

Préambule

Ce guide a été conçu pour répondre à la problématique de détermination des paramètres de tarification, fréquemment rencontrée par les gestionnaires de ports ; il est souhaitable que les associations régionales portuaires puissent apporter à leurs adhérents des réponses précises et argumentées.

Pour plus de transparence et d'équité, à la fois pour les gestionnaires de port et pour les plaisanciers, l'Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB) associée à l'Association des Ports de Plaisance de l'Atlantique (APPA) a mis en place un groupe de travail comprenant exploitants de ports, techniciens et juristes pour harmoniser les pratiques liées aux modalités de tarification des places de ports.

Ce que disent les textes législatifs et les règlements à propos des paramètres de tarification des places de port

Le Code des ports maritimes Article R*214-2 pose que :

"La redevance d'équipement des ports de plaisance est perçue en fonction de la durée de stationnement dans le port considéré ainsi que de la longueur et de la largeur du navire".

La Norme ISO 8666 : 2002

Trois paramètres fondamentaux doivent obligatoirement être pris en compte :

- la longueur,
- la largeur,
- la durée (du stationnement).

En prenant en compte longueur et largeur, le code des ports Maritime introduit la notion d'encombrement réel du navire.

Les paramètres pertinents :

Les documents administratifs de chaque bateau (acte de francisation, carte de navigation, ...)

Ils mentionnent une ou plusieurs longueurs (longueur de signalement longueur hors tout, longueur constructeur, longueur de coque, ...). Ces longueurs, **légitimes en terme fiscal**, sont le plus souvent **différentes de la notion d'encombrement réel maximum du navire**.

C'est pourquoi, elles ne peuvent être prises en compte comme paramètre de tarification, car, parfois, trop éloignées de la longueur d'encombrement réel maximum.

La Norme ISO 8666 et la notion d'encombrement réel maximum du navire:

Une norme est un document approuvé par un organisme reconnu qui a été mis au point par voie de consensus entre experts du domaine et qui fournit des recommandations sur le sujet considéré.

La norme ne relève pas de l'obligation réglementaire mais c'est une référence. La Norme ISO 8666, élaborée en 2002 pour les petits navires (- de 24 mètres) établit une uniformité des définitions concernant les dimensions principales des navires et les données qui y sont liées.

La Norme ISO 8666 et la notion d'encombrement réel maximum du navire :

5.2 Mesures longitudinales : "Les longueurs d'un bateau doivent être mesurées parallèlement à la ligne de flottaison de référence et à l'axe du bateau comme étant la distance entre deux plans verticaux perpendiculaires au plan axial du bateau".

La norme ISO 8666 propose **3 définitions de longueurs :**

- la longueur maximale,
- la longueur de coque,
- la longueur de flottaison,

La Norme ISO 8666 et la notion d'encombrement réel maximum du navire :

Article 5.2.1 : longueur maximale : « La longueur maximale doit être mesurée conformément à 5.2, un des plans touchant la partie la plus avancée du bateau, l'autre touchant la partie la plus reculée ».

Cette longueur **inclut toutes les parties structurelles et celles faisant partie intégrante du bateau**, telles que les avants et arrières en bois, plastique ou métal, les parois et joints pont/coque. **Cette longueur inclut toutes les parties qui sont normalement fixées sur le bateau**, telles que les espars fixes, bout dehors, balcons avant ou arrière, ferrures d'étraves, gouvernails, chaises de moteurs hors-bord, embases de propulsion, turbines et tout système de propulsion dépassant de l'arrière, les plates-formes de plongée et de remontée à bord, les listons et les bourrelets de défense. Les embases de propulsion, turbines, autres systèmes de propulsion et toutes les parties mobiles **doivent être mesurés dans leur condition normale d'utilisation jusqu'à leur déploiement longitudinal maximal lorsque le bateau est en route.**

Cette longueur exclut :

- les moteurs hors-bords,
- tout autre type d'équipement qui peut être détaché sans l'aide d'outils".

2) La Norme ISO 8666 et la notion d'encombrement réel maximum du navire :

Article 5.2.2 : longueur de coque : "La longueur de coque doit être mesurée conformément à 5.2 un des plans touchant la partie la plus avancée du bateau, l'autre touchant la partie la plus reculée. Cette longueur **inclut toutes les parties structurelles et celles faisant partie intégrante du bateau**, telles que les avants et arrières en bois, plastique ou métal, les parois et joints pont/coque. Cette longueur **exclut les parties amovibles qui peuvent être détachées de façon non destructive**, sans affecter l'intégralité structurelle du bateau, par exemple les espars, les bout-dehors, les balcons avant ou arrière, les ferrures d'étraves, gouvernails, chaises moteurs hors-bord, les embases de propulsions, les plates-formes de plongée et de remontée à bord, les listons et bourrelets de défense. Cette longueur **comprend aussi les parties détachables** de la coque qui agissent comme support hydrostatique ou hydrodynamique lorsque que le bateau est au repos ou en route. Pour les bateaux multicoques, la longueur de chaque coque doit être mesurée séparément. La longueur de coque doit être prise comme la plus grande des longueurs individuelle".

La Norme ISO 8666 et la notion d'encombrement réel maximum du navire :

Article 5.2.3 : longueur de flottaison :

"la longueur de flottaison, pour une condition de chargement donnée doit être mesurée conformément 5.2, un des plans passant par la partie la plus avancée de l'intersection de l'étrave avec le plan de flottaison et l'autre passant par la partie la plus reculée de l'intersection de la coque avec le plan de flottaison".

Article 5.3.2 : largeur du bau maximal :

"Le bau maximal doit être mesuré entre des plans touchant les parties les plus extérieures du bateau. Le bau maximal **inclut** toutes les parties structurelles ou faisant partie intégrante du bateau, telles que les extensions de la coque, les joints pont/coque, les extensions comme les doublantes, bastaques, cadènes, listons, bourrelets de défense et les garde-corps dépassant au-delà des murailles du bateau".

La longueur maximale définie par l'Article 5.2.1 donne donc une définition pertinente. Elle peut être reprise et détaillée pour aboutir à la notion **d'encombrement réel maximum d'un navire**. La définition retenue pour la longueur à prendre en compte dans la tarification des emplacements portuaires est :

"La longueur maximale d'un navire est prise en compte dans sa configuration habituelle de déplacement et de stationnement dans le port "

(les compléments apportés par le guide à la définition de l'Article 5.2.1 figurent en gras)

La longueur maximale doit être mesurée parallèlement à la ligne de flottaison de référence et à l'axe du bateau comme étant la distance entre deux plans verticaux, perpendiculaires au plan axial du bateau.

Cette longueur **inclut** toutes les parties structurelles et celles faisant partie intégrante du bateau, telles que les avants et arrières en bois, plastique ou métal, les parois et joints pont/coque.

Cette longueur **inclut** toutes les parties qui sont normalement fixées sur le bateau, telles que les espars fixes, bout-dehors, balcons avant ou arrière, ferrures d'étraves, gouvernails, chaises de moteurs hors bords, embases de propulsion, turbines et tout système de propulsion dépassant de l'arrière, les plates-formes de plongées et de remontée à bord, les listons et les bourrelets de défenses.

Les embases de propulsion, turbines, **moteurs hors-bord**, autres systèmes de propulsion et toutes les parties mobiles doivent être mesurés dans leur condition normale d'utilisation (**gouvernail et système de propulsion dans l'axe**) **lorsque le bateau est en configuration de déplacement dans le port.**

Cette longueur **exclut** :

- Tout type d'équipement qui peut être détaché **rapidement** sans l'aide d'outils".