

70% “HAUTE MER”

GESTION DES SORTIES COURTES EN DEHORS DES EAUX TERRITORIALES NATIONALES CONSEILS PRATIQUES

Pour bénéficier de l'exonération commerciale (FCE français, ICE italien etc.), le yacht doit (parmi 5 critères) démontrer qu'il atteint pour l'année qui s'achève un ratio d'au moins 70%¹ de l'ensemble de ses trajets commerciaux « en haute mer », c'est-à-dire incluant un passage hors des eaux territoriales du pays de référence.

Pour la FCE, chaque contrat commercial (charter ou transport) est découpé en autant de trajets que de changements de la liste de passagers, auxquels s'ajoutent les pré- et post-acheminements éventuels. Pour l'ICE, un charter constitue un seul trajet et les pré- et post-acheminements ne sont pas comptés.

Dans certaines situations, cette qualification de « haute mer » est acquise naturellement du fait de l'itinéraire, par exemple une traversée de la Côte d'Azur vers la Corse, ou de Sardaigne vers Naples. Dans d'autre cas, le capitaine devra prévoir une sortie courte des eaux territoriales, par exemple pour la FCE :

- Retour de Saint-Tropez vers Antibes avec un crochet en haute mer
- Passage de Monaco vers Vintimille (eaux italiennes) avant de mettre le cap sur Saint-Tropez

Ce passage dans les eaux internationales (ou celles d'un autre pays) doit pouvoir être démontré de façon probante par des données objectives de navigation, c'est-à-dire :

- *Dans le temps* : sur une durée suffisante pour que plusieurs points AIS soient émis en continu (20 minutes minimum)
- *Dans l'espace* : en franchissant clairement la limite des eaux territoriales officielles du pays concerné, au-delà de la marge d'erreur du GPS (0.5 nautique est une bonne précaution)

Si le yacht compte sur son AIS, il doit vérifier son bon fonctionnement lors des essais en début de saison. Certains systèmes peuvent être peu performants au point de ne plus être reçus par les stations côtières (niveau faible de l'émetteur, parasitage, coaxial d'antenne détérioré, antenne mal accordée) ou d'être facilement saturés (typiquement les AIS classe-B, à basse priorité et avec un niveau d'émission bridé, sont « invisibles » en présence d'autres AIS de classe-A). Il convient de préférer a minima la classe-B+, et la classe-A si possible.

Le yacht pourra aussi s'appuyer sur son système de navigation qui, dans la majorité des cas, stocke un point périodique, à concurrence de 10 000 positions ou de la capacité mémoire du système. A défaut d'un tel stockage de l'ECDIS et d'une capacité d'export en fichier (date-heure, latitude, longitude), il peut être judicieux de lancer une application sur tablette ou smartphone, sous réserve qu'elle ne soit pas stoppée par mégarde.

Une photo d'écran GPS / ECDIS constitue seulement une présomption de position acceptable et à condition s'il apparaisse, sur le même cliché, la position GPS + un document prouvant l'identité du navire + la date et heure courantes. Il sera toujours préféré un enregistrement continu des positions GPS (date-heure, latitude, longitude) fourni soit par le système de navigation du yacht, soit par une application mobile, avec un point toutes les 15 mn. Voir en annexe les différents formats usuels, .gpx, .txt, .kml, ...

Dernier conseil : certains systèmes de navigation (Furuno, Raymarine) présentent sur leur écran une ligne dite « 12 NM territorial line ». Il s'agit d'une ligne calculée à partir de 12NM des caps environnants mais ne prend pas en compte les « lignes de base » qui ferment les eaux intérieures. Sur la Côte d'Azur, on peut observer que les eaux territoriales françaises sont jusqu'à **1,3 nautique plus au large** que cette « 12NM line », et plusieurs capitaines en 2022 ont été surpris que leur sortie « à plus de 12NM » n'ait pas été prise en compte comme « hors eaux territoriales ». Voir l'exemple, au large des caps Ferrat et d'Antibes, ci-dessous.

¹ Plus de 70%, prescrit la réglementation italienne (ICE)

70% "HIGH SEAS"

MANAGEMENT OF SHORT EXITS OUTSIDE NATIONAL TERRITORIAL WATERS

PRACTICAL ADVICE

In order to benefit from the commercial exemption (French FCE, Italian ICE etc.), the yacht must (among 5 criteria) demonstrate that it achieves for the year ending a ratio of at least 70%² of all its commercial trips "on the high seas", i.e. including a passage outside the territorial waters of the reference country.

For the FCE, each commercial contract (charter or transport) is broken down into as many trips as there are changes in the passenger list, plus any pre- and post-delivery. For ICE, a charter is a single trip, and pre- and post-delivery are not counted.

In some situations, this "high seas" qualification is acquired naturally because of the itinerary, for example a crossing from the French Riviera to Corsica, or from Sardinia to Naples. In other cases, the captain will have to plan a short exit from territorial waters, for example for the FCE:

- Return from Saint-Tropez to Antibes with a detour to the « high seas »
- Passage from Monaco to Ventimiglia (Italian waters) before heading for Saint-Tropez

This passage in the international waters (or those of another country) must be conclusively demonstrated by objective navigation data, i.e.:

- In time: over a sufficient period of time for several AIS points to be transmitted continuously (20 minutes minimum)
- In space: by clearly crossing the limit of the official territorial waters of the country concerned, beyond the margin of error of the GPS (0.5 nautical mile is a good precaution)

If the yacht relies on its AIS, it must verify its proper functioning during tests at the beginning of the season. Some systems may be so poorly performing that they can no longer be received by coastal stations (low level of the transmitter, interference, deteriorated antenna coaxial, poorly tuned antenna) or easily saturated (typically class-B AIS, with low priority and a limited transmission level, are "invisible" in the presence of other class-A AIS). Class-B+ should be preferred at a minimum, and Class-A if possible.

The yacht can also rely on its navigation system which, in most cases, stores a periodic point, up to 10,000 positions or the memory capacity of the system. In the absence of such a storage of ECDIS and an export capacity in file (date-time, latitude, longitude), it may be wise to launch an application on a tablet or smartphone, provided that it is not stopped by accident.

A GPS / ECDIS screen shot is only an acceptable presumption of position and only if the GPS position + a document proving the identity of the vessel + the current date and time appear on the same shot. It will always be preferable to have a continuous recording of GPS positions (date-time, latitude, longitude) provided either by the yacht's navigation system or by a mobile application, with a point every 15 minutes. See in the appendix the different usual formats, .gpx, .txt, .kml, ...

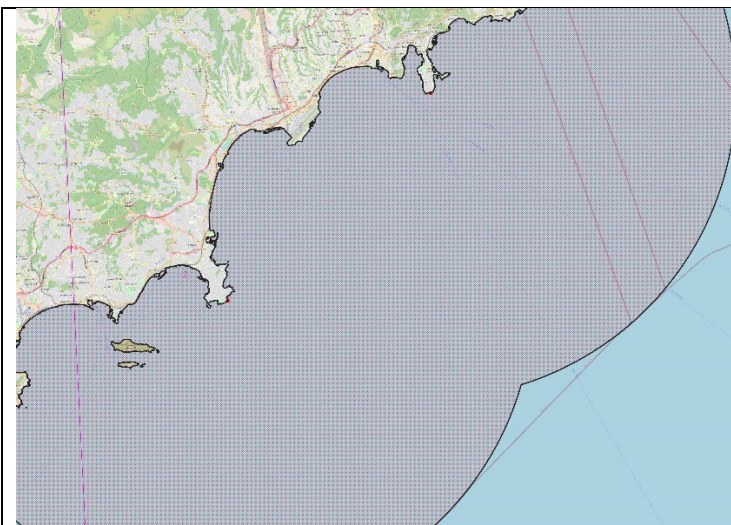
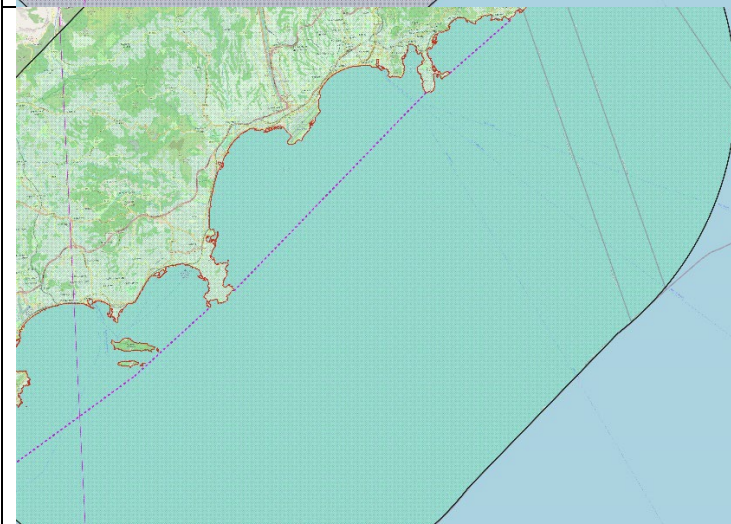
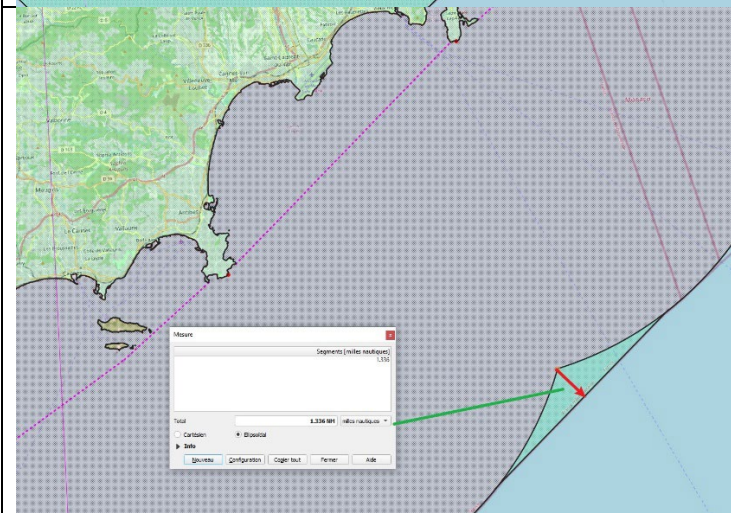
Last tip: some navigation systems (Furuno, Raymarine) display a line called "12 NM territorial line" on their screen. This is a line calculated from 12NM of the surrounding capes, but does not take into account the "baselines" that close off inland waters. On the French Riviera, it can be observed that French territorial waters are up to 1.2 nautical miles further offshore than this "12NM line", and several captains in 2022 were surprised that their exit "beyond 12NM" was not taken into account as "outside territorial waters". See example, off Cap Ferrat and Antibes, in appendix below.

² More than 70%, following the Italian rule

Appendix I - DEFINITION DES EAUX TERRITORIALES – DEFINITION OF TERRITORIAL WATERS

Etre à plus de 12 NM de terre ne suffit pas toujours. Voici pourquoi.

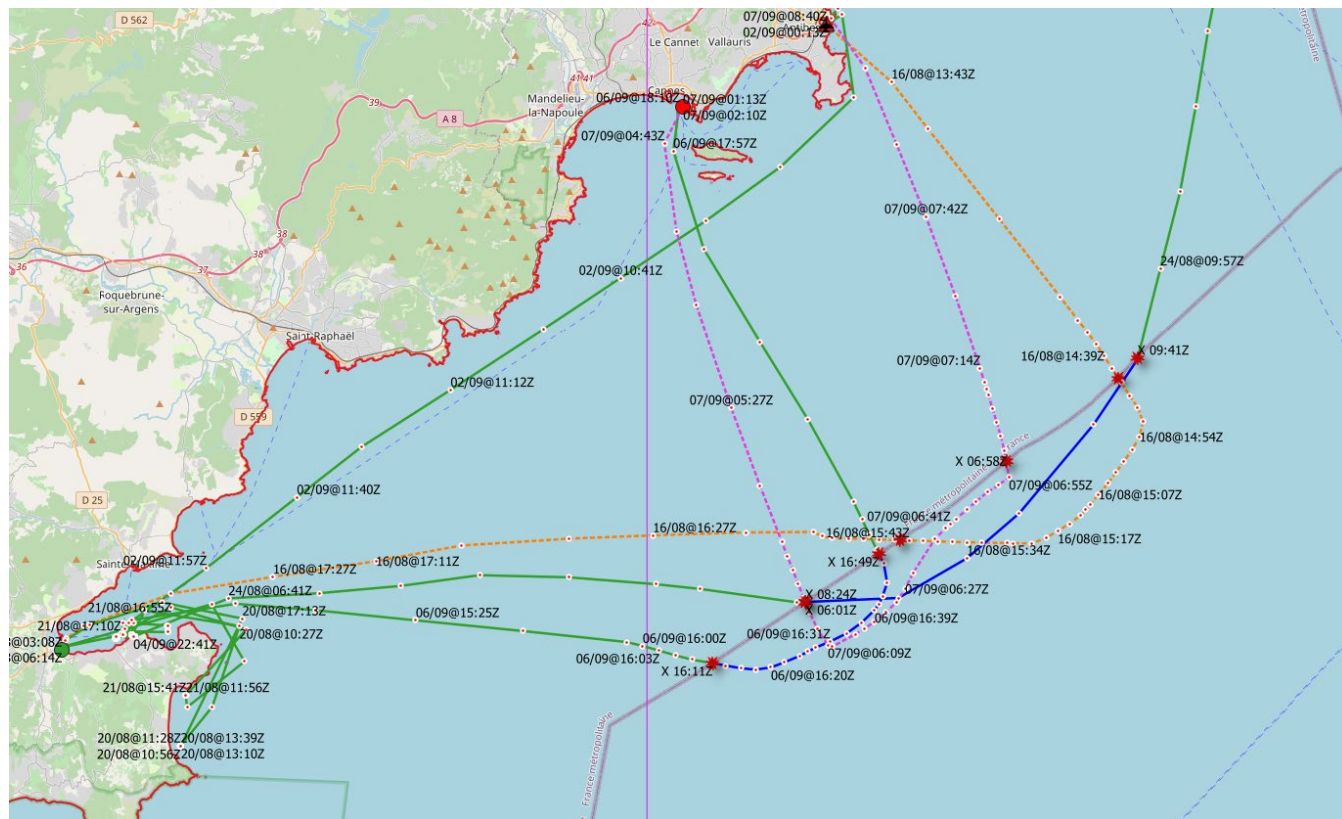
Being 12 NM off the coastline is not always enough. Here is why.

	Les limites des 2 cercles gris sont prises à partir des caps d'Antibes et Ferrat, rayon de 12 NM. Ces limites géographiques ne correspondent pas aux limites des eaux territoriales nationales. Bien qu'elles apparaissent sur certains écrans d'ECDIS, elles sont erronées et ne doivent pas être utilisées pour une sortie « en haute mer », ni pour une vente dans les eaux internationales. The limits of the 2 grey circles are taken from the capes of Antibes and Ferrat, radius of 12 NM. These geographical limits do not correspond to the limits of national territorial waters. Although they appear on some ECDIS screens, they are erroneous and should not be used for a "high seas" trip or for a yacht sale in international waters.
	Chaque pays définit et notifie ses lignes de base qui séparent les différents caps, ici en pointillé violet. C'est cette ligne de base qui est utilisée pour définir zone officielle des eaux territoriales jusqu'à 12 NM de la ligne de base (vert) Each country defines and notifies its baselines that separate the different capes, here in dotted purple. It is this baseline that is used to define the official area of territorial waters up to 12 NM from the baseline Ref : Convention de Montego Bay – Montego Bay convention – UNCLOS 1982
	En superposant les deux images précédentes, on constate qu'il existe des « trous » qui sont à plus de 12 NM des caps, mais sont encore dans les eaux nationales. La distance entre ces deux lignes peut atteindre, ici, plus de 1,3 nautique de distance ! By superimposing these two images we can see that there are "holes" that are more than 12 NM from the capes, but are still in national waters. The distance between these two lines can reach, here, more than 1.2 nautical miles!

➔ utiliser des cartes marines & ECDIS à jour

➔ update your nautical charts & ECDIS

Here is an example of 4 properly managed short exits to high seas (same yacht, same charter) in both time and space



Appendix III - Examples of navigation export file formats :

Navigation logs can be exported to FLYN-YACHTING in order to use GPS positions recorded on board in complement or as an alternative to AIS positions.

- All files should be ASCII text and not binary / zipped / proprietary like trkz
- Data at a minimum rate of 1 point per 15 minutes of time
- Consistent format for all date-time-position lines
- Each position WGS 84 with 5 decimal digits for latitude and longitude
- Full date-time with at least day month, hour, minute and no ambiguity on "day first" or "month first"
- Time zone must be specified, preference for UTC and ISO 8601 international format yyyy-mm-dd hh:mm

Here are a few examples of current possibilities.

From Transas systems (.txt format)

```
.5/08/2022,00:00:00,2351.235,0898.223,093.0,m
.5/08/2022,00:00:01,2351.239,0898.221,093.0,m
.5/08/2022,00:00:02,2351.242,0898.219,093.0,m
.5/08/2022,00:00:03,2351.246,0898.218,093.0,m
.5/08/2022,00:00:04,2351.249,0898.216,093.0,m
.5/08/2022,00:00:05,2351.253,0898.214,093.0,m
.5/08/2022,00:00:06,2351.256,0898.212,093.0,m
.5/08/2022,00:00:07,2351.260,0898.211,093.0,m
.5/08/2022,00:00:08,2351.263,0898.209,093.0,m
.5/08/2022,00:00:09,2351.267,0898.207,093.0,m
.5/08/2022,00:00:10,2351.270,0898.205,093.0,m
.5/08/2022,00:00:11,2351.274,0898.204,093.0,m
.5/08/2022,00:00:12,2351.277,0898.202,093.0,m
.5/08/2022,00:00:13,2351.281,0898.200,093.0,m
.5/08/2022,00:00:14,2351.284,0898.198,093.0,m
.5/08/2022,00:00:15,2351.288,0898.197,093.0,m
.5/08/2022,00:00:16,2351.291,0898.195,093.0,m
.5/08/2022,00:00:17,2351.295,0898.193,093.0,m
.5/08/2022,00:00:18,2351.298,0898.191,093.0,m
.5/08/2022,00:00:19,2351.301,0898.190,093.0,m
```

From Raymarine systems (gpx format, text file in .xml) NB : this format is readable but Raymarine export does not provide date & time (!)

```
<trkpt lon="7.0420231/652/348" lat="43.51266/5012/991">
<extensions>
<raymarine:TrackPointExtension>
<raymarine:WaterDepth>7.98</raymarine:WaterDepth>
<raymarine:WaterTemp>303.73</raymarine:WaterTemp>
</raymarine:TrackPointExtension>
</extensions>
</trkpt>
<trkpt lon="7.042025774717331" lat="43.51267097850932">
<extensions>
<raymarine:TrackPointExtension>
<raymarine:WaterDepth>7.98</raymarine:WaterDepth>
<raymarine:WaterTemp>303.73</raymarine:WaterTemp>
</raymarine:TrackPointExtension>
</extensions>
</trkpt>
```

From Navionics App (.gpx format, text file in .xml) and many other navigation Apps

```
<trkpt lat="42.571670" lon="8.765200"><ele>2</ele><time>2022-07-09T06:05:47.029Z</time>
<trkpt lat="42.571704" lon="8.765173"><ele>2</ele><time>2022-07-09T06:05:48.037Z</time>
<trkpt lat="42.571737" lon="8.765146"><ele>2</ele><time>2022-07-09T06:05:49.028Z</time>
<trkpt lat="42.571770" lon="8.765110"><ele>2</ele><time>2022-07-09T06:05:50.038Z</time>
<trkpt lat="42.571803" lon="8.765083"><ele>2</ele><time>2022-07-09T06:05:51.035Z</time>
<trkpt lat="42.571836" lon="8.765047"><ele>2</ele><time>2022-07-09T06:05:52.030Z</time>
```

Basic standard .txt or .csv file

MMSI	TIMESTAMP_UTC	LAT	LON
235234233	2022-09-13 00:00	40.89177	12.94723
235234233	2022-09-13 00:05	40.89178	12.94720
235234233	2022-09-13 00:10	40.89177	12.94720
235234233	2022-09-13 00:15	40.89182	12.94717
235234233	2022-09-13 00:20	40.89183	12.94715
235234233	2022-09-13 00:25	40.89193	12.94710
235234233	2022-09-13 00:30	40.89200	12.94703
235234233	2022-09-13 00:35	40.89200	12.94707
235234233	2022-09-13 00:40	40.89198	12.94710
235234233	2022-09-13 00:45	40.89192	12.94712