable par le chef du centre de sécurité des navires ou son délégué, lorsque la date de fin de validité a fait l'objet d'une limitation par application des dispositions du paragraphe 2.

« 6. Lorsque le permis est renouvelé ou délivré sous réserve de la réalisation de prescriptions dans des délais fixés, l'exploitant notifie au centre de sécurité des navires compétent si la prescription n'a pas été réalisée dans les délais impartis.

« B. – Navire de plus de 12 mètres, et dont les titres sont délivrés par l'administration au sens des paragraphes III (2°) et III (3°) de l'article 3-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié :

« Le permis de navigation d'un navire de longueur hors tout supérieure ou égale à 12 mètres et dont les titres sont délivrés par l'administration au sens des paragraphes III (2°) et III (3°) de l'article 3-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié est délivré et renouvelé par le président de la commission de visite de mise en service ou périodique selon les modalités suivantes :

« 1. La durée de validité du permis de navigation est de un an maximum, à l'exception des navires aquacoles d'une longueur hors tout inférieure à 24 mètres pour lesquels la durée de validité est de cinq ans maximum.

« 2. Le permis de navigation peut être prorogé par le chef du centre de sécurité des navires compétent, ou son délégué, ou l'autorité consulaire sur accord du chef du centre de sécurité des navires. Il ne peut pas être prorogé au-delà des limites de validité des autres titres internationaux de sécurité et de prévention de la pollution, eux-mêmes prorogés, si nécessaire, suivant les dispositions du présent règlement.

« 3. L'exploitant du navire est tenu de prévenir, par écrit, le centre de sécurité des navires compétent, un mois avant la date d'expiration du ou des titres de sécurité du navire. L'exploitant du navire indique au chef de centre le port dans lequel il envisage que la visite soit effectuée.

« 4. A l'appui de sa demande de renouvellement, l'exploitant du navire atteste par écrit que depuis sa dernière visite le navire n'a pas subi de modifications, ou en présente la liste exhaustive. »

Le premier alinéa de la partie C de l'article 130.8 « Modalités de délivrance et de renouvellement du permis de navigation » est remplacé comme suit :

« Les navires dont les titres sont délivrés par une société de classification habilitée au sens du paragraphe I (1°) de l'article 3-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié sont soumis à la procédure de transfert prévue par l'article 130.21 »

Le paragraphe 3 de la partie C de l'article 130.8 « Modalités de délivrance et de renouvellement du permis de navigation » est remplacé comme suit :

« 3. Le permis de navigation est délivré et renouvelé par le chef de centre de sécurité des navires ou son délégué sur la base des mentions portées sur les certificats internationaux délivrés par la société de classification habilitée, après vérification de l'adéquation des informations présentées à l'administration par les éléments suivants :

- « – demande de permis ;
- « – déclaration de mise en chantier ;
- « – rapport de visite et attestation d'intervention de la société de classification habilitée ;
- « – constatations éventuelles lors des visites spéciales ou inopinées. »

Le paragraphe 7 de l'article 130.9 « Périodicité de renouvellement du permis de navigation des navires de charge et de pêche de moins de 12 mètres » est remplacé comme suit :

« 7. Sous réserve de l'échéance de l'inspection de la carène (art. 130.56), la périodicité est définie de la manière suivante :

- « – navire ayant un critère d'évaluation inférieur ou égal à 5. La durée de validité du permis de navigation est de cinq ans maximum ;
- « – navire ayant un critère d'évaluation compris entre 6 et 9. La durée de validité du permis de navigation est de deux ans et demi maximum ;
- « – navire ayant un critère d'évaluation supérieur ou égal à 10. La durée de validité du permis de navigation est d'un an maximum. »

Après l'article 130.13 « Renouvellement du certificat national de franc-bord », un chapitre V est créé comme suit :

#### « CHAPITRE V

#### « Certificat de jaugeage des navires

« Art. 130.14. – Délivrance d'un certificat de jaugeage pour un navire d'une longueur supérieure ou égale à 15 mètres.

« En application de l'article 3-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié, le certificat de jaugeage d'un navire d'une longueur hors tout supérieure ou égale à 15 mètres est délivré par une société de classification habilitée au titre de la division 140 du présent règlement.

« Toute demande de jaugeage ou de rejaugage est à adresser par l'armateur à une société de classification visée dans l'annexe 140.A.1 "Liste des sociétés de classification habilitées et de leurs compétences respectives".

« Une copie de la demande est adressée par l'autorité compétente au service des douanes du lieu de construction du navire lorsque celui-ci est construit en France ou à celui choisi comme port d'attache par le propriétaire dans les autres cas en application de l'article L. 5114-2 du code des transports et de l'article 5 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires.

« Une copie du certificat de jaugeage est adressée par l'autorité compétente au bureau de douane où est francisé le navire.

« Art. 130.15. – Délivrance d'un certificat de jaugeage pour un navire d'une longueur inférieure à 15 mètres.

« En application de l'article 3-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié, le certificat de jaugeage d'un navire d'une longueur hors tout inférieure à 15 mètres est délivré par le chef de centre de sécurité des navires ou son délégué.

« Les demandes de jaugeage s'effectuent conformément aux dispositions de l'article 130.7 de la présente division. Chaque demande doit comprendre, *a minima*, les éléments suivants :

« 1. Le support de la demande, constitué par la déclaration dont le modèle figure à l'annexe 130.A.4 de la présente division ;

« 2. Le document préparatoire à la délivrance d'un certificat national de jaugeage des navires dont le modèle figure à l'annexe 210.A.4 de la division 210.

« Une copie de la demande est adressée par l'autorité compétente au service des douanes du lieu de construction du navire lorsque celui-ci est construit en France ou à celui choisi comme port d'attache par le propriétaire dans les autres cas, en application de l'article L. 5114-2 du code des transports et de l'article 5 du décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires.

« Une copie du certificat de jaugeage est adressée par l'autorité compétente au bureau de douane où est francisé le navire.

« Art. 130.16. – Délivrance de certificats de jaugeage provisoires.

« Un certificat de jaugeage provisoire peut être délivré à un navire dans les cas suivants :

« 1. En application de l'article 130.10 et de l'article 130.11 de la présente division ;

« 2. Pour lui permettre d'être francisé provisoirement et de naviguer dans l'attente de son jaugeage définitif et de la délivrance d'un certificat de jaugeage définitif.

« La délivrance d'un certificat provisoire s'effectue pour une durée de trois mois renouvelable une fois. Sous réserve de conditions particulières, l'autorité compétente ou la société de classification habilitée peut toutefois proroger ce délai pour une durée toujours déterminée.

« Art. 130.17. – Durée de validité du certificat de jaugeage.

« Le certificat de jaugeage reste valable sans condition de durée sauf si une des conditions de suspension des titres de sécurité prévues par le décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié, entraîne une modification de la jauge attribuée ou lorsque le navire cesse définitivement de battre pavillon français et, pour les navires entrant dans le champ d'application de la réglementation internationale, au plus tard trois mois après le changement de pavillon.

« Art. 130.18. – Demande de rejaugage d'un navire.

« Toute demande de rejaugage d'un navire d'une longueur inférieure à 15 mètres doit être motivée vis-à-vis d'une obligation réglementaire correspondant à l'exploitation réelle du navire.

« Dans ce cadre, l'armateur présente une demande de rejaugage conformément au modèle présenté en annexe 130.A.4 au chef de centre de sécurité des navires compétent, accompagnée des éléments suivants :

« 1. Eléments objectifs présentant la nécessité de rejauger le navire ;

« 2. Le document préparatoire à la délivrance d'un certificat national de jaugeage des navires dont le modèle figure à l'annexe 210.A.4 de la division 210.

« Après étude des éléments, le chef de centre de sécurité des navires ou son délégué peut délivrer dans un délai de trois mois, un nouveau certificat de jaugeage, après avoir réalisé, ou non, une visite à bord du navire.

« Art. 130.19. – Jaugeage pour le transit par les canaux de Suez et de Panamá.

« Les navires peuvent être pourvus, à leur demande, des certificats et documents suivants :

« – le certificat spécial de jaugeage pour le canal de Suez ;

« – le document préparatoire PC/UMS pour le canal de Panamá.

« Ces certificats sont émis, pour tout navire en faisant la demande, par une société de classification habilitée. »

Les chapitres et articles suivants sont renumérotés en conséquence.

Le paragraphe 4 de l'article 130.20 « Délivrance des titres et certificats prévus par les conventions internationales pertinentes » est remplacé comme suit :

« 4. Préalablement à la délivrance des titres et certificats internationaux, pour les navires dont les titres sont délivrés par l'administration au sens des paragraphes III (2°) et III (3°) de l'article 3-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié, l'autorité compétente, après avis de la commission d'étude compétente, indique qu'elle ne s'y oppose pas, compte tenu de l'avancement de l'étude des plans et documents. »

Le paragraphe 3 de l'article 130.22 « Délivrance et renouvellement d'un certificat d'exemption » est remplacé comme suit :

« 3. Pour les navires dont les titres et certificats sont délivrés par l'administration au titre des paragraphes III (2°) et III (3°) de l'article 3-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié, la demande d'exemption est sollicitée auprès de la commission d'étude compétente, par la personne désignée par la déclaration de mise en chantier, d'acquisition à l'étranger, de mise en refonte, modifications importantes ou grande réparation. »

L'article 130.34 « Navires à passagers » est remplacé comme suit :

« Sans préjudice des dispositions de l'article 130.32 et de l'article 130.33, la construction et l'entretien de la coque, des machines principales et auxiliaires, des installations électriques et automatiques de tous les navires à passagers concernés par l'article 6 de la directive 2009/45/CE et de tous les autres navires à passagers doivent satisfaire aux normes spécifiées en vue de la classification suivant les règles d'une société de classification habilitée.

« L'exploitant du navire présente à la commission d'étude ou de visite une attestation d'intervention de la société de classification habilitée (cf. modèle annexe 130.A.6). »

Le titre de la partie A de l'article 130.35 « Plans et documents à fournir » est remplacé comme suit :

« A. – Navire dont les titres et certificats sont délivrés par l'administration au titre des paragraphes III (2°) et III (3°) de l'article 3-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié : »

Le paragraphe 1 de l'article 130.35 « Plans et documents à fournir » est remplacé comme suit :

« 1. Pour les navires dont les titres et certificats sont délivrés par l'administration au titre des paragraphes III (2°) et III (3°) de l'article 3-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié, les plans et documents permettant de vérifier que les prescriptions des règlements applicables sont satisfaites sont fournis par l'exploitant du navire ou son représentant, dans les conditions prévues à l'article 130.39, à l'article 130.42, à l'article 130.44 et à l'article 130.59. »

Le paragraphe 13 de l'article 130.35 « Plans et documents à fournir » est remplacé comme suit :

« 13. Tout plan modifié par rapport à un plan antérieurement soumis porte un indice permettant de le différencier du plan original ou des plans modificatifs établis par la suite ainsi qu'un descriptif succinct des modifications. Un exemplaire en est expédié à chacun des destinataires prévus à l'article 130.39, à l'article 130.42, et à l'article 130.59. »

Le titre de la partie B de l'article 130.36 « Navires identiques à un navire tête de série » est remplacé comme suit :

« B. – Navire dont les titres et certificats sont délivrés par l'administration au titre des paragraphes III (2°) et III (3°) de l'article 3-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié : ».

Le paragraphe 1 de la partie B de l'article 130.36 « Navires identiques à un navire tête de série » est remplacé comme suit :

« 1. Pour les navires dont les titres et certificats sont délivrés par l'administration au titre des paragraphes III (2°) et III (3°) de l'article 3-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié, après avis de la commission de sécurité compétente, les documents communs des navires de série peuvent n'être soumis à étude qu'une seule fois. Cependant tous les documents visés par l'annexe 130.A.3 doivent être individualisés, pour chacun des navires. »

Le premier alinéa de l'article 130.37 « Navires existants acquis à l'étranger » est remplacé comme suit :

« Les dossiers des navires existants acquis à l'étranger sont présentés dans les mêmes conditions que ceux des navires neufs, sous réserve des dispositions prévues au présent article.

« Les dispositions du présent article s'appliquent à tous les navires dont les titres et certificats sont délivrés par l'administration au titre des paragraphes III (2°) et III (3°) de l'article 3-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié. »

Le paragraphe 1 de la partie A de l'article 130.37 « Navires existants acquis à l'étranger » est remplacé comme suit :

« 1. Dans le cas d'un navire spécial de plus de 500 UMS, navire de charge de plus de 500 UMS, et navire à passagers battant pavillon d'un Etat membre de l'Espace économique européen, en application du règlement (CE) n° 789/2004 et de l'accord sur l'Espace économique européen tel qu'amendé, l'administration en charge du registre cédant, ou la société de classification agréée agissant en son nom (voire le cas échéant l'exploitant du navire), présente à la commission d'étude ou à la société de classification habilitée compétente et au chef du centre de sécurité des navires compétent, ou à son délégué, les éléments suivants :

- « – les titres et certificats internationaux de sécurité définitifs exigibles, en cours de validité à la date du changement de pavillon, délivrés par l'autorité du pavillon précédent ;
- « – le dossier de sécurité du navire, qui doit comporter les informations suivantes :
- « – le rapport de visite de mise en service et des essais ayant abouti à la délivrance des titres ;

- « – l'attestation de maintien de classe ;
- « – les cotes et marques de la nouvelle société de classification, s'il y a lieu ;
- « – les conditions d'exploitation du navire ;
- « – l'attestation d'absence de certificat d'exemption ou, dans le cas d'exemption, le justificatif de l'accord de l'exemption délivré par le registre cédant ;
- « – les plans et documents tels que requis par l'article 130.35 en particulier les documents devant être approuvés ou visés, les manuels d'exploitation, les certificats d'approbation des équipements marins. »

Le paragraphe 1 de la partie B de l'article 130.37 « Navires existants acquis à l'étranger » est remplacé comme suit :

« 1. Dans le cas d'un navire de pêche battant pavillon d'un Etat membre de l'Espace économique européen et bénéficiant d'un certificat de conformité à la directive 97/70/CE délivré pour un navire neuf, l'administration en charge du registre cédant, ou la société de classification agréée agissant en son nom (voire le cas échéant l'exploitant du navire), présente à la commission d'étude ou à la société de classification habilitée compétente et au chef du centre de sécurité des navires compétent, ou à son délégué, les éléments suivants :

- « – les titres et certificats internationaux de sécurité définitifs exigibles, en cours de validité à la date du changement de pavillon, délivrés par l'autorité du pavillon précédent ;
- « – le dossier de sécurité du navire, qui doit comporter les informations suivantes :
  - « – le rapport de visite de mise en service et des essais ayant abouti à la délivrance des titres ;
  - « – l'attestation de maintien de classe ;
  - « – les cotes et marques de la nouvelle société de classification, s'il y a lieu ;
  - « – les conditions d'exploitation du navire ;
  - « – l'attestation d'absence de certificat d'exemption ou, dans le cas d'exemption, le justificatif de l'accord de l'exemption délivré par le registre cédant ;
  - « – les plans et documents tels que requis par l'article 130.35, en particulier les documents devant être approuvés ou visés, les manuels d'exploitation, les certificats d'approbation des équipements marins. »

Le paragraphe 1 de la partie C de l'article 130.37 « Navires existants acquis à l'étranger » est remplacé comme suit :

« 1. Dans le cas d'un navire spécial de plus de 500 UMS, navire de charge de plus de 500 UMS, et navire à passagers battant pavillon d'un Etat autre qu'un Etat membre de l'Espace économique européen, l'exploitant du navire présente à la commission d'étude ou à la société de classification habilitée compétente et au chef du centre de sécurité des navires compétent, ou à son délégué, les éléments suivants :

- « – les titres et certificats internationaux de sécurité définitifs exigibles, en cours de validité à la date du changement de pavillon, délivrés par l'autorité du pavillon précédent ;
- « – les plans et documents requis par l'annexe 130.A.1 de la présente division. Les documents devant être approuvés par l'administration au titre des conventions internationales doivent être présentés visés par l'autorité du pavillon précédente ;
- « – les plans et documents tels que requis par l'article 130.35. Les plans et documents requis sont transmis, avec le visa de la société de classification habilitée au titre de la classification. »

L'article 130.38 « Navire d'un type particulier » est remplacé comme suit :

« L'examen du dossier d'un navire d'un type particulier est subordonné à la présentation des documents pertinents requis à l'article 130.35 et des documents complémentaires définis par l'autorité compétente, après avis de la commission de sécurité compétente. »

Le paragraphe 3 de l'article 130.39 « Soumission des documents et examen en commission centrale de sécurité » est remplacé comme suit :

« 3. Les plans et documents soumis à l'examen de la commission doivent, préalablement à leur envoi à la commission, être visés par une société de classification habilitée, de façon à attester de leur examen par cette société de classification conformément à son règlement de classe et suivant les domaines techniques requis (cf. art. 130.32). Les plans et documents relatifs à des domaines techniques non couverts par le règlement de classe de la société de classification habilitée ne sont pas soumis à cette obligation de visa. Les plans et documents, y compris ceux modifiés, sont transmis accompagnés des commentaires de la société de classification habilitée. »

Le paragraphe 4 de l'article 130.42 « Soumission des documents à une commission régionale de sécurité » est remplacé comme suit :

« 4. Pour les navires soumis à l'obligation de classification, les plans et documents soumis à l'examen de la commission doivent, préalablement à leur envoi à la commission, être visés par une société de classification habilitée, de façon à attester de leur examen par cette société de classification conformément à son règlement de classe et suivant les domaines techniques requis (cf. art. 130.32). Les plans et documents, y compris ceux modifiés, sont transmis accompagnés des commentaires de la société de classification habilitée. »

Les paragraphes 1 et 2 de l'article 130.44 « Examen local » sont remplacés comme suit :

- « 1. Constitution du dossier navire :

« Le dossier d'étude spécifié à l'article 130.35 comprend au minimum les pièces suivantes :

« – une déclaration de l'exploitant du navire précisant :

« – les conditions d'exploitation prévues ;

« – la désignation précise du matériel d'armement stocké sur le pont et sa masse ;

« – la masse maximale de la cargaison et sa répartition à bord ;

« – les plans de structure et d'échantillonnage visés à l'article 130.33, paragraphe 2 ;

« – un plan des formes ;

« – un plan d'ensemble ;

« – une fiche de renseignements généraux ;

« – le procès-verbal de réception en usine du moteur ou la déclaration de puissance établie par le constructeur ;

« – un jeu de schémas concernant les installations ci-dessous :

« – installation et circuit de combustible ;

« – circuits eau de mer, d'assèchement et d'incendie ;

« – installation électrique ;

« – un bilan électrique ;

« – les certificats d'approbation des équipements requis au titre des divisions 310 et 311 ;

« – l'attestation d'intervention de la société de classification habilitée indiquant les limites de service et particulièrement la puissance propulsive maximale continue que la structure du navire peut supporter conformément aux dispositions de l'article 130.33, paragraphe 2.

« L'exploitant du navire transmet en outre un calcul justificatif réalisé par le chantier de construction du navire, attestant des efforts de poids et de poussée maximaux, ainsi que l'indication de la puissance propulsive maximale continue correspondante que la structure arrière du navire peut supporter.

« 2. Examen des documents :

« Les plans et documents constituant le dossier navire sont examinés par le chef de centre de sécurité des navires ou son délégué, qui peut requérir un avis complémentaire auprès de la commission régionale de sécurité, sur une disposition particulière du navire.

« Les plans de structure et d'échantillonnage sont visés au préalable par une société de classification habilitée, selon les dispositions de l'article 130.33. »

Le paragraphe 3 de l'article 130.48 « Visite de mise en service » est remplacé comme suit :

« 3. Le chef du centre de sécurité des navires compétent ou de son délégué, peut autoriser la délivrance des titres de sécurité et de prévention de la pollution d'un navire français mentionnés au III de l'article 3-1 du décret n° 84-810. Dans ce cas, l'autorité consulaire procède à cette délivrance, sur demande du chef du centre de sécurité des navires compétent ou de son délégué. »

Le paragraphe 5 de l'article 130.50 « Visite périodique » est remplacé comme suit :

« 5. Le chef du centre de sécurité des navires compétent peut autoriser le renouvellement des titres de sécurité et de prévention de la pollution d'un navire français mentionnés au III de l'article 3-1 du décret n° 84-810. Dans ce cas, l'autorité consulaire procède au visa ou renouvellement, sur demande du chef du centre de sécurité des navires compétent ou de son délégué. »

L'article 130.55 « Organisation des visites » est remplacé comme suit :

« Les visites visées de l'article 130.48 à l'article 130.54, des navires français à l'étranger sont organisées par le chef du centre de sécurité des navires compétent, en concertation avec les autres chefs de centres susceptibles d'être concernés par des visites de navires dans la même région et à la même époque, et en liaison avec l'autorité consulaire. »

Le premier alinéa de l'article 130.59 « Dossier du navire au centre de sécurité des navires compétent » est remplacé comme suit :

« Après clôture de l'étude par la commission compétente, l'exploitant du navire transmet un exemplaire des plans et documents du navire au dernier indice, visés par l'article 130.35, au centre de sécurité des navires compétent. »

Dans l'annexe 130.A.3 « Navires effectuant de la navigation internationale. – Certificats spécifiques et documents soumis à approbation. – Etude et visas », les alinéas suivants : « Disposition applicable pour tout navire dont les titres et certificats sont délivrés par l'administration au titre des paragraphes II (2°) et II (3°) de l'article 3-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié : » sont remplacés par :

« Disposition applicable pour tout navire dont les titres et certificats sont délivrés par l'administration au titre des paragraphes III (2°) et III (3°) de l'article 3-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié : ».

L'annexe 130.A.4 « Modèle de déclaration de mise en chantier » est remplacée comme suit :

**Déclaration de mise en chantier, d'acquisition à l'étranger, de mise en refonte, modifications importantes ou grande réparation. – Demande de désignation d'un centre de sécurité des navires compétent. – Demande de jaugeage ou rejaugage d'un navire. – Demande de délivrance d'un permis de navigation**

*Article 130.7 et article 130.8 de la division 130 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires*

Nature de la déclaration	Mise en chantier	
	Acquisition à l'étranger (préciser pavillon d'origine)	
	Demande de désignation d'un centre de sécurité des navires compétent	
	Refonte, modifications importantes ou grande réparation	
	Demande de délivrance d'un permis de navigation	
	Demande de jaugeage	
	Demande de rejaugage	

Nom du navire	
Immatriculation ou numéro IMO	
Type de navire	
Matériaux de construction	
Jauge brute estimée	
Jauge brute calculée	
Longueur hors tout (cf. définition du décret)	
Longueur de référence (cf. définition du décret) Largeur (uniquement pour les navires de moins de 15 mètres)	
Creux (uniquement pour les navires de moins de 15 mètres)	
Nombre de l'équipage	
Nombre passagers	
Nombre personnel spécial (cf. définition du décret)	
Date (prévue) de pose de quille	
Date prévue de mise en service	
Type d'exploitation envisagée	

Nom de l'exploitant du navire	
-------------------------------	--



Coordonnées de l'exploitant du navire		
Chantier		
Coordonnées du chantier		
Qualité, nom et coordonnées de la personne physique mandatée par l'exploitant du navire comme interlocuteur de l'administration	Exploitant du navire	
	Chantier	
	Autre	
Qualité, nom et coordonnées de la personne physique mandatée par l'exploitant du navire pour présenter à l'administration des demandes de dérogation ou d'exemption	Exploitant du navire	
	Chantier	
	Autre	

Suivi par une société de classification	Oui	Non
Nom et coordonnées de la société de classification Cotes et marques prévues		

Existence d'un contrat de construction, ou de réparation	Oui	Non
--	-----	-----

Nom et qualité du déclarant (obligatoirement exploitant du navire)	
Date	
Lieu	
Signature	

Dans le cas où, en cours de construction, les caractéristiques principales du navire ou le service auquel il est destiné sont modifiées, l'exploitant du navire fait une nouvelle déclaration.

Toute modification des éléments mentionnés sur cette fiche doit être signalée à l'administration, sans délai. »

L'annexe 130.A.6 « Modèle d'attestation d'intervention d'une société de classification habilitée » est remplacée comme suit :

**« Attestation d'intervention d'une société de classification habilitée »**

*Article 130.32, article 130.33, article 130.34 de la division 130 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires*

Nom du navire	
Immatriculation	
Référence registre d'une société de classification (si requis)	

Type de navire	
Jauge brute	
Longueur hors tout	
Nombre équipage	
Nombre passagers	
Nombre du personnel spécial	
Date prévue de pose de quille	
Type d'exploitation	

Nom de la société de classification	
Coordonnées de la société de classification	
Nom de l'exploitant du navire	
Coordonnées de l'exploitant du navire	

Domaines techniques suivis par la société de classification au titre de l'article 130.32	Construction de la coque	
	Compartimentage	
	Stabilité à l'état intact	
	Stabilité après avarie	
	Installations de mouillage	
	Machine	
	Chaudières	
	Installations frigorifiques	
	Installations hydrauliques	
	Installations électriques	
	Prévention contre l'incendie : protection	
	Prévention contre l'incendie : détection	
	Prévention contre l'incendie : extinction	
	Prévention contre l'incendie : ventilation	
Evacuation		
Prévention de la pollution		

Navires « délégués »	Etudes et visites réalisées conformément à la division 215	
	Etudes et visites réalisées conformément à la division 217	

APPROBATION DE LA STRUCTURE AU TITRE DE L'ARTICLE 130.33	
Caractéristiques de service et de navigation	
Puissance propulsive prise en compte	

Navires à passagers suivis par la société de classification au titre de l'article 130.34	Construction et entretien de la coque	
	Machines principales et auxiliaires	
	Installations électriques	
	Automatismes	

Visa de la société de classification		
Date		
Lieu		

**Art. 4.** – La division 140 « Organismes techniques » du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

Un paragraphe n° 3 est ajouté à l'annexe 140.A.1 « Liste des sociétés de classification habilitées et de leurs compétences respectives » comme suit :

« 3. Certificats de jaugeage des navires délivrés au nom de l'Etat pour tous les navires d'une longueur hors tout supérieure ou égale à 15 mètres :

H : Habilitation comprenant l'étude, la réalisation des visites à bord et la délivrance, le retrait et la suspension des certificats de jaugeage des navires, en application des dispositions du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié.

	CERTIFICATS/VISITES	BUREAU Veritas	DET NORSKE Veritas	GERMANISCHER Lloyd	LLOYD'S Register	RINA Services SpA
1	Visites relatives au certificat international de jaugeage des navires/Certificat international de jaugeage des navires	H	H	H	H	H
2	Visites relatives au certificat national de jaugeage des navires/certificat national de jaugeage des navires	H	H	H	H	H

**Art. 5.** – La division 210 intitulée « Jaugeage maritime » du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est créée comme suit :

« CHAPITRE I<sup>er</sup>

« Généralités

« Art. 210.1. – Objet et champs d'application :

« La présente division précise les règles de jaugeage des navires battant pavillon français qui doivent être pourvus de certificats de jaugeage, en application de l'article 3 du décret n° 84-810 modifié, ainsi que les modalités de délivrance de ces derniers. En conséquence, elle s'applique à tout navire battant ou destiné à battre pavillon français à l'exclusion des navires de plaisance à usage personnel d'une longueur inférieure à 24 mètres, telle qu'elle est définie à l'article 210.4.

« Selon les cas définis dans la présente division, tous les navires entrant dans le champ d'application doivent être pourvus d'un des deux certificats de jaugeage suivants :

- « – le certificat international sur le jaugeage maritime de Londres de 1969 ;
- « – le certificat national de jaugeage.

« En outre, les navires peuvent être pourvus des certificats et documents suivants :

- « – le certificat spécial de jaugeage pour le canal de Suez ;
- « – le document préparatoire PC/UMS pour le canal de Panama.

« *Art. 210.2. – Définitions.*

« Aux fins de la présente division, les expressions suivantes désignent :

« 1. Réglementation internationale : les articles et les annexes de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ainsi que les circulaires et les résolutions de l'Organisation maritime internationale afférentes.

« 2. Réglementation communautaire : les règles de jaugeage qui résultent du règlement 2930/86 du Conseil modifié par le règlement 3259/94 du Conseil et la décision 95/84/CE.

« 3. Réglementation nationale : les règles de jaugeage autres que celles indiquées aux 1 et 2 telles qu'elles sont définies par la présente division.

« 4. Règles de jauge de Suez : les règles de jaugeage résultant de la Commission internationale du tonnage réunie à Constantinople en 1873, modifiées par les autorités du canal de Suez.

« 5. Règles de jauge de Panama : les règles pour le jaugeage des navires pour accéder aux péages pour l'usage du canal de Panamá ainsi que les accords et notices des autorités du canal afférentes.

## « CHAPITRE II

### « *Jaugeage selon la convention internationale de 1969*

« *Art. 210.3. – Champs d'application.*

« La convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires s'applique aux navires qui battent pavillon français d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres qui effectuent des voyages internationaux.

« Elle ne s'applique pas :

- « 1. Aux navires de guerre ;
- « 2. Aux navires d'une longueur inférieure à 24 mètres ;
- « 3. Aux navires exclusivement affectés à la navigation :

« *a)* Sur les Grands Lacs d'Amérique du Nord et sur le Saint-Laurent, à l'ouest d'une loxodromie tracée du cap des Rosiers à la pointe ouest de l'île d'Anticosti et prolongée, au nord de l'île d'Anticosti, par le méridien 63° W ;

« *b)* Sur la mer Caspienne ;

« *c)* Sur le Rio de la Plata, le Parana et l'Uruguay, à l'ouest d'une loxodromie tracée de Punta Rasa (Cabo San Antonio) en Argentine à Punta del Este en Uruguay.

« En outre, un navire qui, au moment de son départ pour un voyage quelconque, n'est pas soumis aux dispositions de la convention n'y est pas astreint en raison d'un déroutement quelconque par rapport au parcours prévu, si ce déroutement est provoqué par le mauvais temps ou s'il est dû à toute autre cause de force majeure.

« Pour tout navire entrant dans le champ d'application de la convention, la réglementation internationale constitue le jaugeage de référence du navire. Sauf stipulation expresse contraire, les jauges brute et nette calculées selon cette réglementation sont celles utilisées pour toutes les réglementations applicables aux navires qui font référence aux jauges brute et nette.

« *Art. 210.4. – Définitions.*

« Aux fins du présent chapitre, sauf disposition expresse contraire prévue par les articles et les annexes de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ainsi que les circulaires et les résolutions de l'Organisation maritime internationale afférentes, les définitions suivantes s'appliquent :

« *Art. 210.5. – Définitions générales.*

« 1. "convention" désigne la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ;

« 2. "règles" désigne les règles figurant en annexe de la convention ;

« 3. "voyage international" désigne un voyage par mer entre un pays auquel s'applique la présente Convention et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement ;

« 4. La "jauge brute" traduit les dimensions hors tout d'un navire déterminées conformément aux dispositions de la Convention ;

« 5. La "jauge nette" représente la capacité d'utilisation d'un navire déterminée conformément aux dispositions de la convention ;

« 6. "navire neuf" désigne un navire dont la quille est posée, ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent, à la date ou postérieurement à la date d'entrée en vigueur de la convention ;

« 7. “navire existant” désigne un navire qui n’est pas un navire neuf ;

« 8. “longueur” désigne une longueur égale à 96 % de la longueur totale à la flottaison située à une distance du dessus de quille égale à 85 % du creux minimum sur quille, ou à la distance entre la face avant de l’étrave et l’axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans les navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue.

« Art. 210.6. – Définitions utilisées pour le calcul des jauges brute et nette.

« 1. Pont supérieur.

« Le pont supérieur est le pont complet le plus élevé, exposé aux intempéries et à la mer, dont toutes les ouvertures situées dans les parties exposées aux intempéries sont pourvues de dispositifs permanents de fermeture étanches aux intempéries, et en dessous duquel toutes les ouvertures pratiquées dans les flancs du navire sont munies de dispositifs permanents de fermeture étanches aux intempéries. Dans les cas où le pont supérieur présente des décrochements, on prend comme pont supérieur la ligne de la partie inférieure du pont exposé aux intempéries et son prolongement parallèlement à la partie supérieure de ce pont.

« a) Une interruption dans le pont supérieur qui s’étend sur toute la largeur du navire et mesure plus d’un mètre de long est considérée comme un décrochement (cf. annexe 210.A.1, figure 1).

« b) Les décrochements situés en dehors de la “longueur” ne doivent pas être pris en considération.

« c) S’il existe une interruption dans le pont supérieur qui ne se prolonge pas jusqu’au bordé du navire, elle doit être considérée comme une niche sous le niveau du pont supérieur (cf. annexe 210.A.1, figure 2).

« d) Dans le cas d’un navire qui a, dans la muraille au-dessous du pont supérieur, des ouvertures qui ne sont pas fermées mais qui forment des niches limitées par des cloisons et des ponts étanches aux intempéries, le premier pont situé au-dessous de telles ouvertures doit être considéré comme le pont supérieur (cf. annexe 210.A.1, figure 3).

« 2. Creux sur quille.

« Le creux sur quille est la distance verticale mesurée du dessus de la quille à la face inférieure du pont supérieur au livet.

« a) Sur les navires en bois ou de construction composite, cette distance est mesurée en partant de l’arête inférieure de la râblure de quille. Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses, ou lorsqu’il existe des galbords épais, cette distance est mesurée à partir du point où le prolongement vers l’axe de la ligne de la partie plate du fond coupe les côtés de la quille.

« b) Sur un navire ayant une gouttière arrondie, le creux sur quille se mesure jusqu’au point d’intersection des lignes hors membres du pont et du bordé, prolongées comme si la gouttière était de forme angulaire.

« c) Lorsque le pont supérieur présente des décrochements et que la partie surélevée de ce pont se trouve au-dessus du point où l’on doit déterminer le creux sur quille, ce dernier est mesuré jusqu’à une ligne de référence prolongeant la ligne de la partie inférieure du pont parallèlement à la partie surélevée.

« 3. Largeur.

« La largeur du navire est la largeur maximale au milieu du navire, mesurée hors membres pour les navires à coque métallique et mesurée hors bordé pour les navires à coque non métallique.

« Le milieu du navire est le milieu de la “longueur” du navire, c’est-à-dire telle que l’extrémité avant de cette longueur coïncide avec la face avant de l’étrave.

« 4. Espaces fermés.

« Les espaces fermés sont tous les espaces limités par la coque du navire, par des cloisons fixes ou mobiles, par des ponts ou des toitures d’abri, autres que des tauds fixes ou amovibles. Aucune interruption dans un pont ni aucune ouverture dans la coque du navire, dans un pont, dans une toiture d’abri ou dans les cloisons d’un espace, pas plus que l’absence de cloisons, n’exempte un espace de l’inclusion dans les espaces fermés.

« a) Le volume des panneaux d’écoutes de type pontons étanches en acier est compris dans le calcul du volume total des espaces fermés du navire.

« b) Les navires à usages multiples qui sont équipés pour transporter une cargaison avec les écoutes ouvertes ou fermées doivent toujours être mesurés les panneaux d’écoutes considérés comme étant fermés.

« c) Les mâts, mâtereaux, grues, socles de grues et structures d’appui de conteneurs, qui sont inaccessibles, situés au-dessus du pont supérieur et séparés des autres espaces fermés sur tous leurs côtés, ne doivent pas être inclus dans le volume total des espaces fermés. Les puits d’aération dont la section ne dépasse pas 1 m<sup>2</sup> sont également exclus. Les grues mobiles ne sont pas visées par ces conditions.

« Types spécifiques de navire.

« 4.1. Transporteurs de bétail.

« Ces navires se caractérisent par la présence, au-dessus du pont supérieur, d’un ou plusieurs ponts entre lesquels sont disposés des corrals pour le bétail et les espaces qui les desservent, séparés par des rambardes, des garde-fous ou des coursives.

« Les corrals pour bétail et les espaces qui les desservent, exposés à l’air libre, équipés de support, garde-fous et de rambardes qui maintiennent le bétail à l’intérieur, doivent être inclus dans les espaces fermés.

« 4.2. Navires bassins.

« Ces navires se caractérisent par l'absence de panneaux d'écoutes au-dessus de l'espace à cargaison et par la présence d'un pont-bassin situé au-dessus du tirant d'eau sur quille avec constructions latérales (cf. annexe 210.A.1, figures 6, 7 et 8).

« L'espace situé au-dessus du pont-bassin destiné au transport de cargaison et délimité sur au moins trois côtés par des constructions délimitées par des cloisons et un pont supérieur doit être inclus dans les espaces fermés.

« 4.3. Porte-conteneurs ouverts.

« Un porte-conteneurs ouvert est un navire qui est conçu pour le transport de conteneurs et dont la forme est celle d'un "U" ouvert, dont au moins 66,7 % de la surface d'ouverture de l'écoute au-dessus de la cargaison est ouverte, pourvu d'un double fond au-dessus duquel sont situées des constructions latérales élevées, dépourvu de panneaux d'écoutes sur le pont supérieur et ne comportant pas de pont complet au-dessus du tirant d'eau sur quille (cf. annexe 210.A.1, figure 9).

« Pour l'application de la convention internationale de 1969, le pont supérieur est le pont le plus élevé exposé aux intempéries et à la mer. L'absence de panneaux d'écoutes sur ce pont n'empêche pas d'inclure l'espace situé au-dessous dans les espaces fermés.

« 5. Espaces exclus.

« Nonobstant les dispositions du paragraphe 4 ci-dessus, les espaces décrits aux alinéas *a* à *e* du présent paragraphe sont dénommés espaces exclus et ne sont pas compris dans le volume des espaces fermés. Cependant, tout espace ainsi défini qui remplit au moins l'une des trois conditions suivantes doit être traité comme espace fermé :

- « – l'espace est muni de bauquières ou d'autres dispositifs permettant d'arrimer du fret ou des provisions ;
- « – il existe un dispositif de fermeture des ouvertures ;
- « – la construction laisse une possibilité quelconque de fermeture.

« Dans le cas d'un navire roulier où l'espace situé à l'extrémité d'une construction est muni de dispositifs permettant d'arrimer la cargaison, cet espace doit être inclus dans les espaces fermés et dans le calcul du volume total du navire.

« Les espaces fermés décrits au paragraphe 4 ci-dessus pour les navires d'un type spécifique sont toujours inclus dans le volume total du navire.

« *a i*) Les espaces situés à l'intérieur d'une construction en face d'une ouverture d'extrémité allant de pont à pont, exception faite d'un bandeau ne dépassant pas de plus de 25 millimètres (un pouce) la hauteur des barrots de pont contigus, et dont la largeur est égale ou supérieure à 90 % de la largeur du pont par le travers de l'ouverture. Cette disposition doit être appliquée de manière à n'exclure des espaces fermés que l'espace compris entre l'ouverture proprement dite et une ligne parallèle à la ligne ou au fronton de l'ouverture, tracée à une distance de celle-ci égale à la moitié de la largeur du pont par le travers de l'ouverture (cf. annexe 210.A.2, figure 1) ;

« *a ii*) Si, en raison d'une disposition quelconque, à l'exception de la convergence du bordé extérieur, la largeur de l'espace en question devient inférieure à 90 % de la largeur du pont, on ne doit exclure du volume des espaces fermés que l'espace compris entre le plan de l'ouverture et une ligne parallèle passant par le point où la largeur de l'espace devient égale ou inférieure à 90 % de la largeur du pont (cf. annexe 210.A.2, figures 2, 3 et 4) ;

« *a iii*) Quand un intervalle complètement ouvert, abstraction faite des pavois ou garde-corps, sépare deux espaces quelconques dont l'un au moins peut être exclu en vertu des alinéas *a i* et/ou *ii*, cette exclusion ne s'applique pas si la séparation entre les deux espaces en question est inférieure à la plus petite demi-largeur du pont au droit de ladite séparation (cf. annexe 210.A.2, figures 5 et 6) ;

« *b*) Les espaces situés sous les ponts ou toitures d'abri, ouverts à la mer et aux intempéries et n'ayant pas sur les côtés exposés d'autres liens avec le corps du navire que les supports nécessaires à leur solidité. Un garde-corps ou un pavois et un bandeau peuvent être installés, ou encore des supports sur le bordé du navire, à condition que l'ouverture entre le dessus du garde-corps ou du pavois et le bandeau n'ait pas une hauteur inférieure à 0,75 mètre (2,5 pieds), ou à un tiers de la hauteur de l'espace considéré, si cette dernière valeur est supérieure (cf. annexe 210.A.2, figure 7) ;

« *c*) Les espaces qui, dans une construction allant d'un bord à l'autre, se trouvent directement en face d'ouvertures latérales opposées ayant une hauteur au moins égale à 0,75 mètre (2,5 pieds), ou à un tiers de la hauteur de la construction, si cette dernière valeur est supérieure. S'il n'existe d'ouverture que sur un seul côté, l'espace à exclure du volume des espaces fermés est limité à l'espace intérieur compris entre l'ouverture et un maximum d'une demi-largeur de pont au droit de l'ouverture (cf. annexe 210.A.2, figure 8).

« L'espace entre la cloison longitudinale latérale d'un rouf et le pavois, au-dessous d'un pont qui s'étend d'un bordé à l'autre et qui est maintenu par des tôles ou des montants verticaux fixés sur les pavois, doit être considéré comme un espace exclu au sens des paragraphes 210.11 5 *b* et *c* (cf. annexe 210.A.1, figure 4) ;

« *d*) Les espaces qui se trouvent immédiatement au-dessous d'une ouverture non couverte ménagée dans le pont, à condition que cette ouverture soit exposée aux intempéries et que l'espace non compris dans les espaces fermés soit limité à la surface de l'ouverture de pont (cf. annexe 210.A.2, figure 9) ;

« e) Les niches formées par les cloisons constituant les limites d'une construction, exposées aux intempéries et dont l'ouverture s'étend de pont à pont, sans moyen de fermeture, à condition que la largeur intérieure de la niche ne soit pas supérieure à la largeur de l'entrée et que sa profondeur à l'intérieur de la construction ne soit pas supérieure à deux fois la largeur de l'entrée (cf. annexe 210.A.2, figures 10 et 11).

« 6. Passagers.

« Un passager s'entend de toute personne autre que :

« a) Le capitaine et les membres de l'équipage ou autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire ; et

« b) Les enfants de moins d'un an.

« 7. Espaces à cargaison.

« Les espaces à cargaison qui doivent être compris dans le calcul de la jauge nette sont les espaces fermés qui sont affectés au transport de marchandises destinées à être déchargées du navire à condition que ces espaces aient été compris dans le calcul de la jauge brute. Ces espaces à cargaison doivent être certifiés comme tels par des marques de caractère permanent, composées des lettres CC (cales à cargaison) qui doivent figurer en un endroit tel qu'elles soient aisément visibles et avoir au moins 100 mm de hauteur.

« 7.1. Les citernes situées en permanence sur le pont supérieur et munies de tuyauteries amovibles de raccordement au circuit de la cargaison et aux conduites d'évacuation d'air du navire sont incluses dans les espaces à cargaison.

« 7.2. Le volume des panneaux d'écoutes de type pontons étanches en acier ouvert sur la face inférieure doit être inclus dans le calcul des espaces à cargaison.

« 7.3. Les volumes des citernes à ballast séparé ne doivent pas être inclus dans les espaces à cargaison à condition qu'il ne soit pas prévu d'utiliser ces citernes pour transporter de la cargaison.

« 7.4. Les volumes des citernes à ballast propre des pétroliers doivent être inclus dans les espaces à cargaison lorsqu'il y a un système de lavage au pétrole brut qui permet une double utilisation, à savoir comme citernes à cargaison et comme citernes à ballast propre.

« 7.5. Les volumes des citernes à ballast propre spécialisés ne doivent pas être inclus dans les espaces à cargaison si :

« a) Ces citernes ne sont pas utilisées pour la cargaison ;

« b) Le navire possède un seul certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures indiquant qu'il est exploité avec des citernes à ballast propre spécialisées conformément à la règle 13A de l'annexe I de MARPOL ;

« c) La mention suivante figure dans la rubrique "observation" du certificat international de jaugeage :

« Ce navire possède un certificat IOPP conformément aux dispositions de la règle 13A de l'annexe I de MARPOL 73/78. Les citernes ci-après sont affectées uniquement au transport d'eau de ballast propre : ...

« 7.6. Les volumes des citernes de décantation destinées à recevoir les résidus de cargaison doivent être inclus dans les espaces à cargaison.

« 7.7. A bord des navires de pêche, les volumes des locaux de traitement du poisson pour la production de farine de poisson et d'huile de foie et la mise en boîte, les citernes de refroidissement du poisson, les soutes à poisson frais, les magasins à sel, épices, huile et tare sont inclus dans les espaces à cargaison. Les magasins d'appareils de pêche ne sont pas inclus dans les espaces à cargaison.

« 7.8. Les volumes des installations de réfrigération des cargaisons qui se trouvent dans les limites des espaces à cargaison sont inclus dans les espaces à cargaison.

« 7.9. Les volumes des soutes aux dépêches, des soutes à bagages séparées des locaux d'habitation des passagers et des magasins en douane pour passagers sont inclus dans les espaces à cargaison. Les volumes des magasins où sont entreposées les provisions pour l'équipage et les passagers et des magasins en douane pour l'équipage ne sont pas inclus dans les espaces à cargaison.

« 7.10. Dans le cas des transporteurs combinés, le volume des citernes à double usage (hydrocarbures – ballast) qui ont été transformées en citernes à ballast doit être exclu des espaces à cargaison si elles sont uniquement affectées au transport de ballast, débranchées en permanence du circuit des hydrocarbures de cargaison et branchées à un circuit d'eau de ballast indépendant et si elles ne servent jamais au transport des cargaisons.

« 7.11. On ne doit pas tenir compte, dans le calcul des volumes des espaces à cargaison, de l'isolation, des claires-voies ou des vaigrages posés dans les limites de l'espace visé. Dans le cas des navires tels que les transporteurs de gaz, équipés de citernes à cargaison indépendantes permanentes construites à l'intérieur du navire, le volume à inclure dans les espaces à cargaison doit être celui de l'espace délimité par la structure des citernes, sans tenir compte de l'isolation, que celle-ci se trouve à l'intérieur ou à l'extérieur de cette structure.

« 7.12. Le volume des espaces à double usage, c'est-à-dire ceux qui sont utilisés pour le transport de ballast et pour la cargaison, doit être inclus dans les espaces à cargaison.

« 7.13. Les espaces réservés aux voitures des passagers doivent être inclus dans les espaces à cargaison.

« 7.14. Les espaces fermés décrits au paragraphe 4 ci-dessus pour les navires d'un type spécifique sont dans le volume des espaces à cargaison.

« 8. Étanche aux intempéries.

« Un dispositif est dit étanche aux intempéries lorsque dans toutes les conditions rencontrées en mer il ne laisse pas pénétrer l'eau.

« Art. 210.7. – Calcul de la jauge brute.

« La jauge brute (GT) d'un navire est calculée à l'aide de la formule suivante :

«  $GT = K1.V$ ,

« où V est le volume total de tous les espaces fermés du navire, exprimé en mètres cubes et où  $K1 = 0,2 + 0,02.\log_{10}V$ .

« Le résultat doit être arrondi à l'entier inférieur.

« La jauge brute s'exprime sans unité.

« Art. 210.8. – Calcul de la jauge nette.

« La jauge nette (NT) d'un navire est calculée à l'aide de la formule suivante :

«  $NT = K2.Vc.(4.d/3.D)^2 + K3.(N1 + N2/10)$ ,

« dans laquelle :

« 1. Le facteur  $(4.d/3.D)^2$  ne doit pas être supérieur à 1 ;

« 2. Le terme  $K2.Vc.(4.d/3.D)^2$  ne doit pas être inférieur à  $0,25.GT$  ;

« 3. NT ne doit pas être inférieure à  $0,30.GT$

« et où :

« Vc est le volume total des espaces à cargaison, exprimé en mètres cubes ;

«  $K2 = 0,2 + 0,02.\log_{10}Vc$  ;

«  $K3 = 1,25. (GT + 10\ 000)/10\ 000$  ;

« D est le creux sur quille au milieu du navire, exprimé en mètres, tel qu'il est défini à l'article 210.6 ;

« d est le tirant d'eau hors membres mesuré au milieu du navire, exprimé en mètres, défini comme suit :

« a) Pour les navires auxquels s'applique la convention internationale sur les lignes de charge, le tirant d'eau correspondant à la ligne de charge d'été (autre que les lignes de charge pour le transport de bois en pontée) assignée conformément à ladite convention ;

« b) Pour les navires à passagers, le tirant d'eau correspond à la ligne de charge de compartimentage la plus élevée qui est assignée conformément à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ou, s'il y a lieu, à tout autre accord international ;

« c) Pour les navires qui ne sont pas visés par la convention internationale sur les lignes de charge mais auxquels est assigné un franc-bord en vertu des règlements nationaux, le tirant d'eau correspond à la ligne de charge d'été assignée ;

« d) Pour les navires auxquels il n'est pas assigné de franc-bord mais dont le tirant d'eau est limité en application des règlements nationaux, le tirant d'eau maximal autorisé ;

« e) Pour les autres navires, 75 % du creux sur quille au milieu du navire ;

« N1 est le nombre de passagers en cabines ne contenant pas plus de huit couchettes.

« N2 est le nombre de passagers autres que ceux repris en N1 ;

«  $N1 + N2$  = le nombre total de passagers que le navire est autorisé à transporter d'après les indications figurant sur le certificat pour navire à passagers. Lorsque  $N1 + N2$  est inférieur à 13, on considère que N1 et N2 sont égaux à zéro ;

« GT est la jauge brute calculée conformément à l'article 210.7.

« Le résultat doit être arrondi à l'entier inférieur.

« La jauge nette s'exprime sans unité.

« Art. 210.9. – Modification des jauges brute ou nette.

« Le certificat international de jaugeage cesse d'être valable et est annulé lorsque l'aménagement, la construction, la capacité, l'utilisation des espaces, le nombre total de passagers que le navire est autorisé à transporter selon les indications de son certificat de sécurité (passagers), le franc-bord réglementaire ou le tirant d'eau autorisé du navire ont subi des modifications de nature à entraîner une augmentation de la jauge brute ou de la jauge nette.

« Il y a donc modification des jauges brute ou nette chaque fois que la jauge brute ou la jauge nette sont augmentées d'une unité.

« 1. Modification de la jauge brute.

« Il y a modification de la jauge brute lorsque le volume total V s'accroît au minimum de 3 m<sup>3</sup>. Si, à la suite d'une modification du navire, la variation du volume V est inférieure à 3 m<sup>3</sup>, l'ancienne jauge est conservée et la constatation de modification classée au dossier du navire.

« Lorsque la variation du volume V est égale ou supérieure à 3 m<sup>3</sup>, il devra être procédé à un nouveau calcul de la jauge brute et à la délivrance d'un nouveau certificat de jaugeage.

« 2. Modification de la jauge nette.

« Si les caractéristiques d'un navire, telles que V, Vc, d, N1 ou N2 définies à l'article 210.7 et à l'article 210.8 ci-dessus, sont modifiées et s'il en résulte une augmentation de la jauge nette déterminée en vertu de l'article 210.8, la jauge nette du navire correspondant aux nouvelles caractéristiques doit être fixée et appliquée dans les meilleurs délais. Un nouveau certificat international de jaugeage est alors délivré.



« Un navire doté de plusieurs francs-bords aux termes des alinéas *a* et *b* de l'article 210.8 ne se verra attribué qu'une jauge nette unique déterminée conformément aux dispositions de l'article 210.8, avec le franc-bord assigné approprié au type d'exploitation du navire.

« Si les caractéristiques d'un navire, telles que *V*, *V<sub>c</sub>*, *d*, *N1* ou *N2* définies à l'article 210.7 et à l'article 210.8 ci-dessus, sont modifiées ou si le franc-bord assigné approprié au type d'exploitation du navire est modifié à la suite d'un changement dans le type d'exploitation du navire et que cette modification entraîne la diminution de la jauge nette déterminée en vertu de l'article 210.8, il n'est pas délivré de nouveau certificat international de jaugeage indiquant la nouvelle jauge nette avant l'expiration d'un délai de douze mois à compter de la date à laquelle a été délivré le certificat en cours de validité. Toutefois, cette disposition ne s'applique pas :

« *a*) Si le navire change de pavillon ;

« *b*) Si le navire subit des transformations ou des modifications considérées comme importantes par l'autorité compétente ou la société de classification habilitée telles que la suppression d'une superstructure entraînant la modification du franc-bord assigné ;

« *c*) Aux navires à passagers servant au transport d'un grand nombre de passagers sans couchettes lors de voyages de nature particulière, tels que des pèlerinages.

« *Art. 210.10.* – Méthode simplifiée de calcul de la jauge brute.

« Lorsque, pour une raison quelconque, il n'est pas possible d'effectuer un calcul précis du volume total *V* d'un navire, il peut être établie une jauge brute provisoire en faisant application de la formule suivante :

«  $GT = K1 \cdot ([L \cdot B \cdot D \cdot 0,7 + VgS])$ ,

« dans laquelle :

« *L* est la longueur du pont supérieur de l'étrave à la poupe, la dimension étant prise intérieur bordé ;

« *B* est la largeur du navire au milieu de la longueur *L* précitée, cette mesure étant prise intérieur bordé au-dessus du pont supérieur ;

« *D* est le creux mesuré, au milieu de la longueur *L* précitée, entre le sommet de la quille et le dessous du bordé du pont supérieur, pris dans l'axe médian du navire, bouge inclus ;

« *VgS* est le volume de tous les espaces fermés situés au-dessus du pont supérieur qui doivent être compris dans le volume total ;

« *K1* est le coefficient calculé comme indiqué à l'article 210.7.

« Pour le calcul de la formule, les espaces ouverts situés sous le pont supérieur ainsi que les appendices ne sont pas pris en compte.

« Le calcul d'une jauge brute provisoire ne peut donner lieu à la délivrance que d'un certificat international de jaugeage provisoire.

« *Art. 210.11.* – Méthode simplifiée de calcul de la jauge nette.

« Lorsque, pour une raison quelconque, il n'est pas possible de déterminer la jauge nette d'un navire en faisant application des dispositions reprises à l'article 210.8, il peut être établie une jauge nette provisoire en faisant application de la formule suivante :

«  $NT = 0,30 \cdot GT$ .

« *Art. 210.12.* – Calcul des volumes.

« 1. Tous les volumes compris dans le calcul de la jauge brute et de la jauge nette sont mesurés, quels que soient les installations d'isolation ou autres aménagements, jusqu'à la face intérieure du bordé ou des tôles structurales de pourtour dans le cas des navires en métal, et jusqu'à la face extérieure du bordé ou la face intérieure des éléments structuraux de pourtour dans le cas des navires construits en un autre matériau.

« 2. Le volume des appendices doit être compris dans le volume total. Les bulbes, chapeaux d'hélice, ailerons de sortie de l'arbre porte-hélice et les structures de même nature doivent être traités comme des appendices.

« 3. Le volume des espaces ouverts à la mer est exclu du volume total. Les manchons d'écubiers, les niches des prises d'eau de mer, les tunnels de propulseurs, les glissières arrière des navires de pêche, les puits de dragage à bord des dragueurs et les autres espaces comparables aménagés dans la coque d'un navire sont traités en tant qu'espaces ouverts à la mer.

« 4. Les espaces fermés situés au-dessus du pont supérieur, les appendices et les espaces ouverts à la mer dont le volume ne dépasse pas 1 m<sup>3</sup> ne doivent pas être mesurés.

« 5. Les volumes situés à l'intérieur des coques des navires, tels que les barges et les dragues à deux coques s'ouvrant longitudinalement, doivent être inclus dans *V* et *V<sub>c</sub>*, que l'espace à l'intérieur de la coque soit temporairement ouvert à la mer ou non pendant le déchargement de la cargaison (cf. annexe 210.A.1, figure 5).

« *Art. 210.13.* – Précision des mesurages et des calculs.

« Toutes les mesures utilisées dans le calcul des volumes sont prises jusqu'au centimètre le plus proche.

« Les volumes sont calculés selon des méthodes universellement admises pour l'espace considéré. La méthode utilisée doit permettre un degré de précision au moins égal à la méthode décrite à l'annexe 210.A.3. Les volumes *V* et *V<sub>c</sub>* sont exprimés en mètres cubes, arrondis à l'entier inférieur lorsque le calcul initial comporte des décimales.

« Les calculs effectués sur les longueurs et les largeurs s'effectuent avec trois décimales, la troisième étant augmentée d'une unité si la quatrième est supérieure ou égale à cinq.

« Les calculs effectués sur les hauteurs, longueur et largeur moyennes s'effectuent avec trois décimales, la troisième étant augmentée d'une unité si la quatrième est supérieure ou égale à cinq.

« Le calcul des aires s'effectue en mètres carrés avec deux décimales, la deuxième étant augmentée d'une unité si la troisième est supérieure ou égale à cinq.

« Le calcul des volumes s'effectue en mètres cubes avec trois décimales, la dernière étant égale à zéro et deux décimales, la deuxième étant augmentée d'une unité si la troisième est supérieure ou égale à cinq.

« Les coefficients  $k_1$ ,  $k_2$ ,  $k_3$  et le terme  $K_2.Vc$  sont arrondis à quatre décimales, la quatrième étant augmentée d'une unité si la cinquième est supérieure ou égale à cinq.

« Les termes  $K_2.Vc.(4.d/3.D)^2$ ,  $K_3.(N_1 + N_2/10)$  et  $0,25.GT$  sont arrondis à l'entier inférieur lorsque leur résultat comporte des décimales.

« Art. 210.14. – Le certificat international de jaugeage.

« Il est délivré un certificat international de jaugeage à tout navire jaugé selon les dispositions du présent chapitre :

« – lorsqu'un certificat international de jaugeage provisoire doit être délivré en application du présent règlement ;

« – à la demande de son propriétaire, un navire battant pavillon français d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres peut être pourvu d'un certificat international de jaugeage même s'il n'effectue pas de voyages internationaux. Dans ce cas, ce certificat se substitue au certificat national de jaugeage.

« Mentions particulières à porter sur le certificat :

« Selon les cas, les mentions suivantes doivent figurer dans la rubrique "observations" au recto du certificat :

« 1. Pour les navires porte-conteneur ouverts tels que définis à l'article 210.6.

« "Conformément à la résolution MSC.234(82), la jauge brute réduite qui devrait être utilisée pour le calcul des taxes assises sur la jauge est de : ... " ;

« La valeur de la jauge brute réduite (GTR) qui doit être indiquée est calculée suivant la formule suivante :

«  $GTR = 0,9.GT$

« 2. Pour les navires pétroliers équipés de citernes à ballast séparés :

« "Les citernes à ballast séparé sont conformes aux dispositions de la règle 13 de l'annexe I de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif, et la jauge totale des citernes qui sont destinées exclusivement au transport de ballast séparé est de..."

« La jauge brute réduite qui devrait être utilisée pour le calcul des redevances fondées sur la jauge est de..."

« La jauge totale des citernes à ballast séparé susmentionnées est calculée selon la formule suivante :

«  $K_1 \times V_b$

« dans laquelle :

«  $K_1$  et  $V$  sont tels que définis à l'article 210.7 et

«  $V_b$  est le volume total des citernes à ballast séparé exprimé calculé en mètres cubes.

« 3. Pour les navires existants, à la demande du propriétaire, l'une des mentions suivantes selon le cas :

« a) Pour les navires existants dont la quille a été posée après le 31 décembre 1985 et jaugeant plus de 1 600 tonneaux :

« "Le navire est à nouveau jaugé conformément à l'article 3.2 (d) de la convention internationale sur le jaugeage de 1969.

« La jauge brute officielle, calculée conformément au système de jaugeage en vigueur antérieurement à ladite convention est de ... tonneaux".

« b) Pour les autres navires :

« "En outre le navire est jaugé conformément à la résolution A.494 (XII).

« La jauge brute officielle, calculée conformément au système de jaugeage en vigueur antérieurement à la convention internationale sur le jaugeage de 1969 est de ... tonneaux".

« Toutefois, si le navire subit, après le 18 juillet 1994, des transformations ou des modifications qui augmentent ou diminuent de plus de 1 % la jauge brute officielle ou celle définie par la convention, cette mention devra pas être reportée sur le nouveau certificat international de jaugeage délivré.

### « CHAPITRE III

#### « Jaugeage national

« Art. 210.15. – Champs d'application.

« Sont jaugés selon les règles exposées dans le présent chapitre les navires battant ou destinés à battre pavillon français qui doivent être pourvus d'un certificat de jaugeage en application de l'article 3 du décret n° 84-810 modifié et qui n'entrent pas dans les champs d'application de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires défini au 2.

« En conséquence, sont visés :

« 1. Les navires, quelle que soit leur affectation, d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres qui n'effectuent pas de voyages internationaux ;

« 2. Les navires d'une longueur inférieure à 24 mètres suivants :

« a) Les navires à passagers ;

« b) Les navires de pêche, y compris les navires aquacoles ;

« c) Les navires de plaisance à utilisation commerciale ;

« d) Les navires de charge ;

« e) Les navires spéciaux.

« Les navires de plaisance à usage personnel et les navires de formation d'une longueur inférieure à 24 mètres n'ont pas à être jaugés selon les dispositions du présent chapitre.

« Pour tout navire entrant dans le champ du présent chapitre, les règles de jaugeage qui y sont décrites constituent le jaugeage de référence du navire. Sauf stipulation expresse contraire, les jauges brute et nette calculées selon ces règles sont celles utilisées pour toutes les réglementations applicables à ces navires qui font référence aux jauges brute et nette.

« *Art. 210.16.* – Certificat national de jaugeage.

« Il est délivré un certificat national de jaugeage à tout navire jaugé selon les dispositions du présent chapitre.

« Comme prévu par l'article 210.-14, un navire battant pavillon français d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres peut être pourvu, à la demande de son propriétaire, d'un certificat international de jaugeage même s'il n'effectue pas de voyages internationaux. Dans ce cas, ce certificat international se substitue au certificat national de jaugeage.

« *Art. 210.17.* – Définitions.

« 1. Longueur :

« 1. La longueur du navire correspond à la longueur hors tout, définie comme étant la distance mesurée en ligne droite de l'extrémité avant (proue) à l'extrémité arrière (poupe) de la structure permanente du navire.

« Aux fins de cette définition :

« a) La proue comprend la structure étanche de la coque, le gaillard, l'étrave et le pavois avant s'il est fixé, à l'exclusion des beauprés et des rambardes ;

« b) La poupe comprend la structure étanche de la coque, l'arcaste, la dunette, la rampe du chalut et le pavois, à l'exclusion des rambardes, des minots, des engins de propulsion, des gouvernails et des appareils à gouverner, ainsi que des échelles et des plates-formes de plongée lorsqu'elles ne sont pas fixées de manière permanente.

« La longueur hors tout se mesure en mètres, à deux décimales près.

« 2. Dans la réglementation communautaire, la longueur entre perpendiculaires se définit par la distance mesurée entre la perpendiculaire avant et la perpendiculaire arrière telles qu'elles sont définies par la convention internationale sur la sécurité des navires de pêche.

« La longueur entre perpendiculaires se mesure en mètres, à deux décimales près.

« 2. Largeur :

« La largeur du navire correspond à la largeur maximale telle qu'elle est définie dans la réglementation internationale sur le jaugeage des navires. La largeur se mesure en mètres, à deux décimales près.

« 3. Creux :

« Le creux du navire correspond au creux sur quille tel qu'il est défini dans la réglementation internationale sur le jaugeage des navires. La largeur se mesure en mètres, à deux décimales près.

« Pour les navires considérés au 4 ci-dessous comme non-pontés, le creux sur quille est la distance verticale mesurée du dessus de la quille à une ligne de prolongement du point le plus haut du bordé ou, le cas échéant, du plat-bord, telle qu'elle délimite un pont fictif.

« 4. Pont complet :

« Pour être considérée comme un pont complet, une structure de pont doit présenter cumulativement les caractéristiques suivantes :

« a) Continue de l'avant à l'arrière et en travers du navire ;

« b) Fixée de manière à faire en permanence partie intégrante de la structure du navire ;

« c) Ne reposant pas directement sur la structure de fond du navire.

« Les navires ne présentant pas de pont complet tel que défini ci-dessus sont considérés comme non-pontés pour l'application de la présente division.

« *Art. 210.18.* – Calcul de la jauge brute.

- « 1. Navires d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 15 mètres.
- « La jauge brute des navires d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 15 mètres est calculée conformément aux dispositions du chapitre II de la présente division.
- « Toutefois, la jauge brute (GT) ainsi calculée s'exprime avec deux décimales, la deuxième étant augmentée d'une unité si la troisième est supérieure ou égale à cinq.
- « 2. Navires d'une longueur hors tout inférieure à 15 mètres.
- « La jauge brute (GT) des navires d'une longueur hors tout inférieure à 15 mètres est calculée selon la formule suivante :
- «  $GT = K1.V$ ,
- « Dans laquelle  $K1 = 0,2 + 0,02.log10V$  ;
- « et  $V = a1.(L.B.T)$ ,
- « et où :
- « L est la longueur hors tout du navire ;
- « B est la largeur du navire ;
- « T est le creux du navire ;
- «  $a1 = 0,5194 + 0,0145.L$ .
- « La valeur du facteur a1 doit être ramenée à 0,6 lorsque son calcul conduit à une valeur inférieure.
- « Pour les navires multicoque, le volume V entrant dans le calcul de GT correspond à la somme des volumes de chaque coque et de l'entre-coque calculés selon la même formule.
- « La jauge brute (GT) s'exprime avec deux décimales, la deuxième étant augmentée d'une unité si la troisième est supérieure ou égale à cinq.
- « *Art. 210.19.* – Calcul de la jauge nette.
- « 1. Navires d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 15 mètres.
- « La jauge nette des navires d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 15 mètres est calculée conformément aux dispositions du chapitre II de la présente division.
- « Toutefois, la jauge nette (NT) ainsi calculée s'exprime avec deux décimales, la deuxième étant augmentée d'une unité si la troisième est supérieure ou égale à cinq.
- « 2. Navires d'une longueur hors tout inférieure à 15 mètres.
- « La jauge nette (NT) des navires d'une longueur hors tout inférieure à 15 mètres est calculée selon la formule suivante :
- «  $NT = 0,30.GT$ .
- « La jauge nette (NT) s'exprime avec deux décimales, la deuxième étant augmentée d'une unité si la troisième est supérieure ou égale à cinq.
- « *Art. 210.20.* – Document préparatoire.
- « Pour les navires d'une longueur hors tout inférieure à 15 mètres, la demande de jaugeage doit être accompagnée d'un document préparatoire conforme au modèle repris à l'annexe 210.A.4 et d'un plan coté indiquant l'emplacement des mesures effectuées.
- « Ce document est rempli par le requérant conformément aux indications qui y sont jointes.
- « *Art. 210.21.* – Modification des jauges brute ou nette.
- « Le certificat national de jaugeage cesse d'être valable et est annulé lorsque l'aménagement, la construction, la capacité, l'utilisation des espaces, le nombre total de passagers que le navire est autorisé à transporter selon les indications de son certificat de sécurité (passagers), le franc-bord réglementaire ou le tirant d'eau autorisé du navire ont subi des modifications de nature à entraîner une modification de la jauge brute ou de la jauge nette.
- « Pour les navires d'une longueur inférieure à 15 mètres, toute modification de la longueur, de la largeur ou du creux du navire entraîne une annulation du certificat national de jaugeage. Les modifications intervenant dans les structures situées au-dessus du pont, qui sont sans effet sur le calcul de la jauge, n'ont pas à être prises en compte dans ce chapitre.
- « Toute annulation d'un certificat national de jaugeage suite à modification du navire entraîne un nouveau jaugeage et la délivrance d'un nouveau certificat.
- « Les règles de jaugeage qui sont appliquées lors de ce nouveau jaugeage sont celles correspondantes au navire tel qu'il se trouve postérieurement auxdites modifications. En particulier :
- « a) Lorsqu'une modification porte sur la longueur du navire entraînant un changement de catégorie de jaugeage, à savoir le passage pour le navire de la catégorie "longueur inférieure à 15 mètres" à celle "longueur égale ou supérieure à 15 mètres" et inversement ;
- « b) Lorsqu'un navire a été jaugé antérieurement à l'entrée en vigueur du présent arrêté, les règles de jaugeage qui s'appliquent après sa modification sont celles décrites à la présente division.

#### « CHAPITRE IV

#### « *Jaugeage pour le transit par les canaux de Suez et Panama*

- « *Art. 210.22.* – Obligations résultant du transit par les canaux de Suez et Panamá.

« Les navires qui transitent par les canaux de Panama et de Suez doivent être pourvus des certificats de jaugeage spécifiques suivants :

« 1. Pour le canal de Panama : le certificat de jaugeage PC/UMS ;

« 2. Pour le canal de Suez : le certificat spécial de jaugeage pour le canal de Suez.

« En conséquence les navires transitant par lesdits canaux doivent être pourvus par l'autorité de leur pavillon des documents exigés par les autorités régissant les canaux.

« L'établissement de ces documents et leur délivrance, qui doit faire l'objet d'une demande expresse des propriétaires des navires concernés, sont délégués aux sociétés de classification conformément à l'article 3-1 (II, 4<sup>o</sup>) du décret n° 84-810 modifié.

« Art. 210.23. – Transit par le canal de Panamá.

« Les règles de jaugeage pour le transit par le canal de Panama sont déterminées par l'autorité du canal qui publie le "Règlement pour le mesurage des navires pour accéder aux péages pour l'usage du canal de Panamá" et les autres documents afférents au jaugeage des navires.

« Art. 210.24. – Transit par le canal de Suez

« Les règles de jaugeage pour le transit par le canal de Suez ont été définies par la Commission internationale sur le jaugeage de Constantinople de 1873 et sont tenues à jour par l'autorité du canal qui publie le "Règlement pour le mesurage des navires pour accéder aux péages pour l'usage du canal de Panamá" et les autres documents afférents au jaugeage des navires.

« ANNEXE 210.A.1

« Figures mentionnées à l'article 210.6

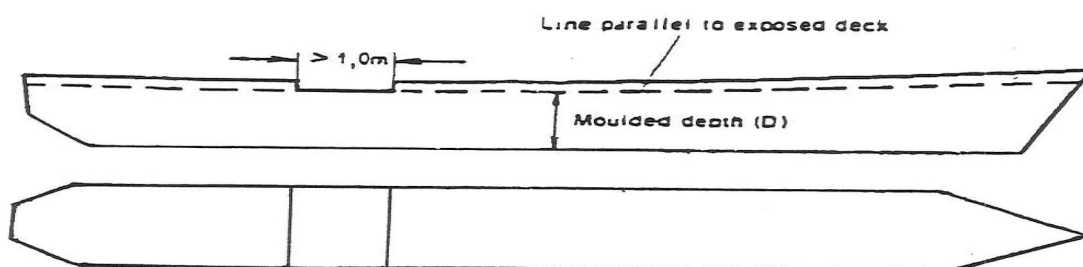


Figure 1

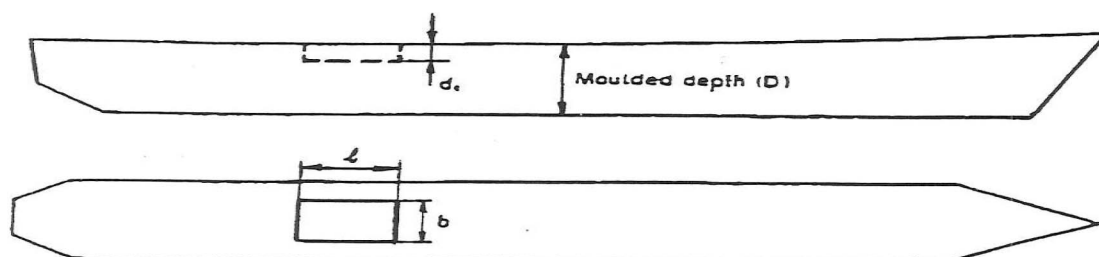


Figure 2

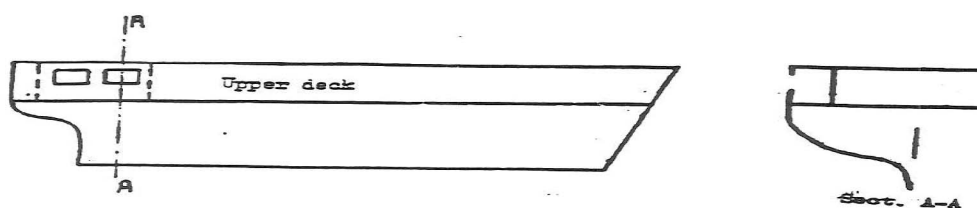


Figure 3

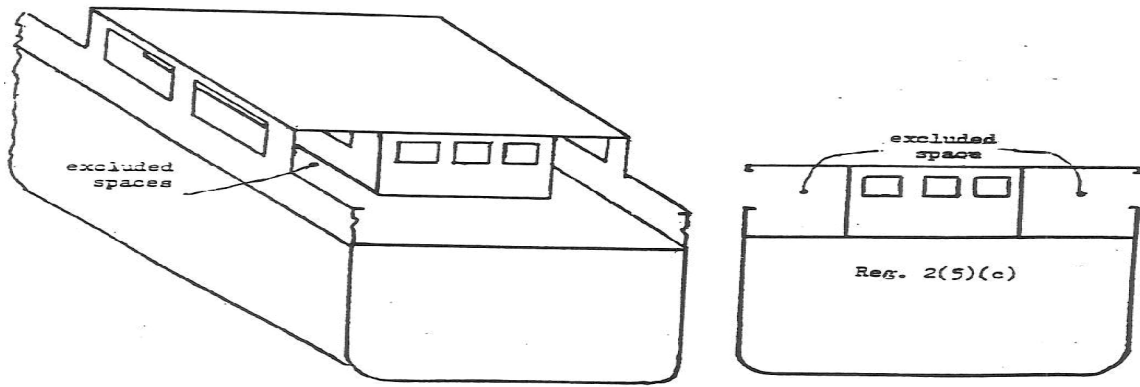
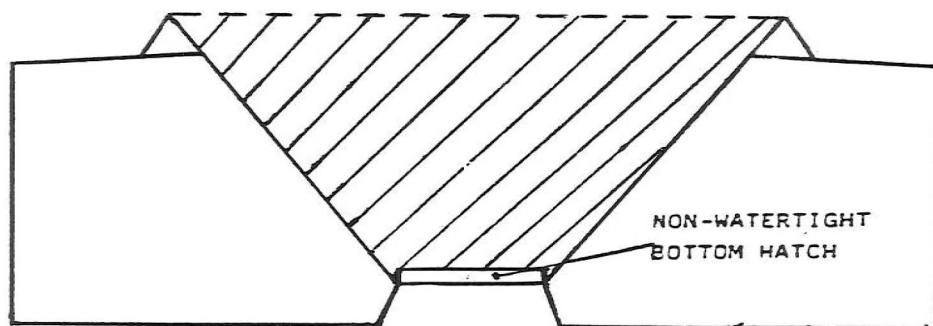


Figure 4



Shaded volumes included in  $V$  and  $V_c$

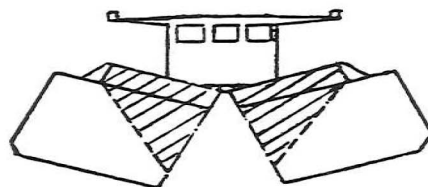


Figure 5

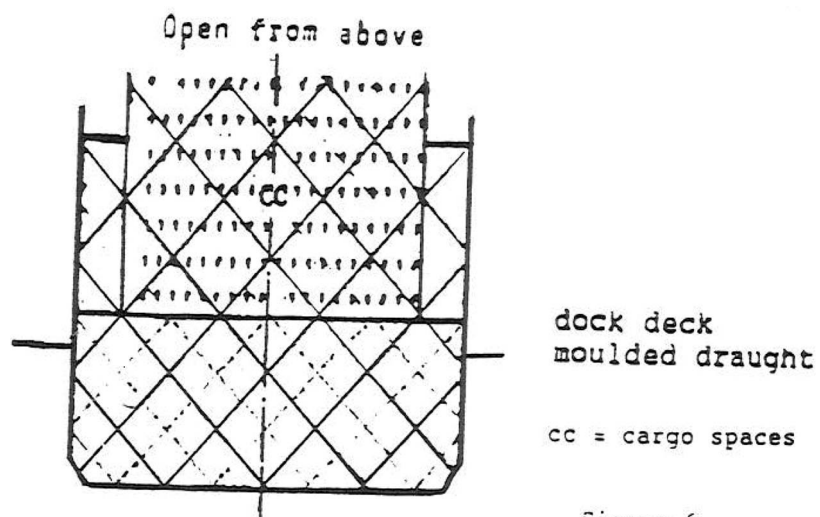
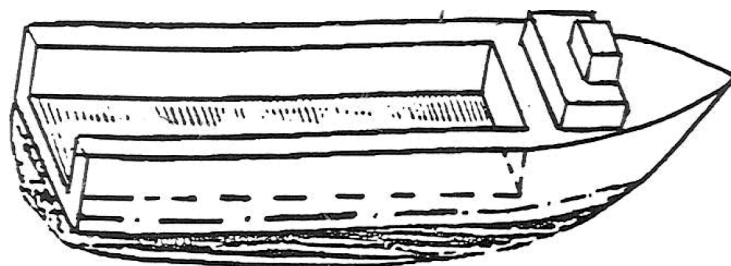
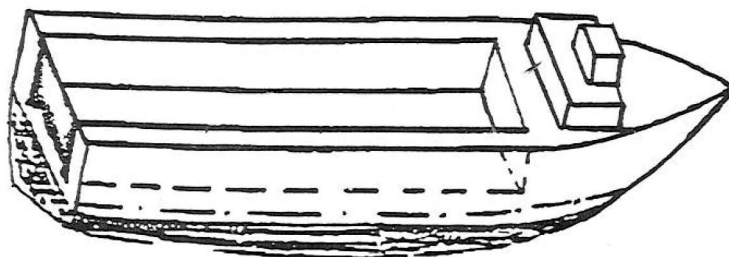


Figure 6



(1) type of dock  
ship  
(aft end open)

Figure 7



(2) equipped  
with stern flap  
or aft bulkhead

Figure 8

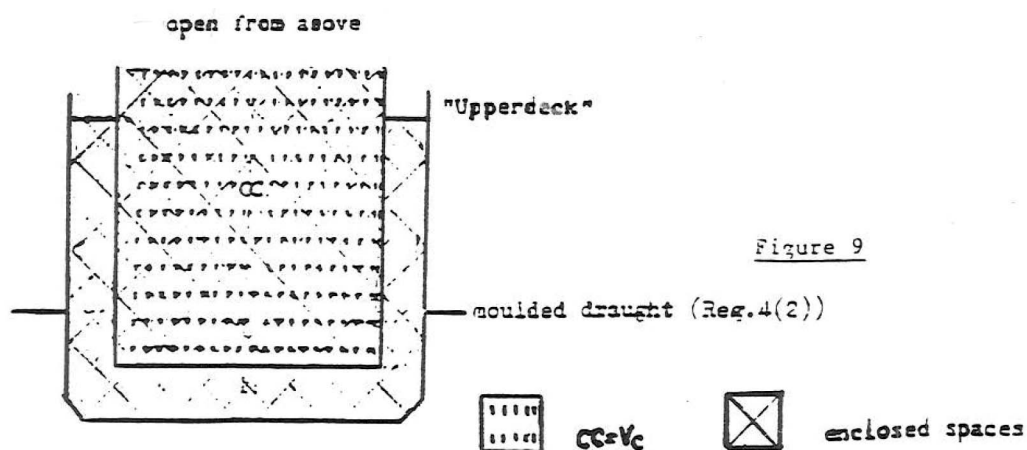


Figure 9

« ANNEXE 210.A.2

« Figures mentionnées à l'article 210.6, paragraphe 5

« Dans les figures ci-après :

« O = espace exclu ;

« C = espace fermé ;

« I = espace à considérer comme espace fermé ;

« Les parties hachurées doivent être comprises dans les espaces fermés.

« B = largeur du pont par le travers de l'ouverture.

« Pour les navires ayant une gouttière arrondie, la largeur est mesurée comme l'indique la figure 11.

« (5) (a) (i) »

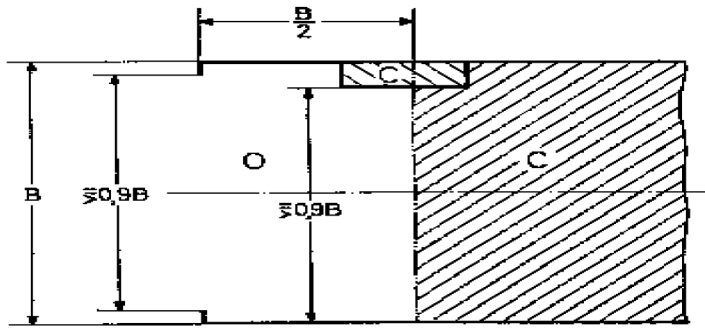


Figure 1

(5) (a) (ii)

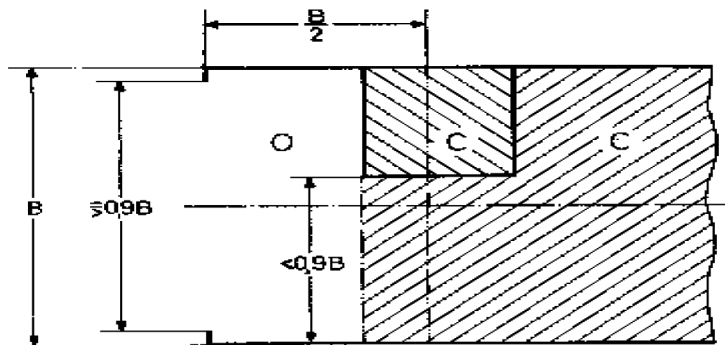


Figure 2

(5) (a) (ii)

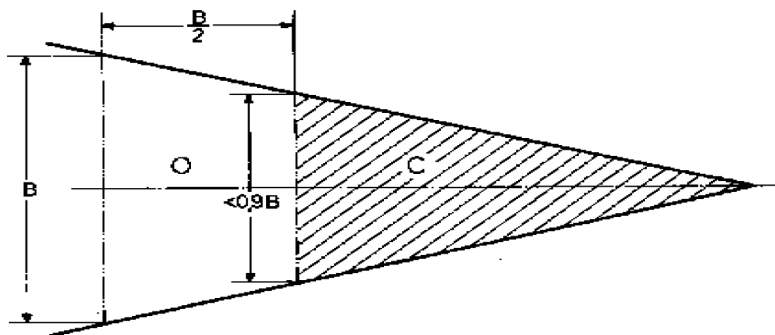


Figure 3

(5) (a) (ii)

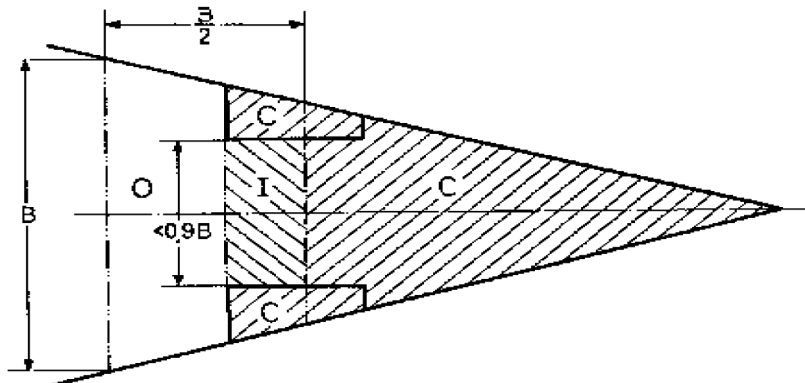


Figure 4

(5) (a) (iii) Rambarde ou pavois



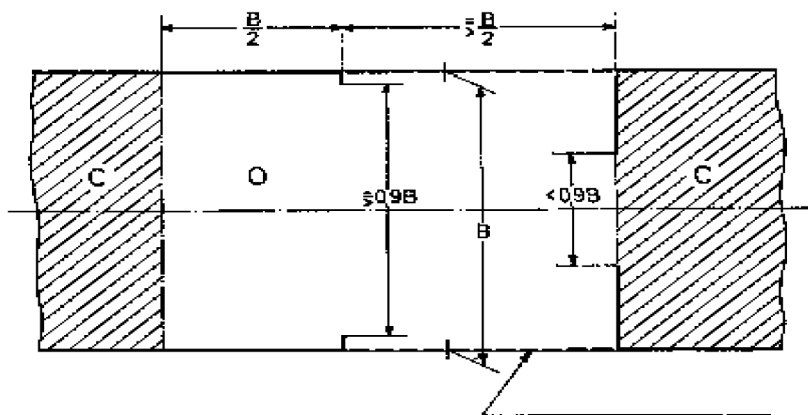


Figure 5

(5) (a) (iii)  
 Ecoutille ou construction. Rambarde ou pavois.

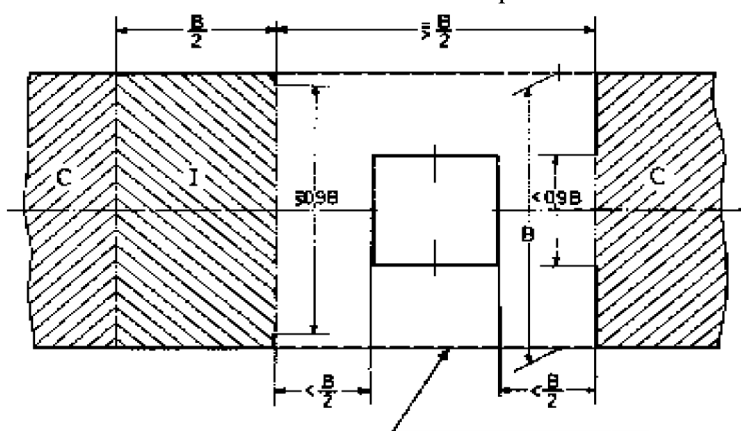


Figure 6

(5) (b) H : hauteur totale

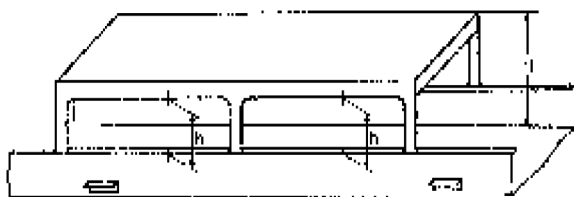
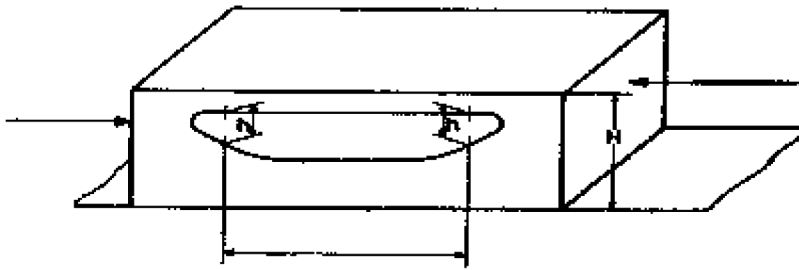


Fig.7

$h =$  au moins  $H/3$  ou  $0,75$  m ( $2,5$  pieds) selon celle qui est la plus grande.

(5) (c)  
 Longueur de l'espace exclu  
 Cloison transversale fermée



$h =$  au moins  $H/3$  ou  $0,75$  m ( $2,5$  pieds) selon celle qui est la plus grande.

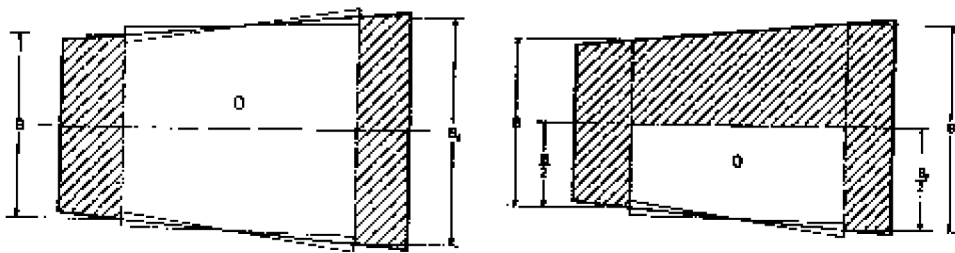


Fig.8

Ouvertures latérales opposées

Ouverture dans un côté seulement

(5) (d)

ABCD = ouverture dans le pont.

L'espace ABCDEFGH doit être exclu de l'espace fermé.

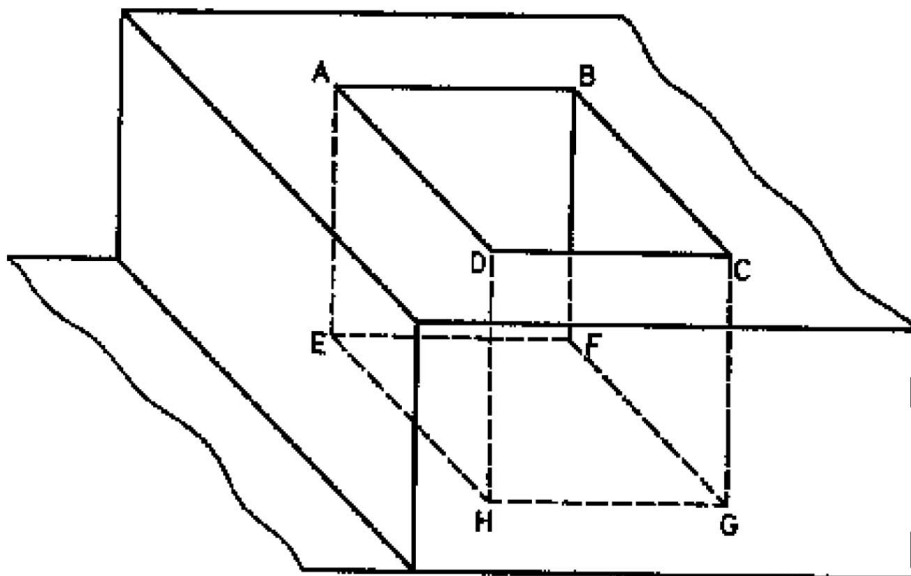


Fig.9

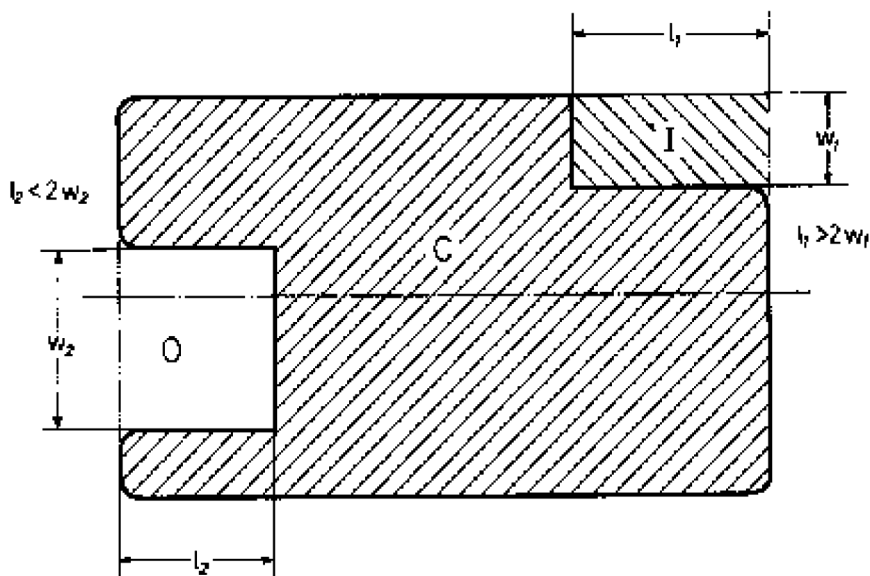


Figure 10

Navire à gouttières arrondies

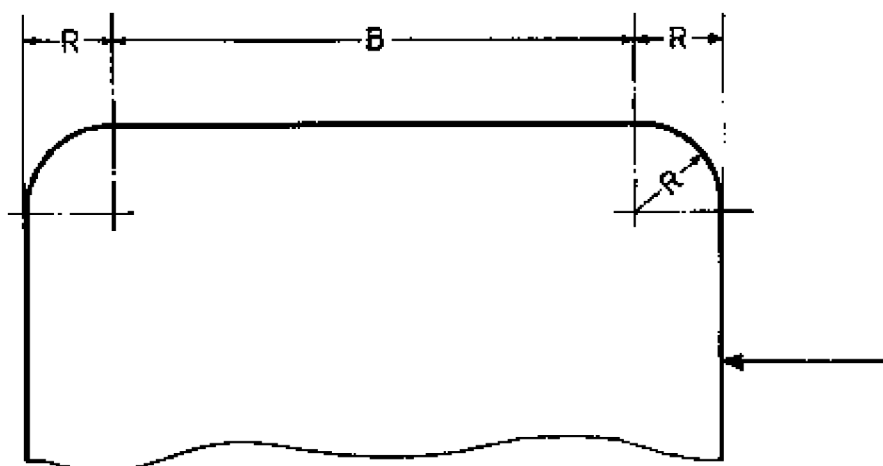


Figure 11

« ANNEXE 210.A.3

« Calcul des volumes selon la méthode de Simpson-Moorsom

« I. – Calcul des espaces fermés situés sous le pont supérieur

« 1. Mesurage.

« La longueur de tonnage se mesure en ligne droite, parallèlement à la face supérieure du pont supérieur entre l'intersection du bordé du pont supérieur avec le bordé d'étrave et l'intersection intérieure du bordé du pont supérieur avec le bordé de poupe dans la mesure où le pont supérieur ne présente pas de décrochement.

« Pour un navire dont le pont supérieur présente des décrochements à l'avant, au milieu ou à l'arrière, la ligne la plus basse du pont exposé aux intempéries et son prolongement parallèle à la partie supérieure de ce pont doivent être mesurés conformément au paragraphe précédent.

« (Pour les navires autres que ceux en acier, la longueur se mesure à la face extérieure des bordées.)

« Remarque : on constate que la longueur de tonnage mesurée sur la surface ou la tonture du pont de navires ayant une tonture normale est assez précise aux fins du jaugeage. Dans tous les cas de tonture inhabituelle, comme pour les chalutiers, il faut mesurer la longueur au moyen d'un ruban à mesurer ou d'une corde tendue d'une extrémité à l'autre du pont.

« 2. Division de la longueur de jauge.

« La longueur de tonnage doit être divisée en un nombre de parties égales de la façon suivante :

- « Long. jusqu'à 23,99 mètres : quatre parties ;
- « Long. de 24 à 29,99 mètres : six parties ;
- « Long. de 30 à 49,99 mètres : huit parties ;
- « Long. de 50 à 74,99 mètres : dix parties ;
- « Long. de 75 mètres à 99,99 mètres : douze parties ;
- « Long. de 100 à 124,99 mètres : quatorze parties ;
- « Long. de 125 à 149,99 mètres : seize parties ;
- « Long. de 150 mètres et plus : dix-huit parties.

« A partir d'une longueur de 50 mètres, les deux parties extrêmes avant et arrière doivent ensuite être subdivisées en deux parties égales.

« 3. Sections transversales.

« Les sections transversales sont déterminées aux points de division établis à l'article 2 et aux extrémités de la longueur de jauge perpendiculairement à l'axe longitudinal, parallèlement aux cloisons transversales principales. Il faut numérotter ces sections transversales à partir de l'avant, le point extrême de l'extrémité avant de la longueur de jauge étant le n° 1.

« 4. Correction du creux-bouge.

« Le creux de chaque section transversale doit être corrigé comme suit en fonction du bouge :

« (a) Un tiers du bouge lorsque le pont accuse une courbe transversale convexe au milieu du navire (courbe parabolique) ;

« (b) La moitié du bouge lorsque le pont s'élève en ligne droite à partir des bordés jusqu'à l'axe ;

« (c) Lorsque le pont s'élève en ligne droite dans le sens transversal à partir des bordés et qu'une partie du pont est horizontale, il faut calculer la correction à l'aide de la formule suivante :

« Correction =  $x (B - b)/2B$

« où :

« x = le bouge, en mètres ;

« B = la largeur la plus élevée de la section transversale ;

« b = la largeur de la partie horizontale du pont.

« 5. Creux d'une section transversale (DS).

« Il faut mesurer le creux d'une section transversale de la façon suivante :

« Mesurer la distance verticale, le long de l'axe central, entre les extrémités supérieure et inférieure comme décrit aux paragraphes (a) et (b) ci-dessous :

« (a) Extrémité supérieure :

« (i) Dans le cas où le pont supérieur n'a aucun décrochement, la ligne du pont supérieur (depuis le dessus du pont pour les navires en métal, le dessous du bordé de pont pour les autres navires) moins la correction pour le bouge ;

« (ii) Dans le cas où le pont supérieur comporte un décrochement, la ligne de la partie la plus basse du pont exposé et son prolongement parallèle à la partie supérieure de ce pont moins la correction du bouge ;

« (iii) Dans le cas d'un navire qui ne satisfait pas aux exigences de pont supérieur (navire non ponté), la ligne au milieu du navire se prolongeant entre les arêtes supérieures des virures supérieures /plats-bords.

« (b) Extrémité inférieure :

« (i) Pour les navires en métal, jusqu'au point d'intersection interne de la tôle de fond avec la quille ;

« (ii) Pour les navires en autres matériaux, jusqu'au point d'intersection du bordé extérieur avec la quille.

« 6. Division du creux d'une section transversale.

« Le creux de chaque section transversale doit être divisé en un nombre de parties égales de la façon suivante :

« Creux jusqu'à 2,99 mètres : trois parties ;

« Creux de 3 à 4,99 mètres : cinq parties ;

« Creux de 5 à 7,99 mètres : sept parties ;

« Creux de 8 à 12,99 mètres : neuf parties ;

« Creux de 13 à 19,99 mètres : onze parties ;

« Creux de 20 mètres et plus : treize parties.

« Dans tous les cas la partie inférieure doit à son tour être subdivisée en deux parties.

« 7. Largeurs des sections transversales.

« Les largeurs sont mesurées à chacun des points de division déterminés au 6 et à chacun des points extrêmes du creux. Les largeurs sont numérotées à partir du dessus, la largeur n° 1 étant mesurée au point supérieur du creux.

« Les largeurs sont mesurées intérieur bordé pour les navires à coque métallique et extérieur bordé dans les autres. Dans tous les cas, la largeur du fond a une valeur positive ou égale à zéro. Elle n'a jamais une valeur négative.

« 8. Calcul de l'aire d'une section transversale.

« Si la surface d'une section transversale sous le pont peut être calculée sans perte de précision en appliquant une règle géométrique simple, par exemple le produit de la largeur par le creux, une telle méthode peut être utilisée. Sinon, il faudra utiliser la règle de Simpson comme suit :

« (a) La largeur extrême supérieure (largeur n° 1) est multipliée par 1 ;

« (b) Les trois dernières largeurs à partir de la largeur du fond sont multipliées respectivement par 0,5 ; 2 et 1,5 ;

« (c) Les autres largeurs portant un numéro pair sont multipliées par 4, celles portant un numéro impair par 2 ;

« (d) La somme de ces produits est ensuite multipliée par le tiers de l'intervalle commun entre les largeurs.

« Le produit obtenu représente la surface de la section transversale.

« 9. Calcul du volume sous le pont supérieur.

« Lorsque les surfaces des sections transversales ont été calculées, on calcule le volume sous le pont supérieur à l'aide de la règle de Simpson, comme suit :

« (a) La surface de la section transversale extrême avant est multipliée par 0,5 et les quatre suivantes (d'avant en arrière) sont multipliées par 2 ; 1 ; 2 et 1,5 respectivement ;

« (b) Les surfaces des cinq sections transversales extrême arrière (en commençant par la plus à l'arrière) sont multipliées par 0,5 ; 2 ; 1 ; 2 et 1,5 respectivement ;

« (c) Les sections transversales portant un numéro pair sont multipliées par 4 et celles portant un numéro impair, par 2 ;

« (d) La somme de ces produits est multipliée par le tiers de l'intervalle commun entre les ordonnées transversales. Le produit obtenu est le volume de l'espace sous le pont supérieur.

« Dans le cas d'un navire dont le pont supérieur présente des décrochements à l'avant, à l'arrière ou au milieu, le volume de l'espace situé sous le pont est la somme du volume sous le pont supérieur et sa ligne de prolongement et du volume entre la ligne de prolongement et le pont situé au-dessus.

« A ce volume est ajouté celui des décrochements et de la coupée, calculés selon la même règle que l'espace situé sous la ligne de prolongement. Les espaces dont la longueur est inférieure à 15 mètres, seront divisés en quatre parties égales, les deux parties extrêmes étant elles-mêmes subdivisées en deux lorsque la longueur sera comprise entre 15 et 23,99 mètres (au-dessus il sera fait application de la règle commune).

« Le volume principal sous le pont supérieur d'un navire avec une étrave à bulbe ou une étrave de forme similaire doit être calculé comme s'il n'y avait pas de volume d'étrave à bulbe ou d'étrave similaire, c'est-à-dire comme si l'étrave du navire était de forme normale et il faut calculer le volume supplémentaire dû à la présence de l'étrave à bulbe ou de l'étrave de forme similaire et l'ajouter comme un appendice.

« 10. Volumes supplémentaires d'espaces fermés sous le pont supérieur.

« Il faut mesurer le volume de tout appendice séparément du volume principal sous le pont supérieur de la façon suivante :

« Porte-à-faux dépassant la longueur du pont supérieur (appendice arrière).

« Ils doivent être mesurés selon la règle de Simpson. La longueur est divisée en deux parties égales (trois sections) et cinq ordonnées sont mesurées à chaque section.

« On peut utiliser une méthode équivalente s'il n'y a pas de perte de précision.

« Pont en porte-à-faux (appendices latéraux).

« (a) On mesure un espace fermé situé sous un pont en porte-à-faux soutenu par des barrots de pont, par des supports ou par d'autres moyens en faisant le produit :

« longueur moyenne  $\times$  largeur moyenne  $\times$  creux moyen ;

« (b) Si l'espace situé sous le pont en porte-à-faux n'est pas fermé parce que le fond est ouvert ou que le bord extérieur est ouvert, on n'en tient pas compte. Si l'espace situé sous le pont en porte-à-faux n'est pas fermé parce que le bord intérieur est ouvert, il doit être mesuré.

« Etraves à bulbe ou similaires.

« Elles doivent être mesurées selon la règle de Simpson. La longueur est divisée en quatre parties égales (cinq sections) et cinq ordonnées sont mesurées à chaque section.

« Talonnières et quilles.

« Les talonnières et les quilles qui ont un volume de carène, qu'elles soient séparées de la coque ou ouvertes sur la coque, doivent être mesurées selon la règle de Simpson. La longueur de l'espace est divisée en quatre parties égales (cinq sections) et trois ordonnées sont mesurées à chaque section.

« On peut utiliser une méthode équivalente s'il n'y a pas de perte de précision.

« Remarque : Certaines de ces mesures sont peut-être déjà incluses dans le calcul du volume principal sous le pont supérieur.

« Ailerons de sortie d'arbre porte-hélice.

« Les ailerons de sortie d'arbre porte-hélice sont mesurés selon la règle de Simpson. La longueur est divisée en quatre parties égales (cinq sections) et cinq ordonnées sont mesurées à chaque section.

« II. – Calcul des espaces fermés  
situés au-dessus du pont supérieur

« Les espaces fermés situés au-dessus du pont supérieur doivent être mesurés selon la règle de Simpson. Toutefois, à cause de la forme et de l'emplacement de ces espaces, les modalités d'application de la règle peuvent nécessiter des adaptations.

« Pour l'application de la règle, les largeurs calculées sont numérotées à partir du point extrême avant de la longueur. Les longueurs et les hauteurs des espaces fermés situés au-dessus du pont supérieur doivent être mesurées, indépendamment des éléments d'isolation ou autres aménagements, jusqu'à la face intérieure des structures d'entourage. Les largeurs des espaces allant d'un bord à l'autre du navire seront mesurées jusqu'à la face intérieure des structures d'entourage dans le cas des navires en métal et jusqu'à la face extérieure du bordé dans le cas des navires en un autre matériau. Les largeurs des espaces n'allant pas d'un bord à l'autre seront toujours mesurées jusqu'à la face intérieure des structures d'entourage.

« On peut calculer les espaces fermés de forme parallélépipédique régulière en multipliant les trois dimensions principales moyennes.

« S'il existe des espaces de forme irrégulière difficiles à mesurer par l'une ou l'autre des méthodes citées, on peut les diviser en parties qui peuvent être calculées séparément.

« 1. Superstructure s'étendant d'un bord à l'autre.

« Leur mesurage s'effectue selon la règle de Simpson, à l'exception des espaces dont la forme géométrique est régulière qui seront mesurés selon les règles géométriques communes.

« Pour les espaces de forme irrégulière (dunette, gaillard), les parties extrêmes ne seront pas subdivisées quelle que soit la longueur de l'espace et les hauteurs seront toujours divisées en deux parties égales (trois largeurs).

« 2. Superstructure ne s'étendant pas d'un bord à l'autre.

« Les mêmes règles qu'au 1 sont appliquées, à l'exception des largeurs qui seront toujours mesurées jusqu'à la face intérieure des structures d'entourage.

« 3. Écoutilles.

« Le volume d'une écoutille est le résultat du produit de sa longueur, de sa largeur et de sa hauteur.

« Toutes les dimensions sont prises sur la face interne de la surface d'entourage, quel que soit le matériau constitutif de l'écoutille. La hauteur est mesurée extérieurement, sur l'hiloire longitudinale, depuis le can supérieur de l'hiloire (ou le dessous des panneaux de fermeture) jusqu'au point de rencontre de l'hiloire avec la face inférieure du pont supérieur. En cas de bouge au niveau de l'écoutille, la hauteur est diminuée de la correction du bouge au droit de l'écoutille.

« Si le pont supérieur présente une tonture, la longueur de l'écoutille devra être divisée selon la règle de Simpson. La hauteur de l'écoutille sera obtenue en faisant la moyenne des hauteurs mesurées à chaque division.

« 4. Autres espaces.

« Il s'agit essentiellement des mâts, mâtereaux, puits d'aération, capots de descente, dômes, claires-voies, etc.

« Ces constructions ont en général des formes géométriques régulières et leur volume s'obtient selon les règles géométriques communes. En cas de forme irrégulière, le fractionnement de ces espaces est toutefois autorisé.

« ANNEXE 210.A.4

« Document préparatoire à la délivrance d'un certificat national de jaugeage des navires

« (A remplir par le propriétaire, le constructeur ou leur représentant)

« Je soussigné.....

« .....

« Agissant en tant que.....

« .....

« Du navire.....

Nom du navire      N° ou lettres signalétiques      Port d'immatriculation      Date (2)

(1)

« (1) Le cas échéant.

« (2) Date à laquelle la quille du navire a été posée ou à laquelle le navire s'est trouvé dans un état d'avancement équivalent ou date à laquelle le navire a subi des transformations ou modifications selon qu'il convient.

« Avoir procédé au mesurage dudit navire, conformément aux dispositions de l'article 210.17 de l'arrêté du 23 novembre 1987, dont le résultat figure ci-dessus :

Longueur hors tout (en mètres) (en mètres) <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	Largeur (en mètres) <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	creux <input style="width: 100%; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>
---	---	---

Avoir calculé la valeur du coefficient a1 conformément aux dispositions de l'0 de l'arrêté du 23 novembre 1987 dont le résultat est de :

(si cette valeur est inférieure à 0,6, le coefficient a1 est ramené à 0,6)

Le volume  $V^{(a)}$  du navire, calculé conformément aux dispositions de l'0 de l'arrêté du 23 novembre 1987, est donc égal à :

Avoir calculé la valeur du coefficient k1 conformément aux dispositions de l'0 de l'arrêté du 23 novembre 1987 dont le résultat est de :

Les jauges brute et nette du navire, calculées conformément aux dispositions de l'0 de l'arrêté du 23 novembre 1987, sont donc égales à :

	GT	
	NT	

« Fait à .....

« Le .....

(Signature)

« (a) : Pour les navires multicoques, l'exemplaire additionnel de calcul du volume doit être utilisé.

Notice explicative

« 1. La longueur du navire correspond à la longueur hors tout, définie comme étant la distance mesurée en ligne droite de l'extrémité avant à l'extrémité arrière de la structure permanente du navire (art. 210.17 de l'arrêté du 23 novembre 1987).

« 2. La largeur du navire est la largeur maximale au milieu du navire, mesurée hors membres pour les navires à coque métallique et mesurée hors bordé pour les navires à coque non métallique (art. 210.6 de l'arrêté du 23 novembre 1987).

« 3. Le creux sur quille est la distance verticale mesurée du dessus de la quille à la face inférieure du pont supérieur au livet (art. 210.6 de l'arrêté du 23 novembre 1987).

« Pour les navires considérés comme non-pontés, le creux sur quille est la distance verticale mesurée du dessus de la quille à une ligne de prolongement du point le plus haut du bordé ou le cas échéant du plat-bord, telle qu'elle délimite un pont fictif (art. 210.17 de l'arrêté du 23 novembre 1987).

« 4. La jauge brute (GT) des navires d'une longueur hors tout inférieure à 15 mètres est calculée selon la formule suivante :

- «  $GT = K1.V$ ,
- « Dans laquelle  $K1 = 0,2 + 0,02.log10V$ ,
- « et  $V = a1.(L.B.T)$ ,

« et où :

- « L est la longueur hors tout du navire ;
- « B est la largeur du navire ;
- « T est le creux du navire ;
- «  $a1 = 0,5194 + 0,0145.L$ .

« La valeur du facteur a1 doit être ramenée à 0,6 lorsque son calcul conduit à une valeur inférieure.

« Pour les navires multicoque, le volume V entrant dans le calcul de GT correspond à la somme des volumes de chaque coque et de l'entre-coque calculés selon la même formule.

« La jauge brute (GT) s'exprime avec deux décimales, la deuxième étant augmentée d'une unité si la troisième est supérieure ou égale à cinq.

« 5. La jauge nette (NT) des navires d'une longueur hors tout inférieure à 15 mètres est calculée selon la formule suivante :

$$\llcorner \text{NT} = 0,30 \cdot \text{GT}$$

« La jauge nette (NT) s'exprime avec deux décimales, la deuxième étant augmentée d'une unité si la troisième est supérieure ou égale à cinq.

« Exemple additionnel pour les navires multicoques

« Avoir procédé au mesurage dudit navire, conformément aux dispositions de l'article 210.17 de l'arrêté du 23 novembre 1987, dont le résultat figure ci-dessus :

Coque 1 :

Longueur hors tout (en mètres)  
mètres)

		,			
--	--	---	--	--	--

Largeur (en mètres)

		,			
--	--	---	--	--	--

creux (en

		,			
--	--	---	--	--	--

Calcul de la valeur du coefficient a1 conformément aux dispositions de l'0 de l'arrêté du 23 novembre 1987 dont le résultat est de :

0 | , | | | | (si cette valeur est inférieure à 0,6, le coefficient a1 est ramené à 0,6)

Le volume V<sup>(1)</sup> du navire, calculé conformément aux dispositions de l'0 de l'arrêté du 23 novembre 1987, est donc égal à :

		,			
--	--	---	--	--	--

Coque 2 :

Longueur hors tout (en mètres)  
mètres)

		,			
--	--	---	--	--	--

Largeur (en mètres)

		,			
--	--	---	--	--	--

creux (en

		,			
--	--	---	--	--	--

Calcul de la valeur du coefficient a1' conformément aux dispositions de l'0 de l'arrêté du 23 novembre 1987 dont le résultat est de :

0 | , | | | | (si cette valeur est inférieure à 0,6, le coefficient a1 est ramené à 0,6)

Le volume V<sup>(2)</sup> du navire, calculé conformément aux dispositions de l'0 de l'arrêté du 23 novembre 1987, est donc égal à :

		,			
--	--	---	--	--	--

Entre-coque :

Longueur hors tout (en mètres)  
mètres)

		,			
--	--	---	--	--	--

Largeur (en mètres)

		,			
--	--	---	--	--	--

creux (en

		,			
--	--	---	--	--	--

Calcul de la valeur du coefficient a1" conformément aux dispositions de l'0 de l'arrêté du 23 novembre 1987 dont le résultat est de :

0 | , | | | | (si cette valeur est inférieure à 0,6, le coefficient a1 est ramené à 0,6)

Le volume V<sup>(3)</sup> du navire, calculé conformément aux dispositions de l'0 de l'arrêté du 23 novembre 1987, est donc égal à :

		,			
--	--	---	--	--	--

Le volume V total du navire, égal à V<sup>(1)</sup> + V<sup>(2)</sup> + V<sup>(3)</sup>, est donc égal à :

		,			
--	--	---	--	--	--

Et est reporté en 1ère page



**Art. 6.** – La directrice des affaires maritimes est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 6 juin 2013.

Pour le ministre et par délégation :  
*La directrice des affaires maritimes,*  
R. BRÉHIER