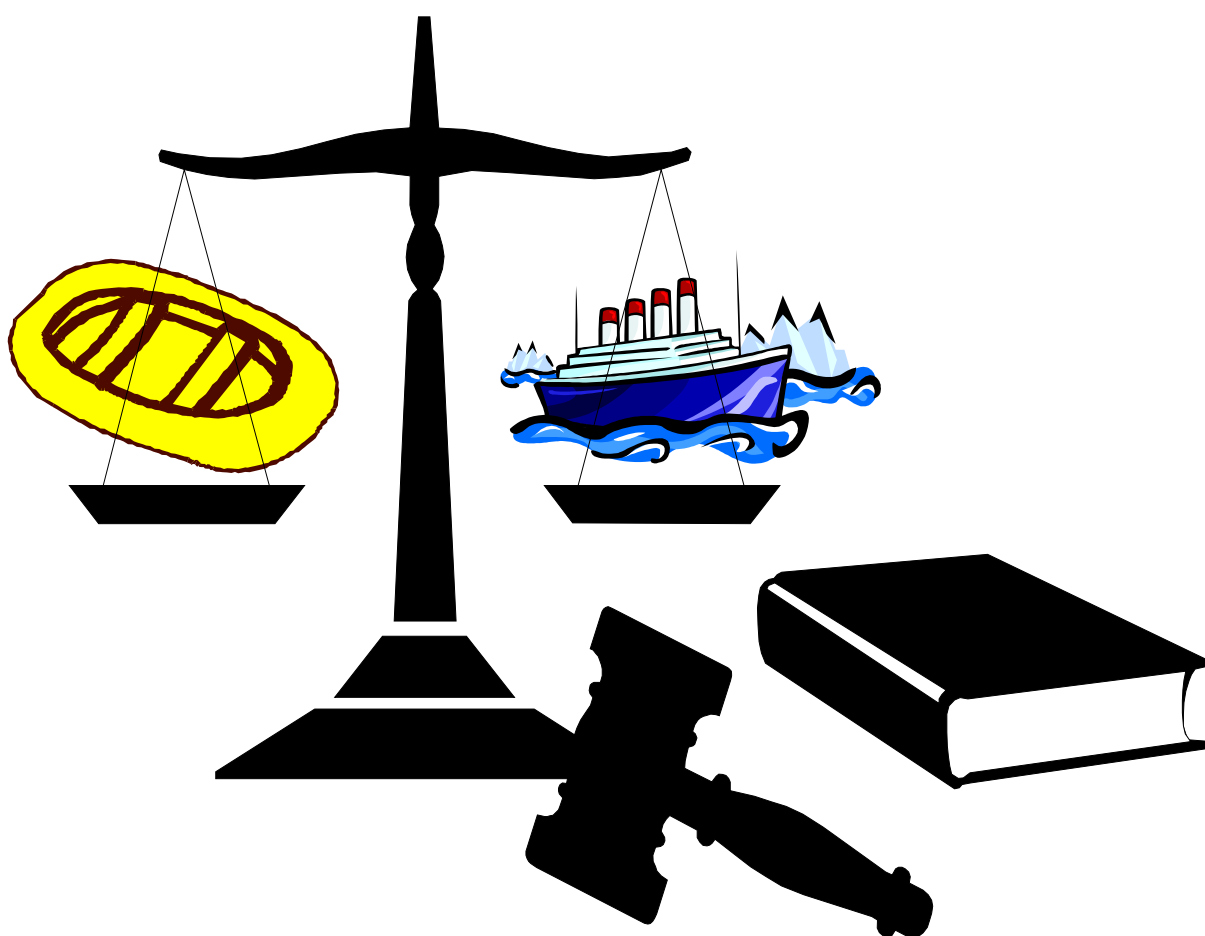


REGLEMENTATION SUR LES NAVIRES SUPPORT DE PLONGEURS. QUEL EST LE BON CHOIX???



Préambule:

La réglementation concernant le statut juridique des navires support de plongeurs reste un flou artistique pour bon nombre d'encadrants et de responsables de structures.

Par définition, le statut juridique du navire trouve son origine dans le Décret 84-810 du 30 Août 1984 qui fixe les types fondamentaux de navires.

Même si l'armement de sécurité en plaisance a été adopté par la majeure partie des structures professionnelles ou associatives, il n'en reste pas moins vrai que les armateurs peuvent opter pour un autre type d'armement, l'armement dit professionnel.

La rédaction de ce document est destinée à faire le point sur la législation en vigueur concernant le matériel de sécurité obligatoire en fonction du statut du navire, afin de ne pas se retrouver face à un mur juridique lors de la commission éventuelle d'une faute.

Bonne lecture, en espérant que ce support technique puisse aider les encadrants et futurs encadrants au quotidien.

Albin BERTEAUX - 2008

Sommaire:

- Navire support de plongeurs « qui es tu? »
- Navire armé à la plaisance:
 - * Genre de navigation
 - * Titre de conduite
 - * Division 240
- Navires à utilisation collective:
 - * Type de navigation
 - * Qualification maritime
 - * Division 241
- Généralité sur les navires support de plongeurs
 - * Armement spécifique plongeur (code du sport du 28 février 2008)
 - * Directive du Préfet Maritime de la Zone de navigation.
- Zone de navigation et armement à LA REUNION
- Conclusion
- Comparatif
- Annexes: * textes de références
 - * articles de références
- Remerciements

Navire support de plongeurs « qui es tu? »

Le décret 84-810 du 30 Août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, définit dans son article 1er les types fondamentaux de navires:

- Navire à passagers
- Navire de pêche
- Navire de plaisance
 - * Navire à usage personnel
 - * Navire de formation
- * Navire à utilisation collective
 - Navire de charge

Si notre structure est classifiée APS, nous pouvons appliquer l'instruction relative à l'application des dispositions réglementaires en matière d'établissement d'activités physiques et sportives (APS) de plongée subaquatique, qui reprend la classification du navire support de l'activité.

Ainsi elle définit le « navire de formation » comme étant:

« Tout navire utilisé dans le cadre des activités d'un centre nautique ou subaquatique soumis aux dispositions de la loi n°84-610 du 16 juillet 1984 relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives »;

Ce type de statut est soumis à l'arrêté du 11 mars 2008 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 240 en annexe du présent arrêté)

L'armateur peut, s'il le désire, armer son navire de manière professionnelle.

Dans ce cas, diverses options s'offrent à lui.

Nous étudierons ici la solution qui serait la plus adaptée à notre île, à savoir un armement en « navire à utilisation collective » défini comme tel:

« Tout navire n'entrant pas dans la définition du navire à passagers sur lequel sont embarqués à titre onéreux, sous la responsabilité du propriétaire, de son représentant ou de son préposé, lui-même embarqué, des personnes effectuant une navigation touristique ou sportive. »

A ce moment, c'est l'arrêté du 9 avril 2008 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires qu'il faudra appliquer (division 241 en annexe du présent arrêté)

NAVIRES DE PLAISANCE

à compter du 15 avril 2008

Pour savoir si nous sommes concernés, comme pour la majeure partie des textes de loi, reportons-nous au champ d'application de ce dernier qui nous dit:

« La présente division définit les dispositions en matière de sécurité et de prévention de la pollution applicables aux navires de plaisance à usage personnel ou de formation d'une longueur de coque inférieure à 24 mètres, à partir de leur mise en service. »

Donc, si nous utilisons ce type de navire et que ce dernier est d'une longueur inférieure à 24 mètres, nous pouvons nous appuyer sur ce texte.

Genre de navigation:

Nous savons à présent que si nous optons pour un armement de plaisance, nous devons nous référer à l'arrêté du 11 mars 2008 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires - division 240.

Mais que pouvons-nous faire? Où pouvons-nous aller?

Comme pour nos espaces d'évolutions, nous allons devoir naviguer et pratiquer notre discipline sur des sites qui rentrent dans nos attributions de distances. Mais une fois de plus, distance de quoi?

En mer, les distances ont comme point de référence un « Abri » défini comme tel dans notre texte:

« Tout lieu où un navire peut soit accoster soit mouiller en sécurité »

Celui-ci est généralement un port ou nous pouvons embarquer nos plongeurs.

Les distances de nos sites de plongées peuvent être enfin répertoriées suivant 3 distances prévues par la loi:

- Navigation à moins de 2 Milles d'un abri
- Navigation entre 2 et 6 Milles d'un abri
- Navigation au-delà de 6 Milles d'un abri

Titre de conduite:

Comme pour nos permis de conduire terrestre, notre genre de navigation est assujéti à notre « titre » de conduite. Nous devons être en possession du titre en adéquation avec notre distance de navigation.

Division 240:

Analysons ensemble ce texte d'une façon simple et chronologique.

Cette dernière sera réalisée avec comme objectif l'acquisition future d'un navire pour la formation de plongeur.

(Pour plus de clarté, les articles visés sont repris et référencés en annexe).

Le texte est organisé en 3 chapitres indépendants les uns des autres. Ainsi le lecteur peut se rendre directement au chapitre qui le concerne.

CHAPITRE 1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Le texte définit son champ d'application (navires auquel il s'adresse), et l'ensemble de la terminologie employée, puis classe les navires en deux catégories (marqués CE ou exclus de marquage CE). Les cas particuliers des constructions amateur et des modifications sont ensuite abordés.

Pour nous plongeurs:

- Comme nous l'avons vu plus haut, les navires utilisés pour la formation de moins de 24 mètres sont concernés par ce texte.
- Les définitions nous permettent d'avoir le même langage.
- Nous devons tenir compte du marquage ou non CE (ou construction amateur ou modification)

Si notre achat s'oriente vers un navire marqué CE, Nous passons directement au chapitre 3. Sinon, la lecture continue...

CHAPITRE 2 EXIGENCES RELATIVES AUX NAVIRES EXCLUS DU MARQUAGE «CE»

Notre navire existe, mais aucun test de conformité n'a été effectué avant sa mise en service (l'équivalent des mines pour nos véhicules terrestres).

Cette évaluation doit alors être effectuée afin d'attribuer une catégorie de conception au navire (limite d'utilisation en mer).

Un numéro d'identification lui est alors attribué (numéro de série des voitures).

De plus, une plaque signalétique inaltérable par le milieu est fixée de manière inamovible à un endroit immédiatement visible. Cette plaque comporte les principales caractéristiques de l'embarcation.

Un Dossier technique est établi explicitant la conception, la construction et l'exploitation du navire, et démontrant sa conformité aux dispositions de sécurité et de prévention de la pollution qui lui sont applicables. Il doit être tenu à la disposition de l'autorité compétente pour une durée minimale de 10 ans à compter de la mise en service du navire.

Chaque navire fait l'objet de la rédaction d'un manuel du propriétaire, en français, remis au propriétaire par la personne responsable de la conformité du navire lors de la mise en service du navire.

Le nombre maximal de personnes pouvant prendre place à bord, ainsi que sa charge maximale, sont déterminés par son constructeur. Les navires supports de plongeurs sont munis de dispositifs permettant le rangement et l'arrimage aisés du matériel de plongée.

Les sections suivantes précisent les caractéristiques de chaque partie du navire. Pour les navires destinés à servir de support de plongeurs, nous devons satisfaire aux exigences relatives au chargement. Exigences prenant en compte le maximum de personnes entièrement équipées.

Pour nous plongeur:

- Pour un navire dépourvu de marquage CE, nous devons réaliser l'ensemble des démarches vues ci-dessus conformément aux exigences du texte.

CHAPITRE 3 CONDITIONS D'UTILISATION

Ce chapitre nous intéresse au plus haut niveau.

C'est ce chapitre qui définit l'armement des navires (matériels obligatoires) en fonction de notre type de navigation (distance d'éloignement d'un abri)

Point important, les dérogations aux matériels obligatoires. Nous sommes tous concernés mais ATTENTION AUX CONDITIONS:

*« Les navires dont les équipages effectuent une navigation dans le cadre d'activités organisées par un **organisme d'État** ou **agrée** par le ministre chargé de la Jeunesse et des Sports pour l'enseignement et la pratique d'activités physiques et sportives peuvent être exemptés de **tout ou partie** du matériel de sécurité prescrit par la présente division sans autorisation spécifique de l'autorité compétente. Dans ce cas, **l'organisme définit** le matériel de sécurité qui doit être embarqué. En outre, ce même organisme peut dispenser les navires utilisés dans les mêmes conditions de disposer de moyens de prévention des chutes de personnes à l'eau.*

De plus, les navires bénéficiant de la reconnaissance d'insubmersibilité, neufs et existants, ne sont pas tenus d'embarquer le radeau ou l'annexe de sauvetage prescrit par l'article 240-3.09, tant qu'ils naviguent dans les limites, en termes d'éloignement d'un abri, de la catégorie de navigation pour laquelle l'insubmersibilité a été reconnue. »

Les caractéristiques pour les moyens spécifiques concernant notamment la flottabilité des personnes est très claires, en fonction de la distance d'éloignement. Ces aides à la flottabilité doivent disposer de:

« soit le nom et le numéro d'immatriculation du navire, soit le nom de l'établissement organisant l'activité physique et sportive pour laquelle le navire est utilisé. »

Le contenu de la trousse de secours (déjà obligatoire pour nous plongeurs) y est défini.

Nous sommes maintenant tenus à une « vérification spéciale annuelle » réalisée par le responsable (ou propriétaire) qui donne lieu à un rapport.

Pour nous plongeurs:

- Nous caractérisons notre armement en fonction de notre type de navigation.
- **Structure non agréée DDJS**: nous nous équipons de l'armement en fonction de notre type de navigation (distance)
- **Structure agréée DDJS**(association): Le choix est laissé au responsable de la structure sur l'armement embarqué.
- Quelque soit le type d'armement, nous sommes tenus à une vérification spéciale annuelle.

Textes de références pour l'agrément DDJS:

-Loi du 1er juillet 1901 modifiée

-Loi 84-610 du 16 juillet 1984 modifiée

-Décret n°2002-488 du 9 avril 2002

Lien internet: www.ddjs-reunion.jeunesse-sports.gouv.fr

(L'ensemble des modèles types énoncé ci dessus ce trouve en annexe)

NAVIRES A UTILISATION COLLECTIVE A MOTEUR

(Décision 167/AM/05 du 07/06/2005 Affaires Maritimes de LA REUNION)

« Tout navire de plaisance sur lequel sont embarquées des personnes effectuant à titre onéreux ou dans le cadre d'un association, une navigation touristique, sportive, ou de formation nautique non professionnelle, sous la responsabilité du propriétaire ou du président de l'association propriétaire, ou de son représentant ou de son préposé, lui même embarqué ». Navire approuvé CE

Cette décision laisse le libre choix à la structure de plongée de s'armer en plaisance ou en professionnel.

Type de navigation:

Elle est en adéquation avec la catégorie de navigation du navire. Cette dernière est définie dans la division 110-2-01 comme telle:

Les navigations effectuées par les navires français sont classées en cinq catégories :

1er catégorie : Toute navigation n'entrant pas dans les catégories suivantes.

2e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité et au cours de laquelle la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ne dépasse pas 600 milles.

3e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.

4e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles au-delà de la limite des eaux abritées où se trouve son port de départ.

5e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire demeure constamment dans les eaux abritées telles que rades non exposées, lacs, bassins, étangs d'eaux salées etc., ou dans les limites éventuellement fixées par le directeur régional des affaires maritimes sur proposition du chef de quartier.

Qualification maritime:

Le pilote du navire support de plongée doit disposer de la qualification maritime requise. Ainsi, les membres d'équipage doivent être titulaires d'un titre professionnel reconnu par les autorités administratives. (brevet de capitaine 200, ex Brevet de Patron Petite Navigation)

De plus, fonction de la motorisation, des titres professionnels de machiniste ou mécanicien peuvent être obligatoires.

Division 241:

Structurée de la même manière que la division 240 précédemment étudiée, la division 241 est définie avant d'être détaillée.

CHAPITRE 1: DISPOSITIONS GENERALES

le champ d'application y est défini (longueur de coque inférieure à 24 mètres), non applicable aux navires construits en acier si ils embarquent plus de 12 passagers.

Il définit la conformité, l'approbation et les mentions particulières s'appliquant à ce type de navire.

Pour nous plongeurs:

- Ayant un navire inférieur à 24 mètres nous sommes concernés.
- Les définitions nous permettent d'avoir le même langage.
- Le navire doit être conforme aux dispositions de la division 240 applicables aux navires exclus du marquage CE.
- Le port de base doit être mentionné au permis de navigation
- Il est soumis à examen avant mise en exploitation.

CHAPITRE 2, 3 ET 4: ARMEMENT, SECURITE, PREVENTION ET ENCADREMENT

Ces chapitres fixent l'armement, la sécurité à bord de l'embarcation.

Contrairement à la division 240, seuls 2 types d'armement y sont mentionnés. Le côtier pour les navigations n'excédant pas les limites de la quatrième catégorie (5 milles), ou le matériel hauturier dans les autres cas.

La présence d'un moyen de communication radioélectrique y est obligatoire

La liste des membres d'équipages et des personnes embarquées y est obligatoire

Pour nous plongeurs:

- L'armement y reste le même, sauf avis contraire de la commission de sécurité.
- La présence d'un système de communication est obligatoire. (nécessité de diplôme)
- L'équipage est professionnel.

CHAPITRE 5: SUIVI TECHNIQUE DU NAVIRE

Les navires à utilisations collectives sont soumis à vérifications périodiques réalisées par le centre de sécurité de l'autorité maritime.

Pour nous plongeurs:

- Les normes de visite et de sécurité sont effectuées par des personnes qualifiées pour le faire.
- Ces visites sont spécifiques à chaque navire avec la délivrance d'un permis de navigation.

CHAPITRE 6: TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL

Sauf cas spécifique, ce chapitre ne nous concerne pas à LA REUNION.

GENERALITES SUR LES NAVIRES SUPPORT DE PLONGEURS

ATTENTION

Que nous choissions un armement en plaisance ou en professionnel, le matériel spécifique plongeur énoncé dans notre ex-arrêté du 22 juin 1998 modifié et repris maintenant dans le code du sport du 28 février 2008 reste OBLIGATOIRE.

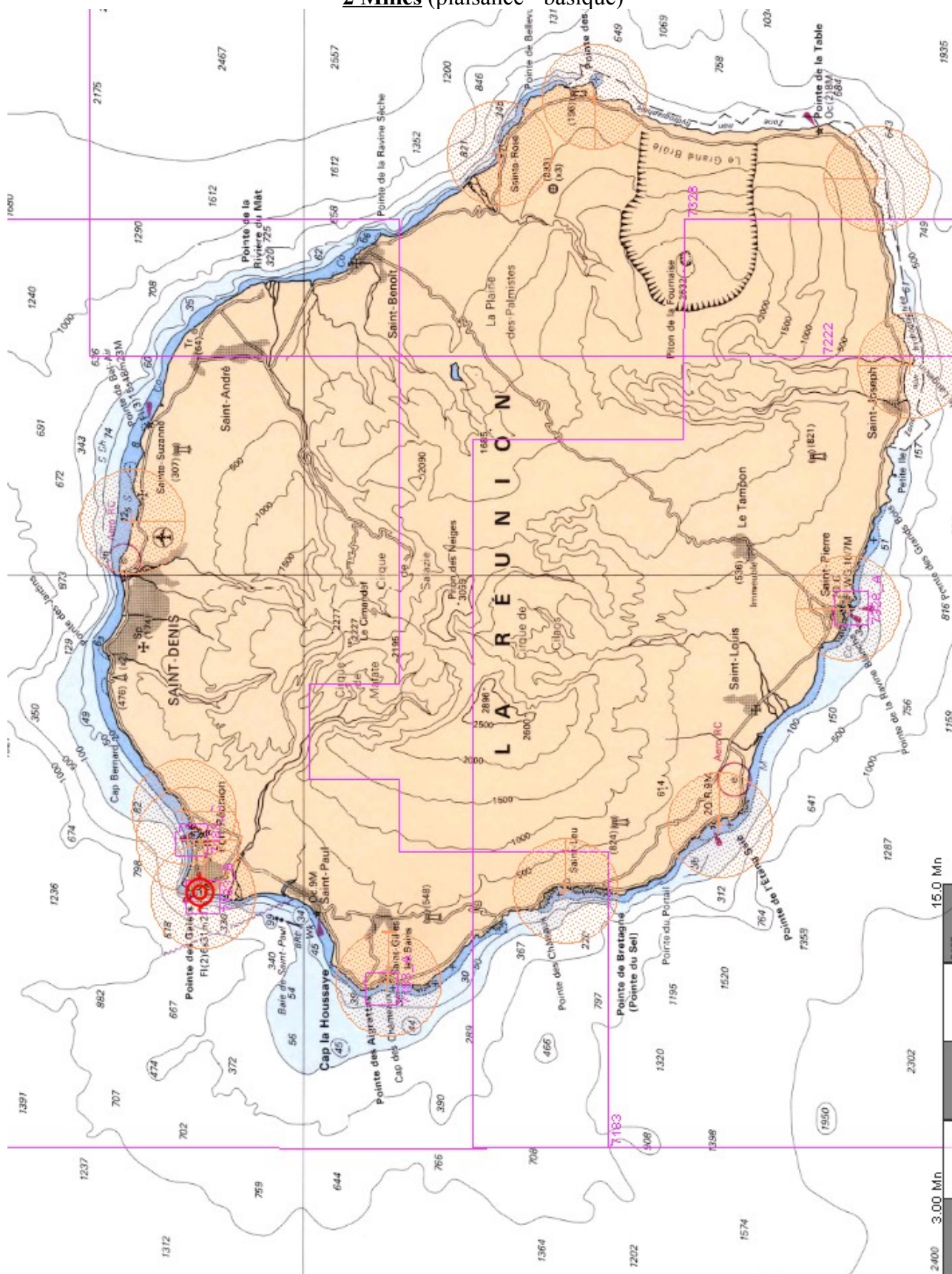
Comme nous le savons tous, certains départements de métropole ont eu pour obligation de s'armer en professionnel.

Cette décision est celle du Préfet Maritime qui, par arrêté, a imposé cet armement.

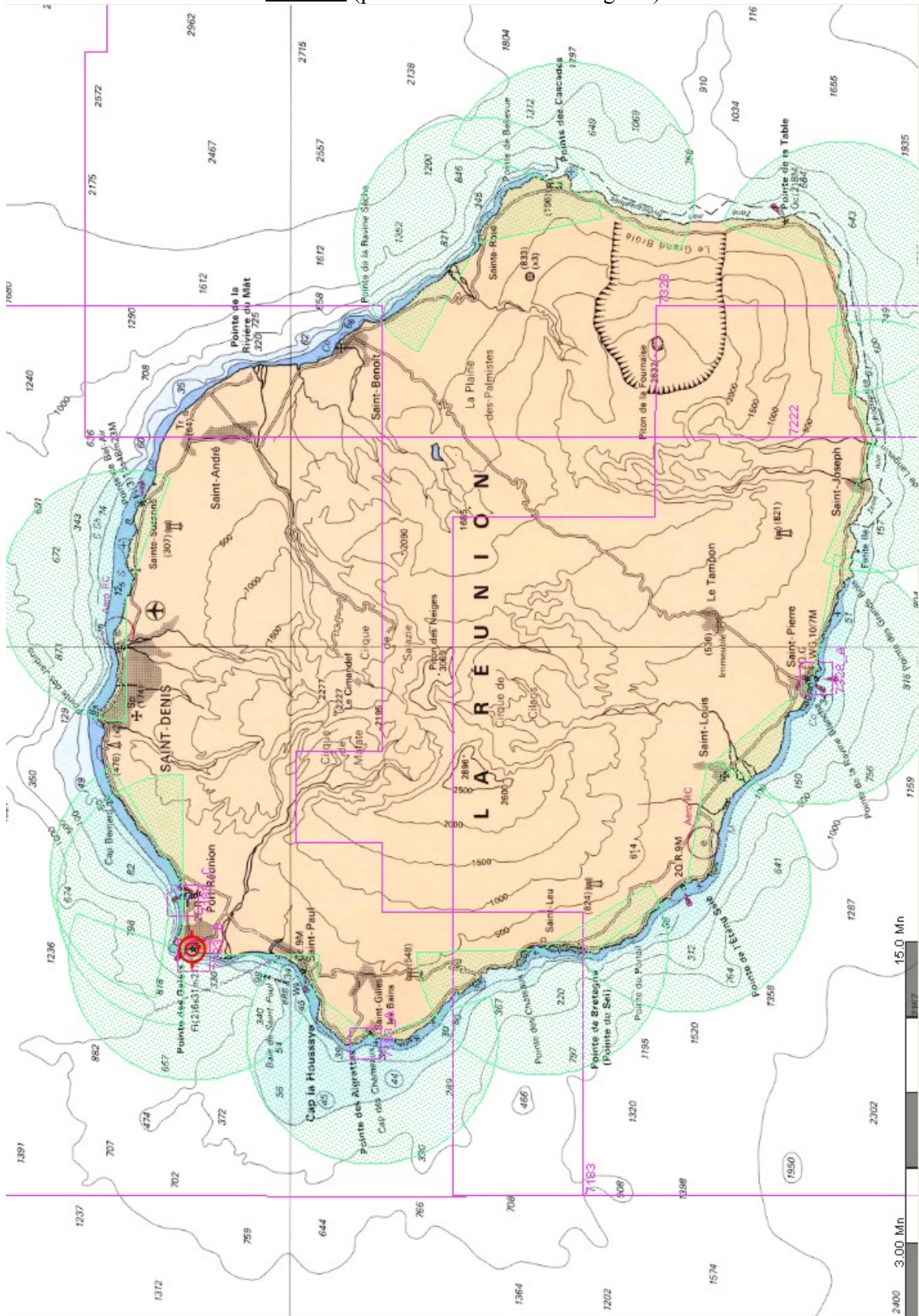
La hiérarchie des textes de loi, permet aux différentes instances de restreindre les libertés (à condition de cette restriction soit justifiée). En aucun cas elle ne peut les étendre. Les textes Européens sur la pratique de la plongée en sont un exemple. Ils ne sont appliqués en France puisque cette nation possède des textes plus restrictifs.

ZONE DE NAVIGATION A LA REUNION

2 Milles (plaisance - basique)



5 Milles (professionnel – 4ème catégorie)



COMPARATIF

Le choix du statut juridique est laissé libre au propriétaire du navire.

Néanmoins, de nombreuses similitudes existent.

Points communs:

- Plaque signalétique
- Numéro d'immatriculation
- Nombre de passagers fixé par le navire.
- Visite périodique.
- Usage réservé au noms de la structure.

Différences:

- Titre de conduite en plaisance / qualification maritime en professionnel
- visite période réalisé par le propriétaire en plaisance / par le centre de sécurité de l'autorité maritime en professionnel (Coût)
- Armement spécifique
- Distances d'éloignements

CONCLUSION

Nos navires, qu'ils soient armés en plaisance ou en NUC sont soumis à une multitude de documentations et de visites.

Variante uniquement sur les qualifications professionnelles des membres d'équipage et des personnes effectuant les visites, nos navires restent avant tout un moyen de transport pour ce rendre sur nos sites de plongée.

Actuellement, le Préfet de LA REUNION a également la qualité de Préfet Maritime.

Contrairement à nos amis plongeurs du sud de la France, nous ne sommes pas encore soumis à un armement professionnel.

Dès lors, la nécessité de respecter les règles de sécurité actuellement appliquées sur notre île est primordiale si nous ne voulons pas devoir changer notre genre de navigation.

De plus, la mise en place d'un armement professionnel au niveau national nécessiterait un changement pour l'ensemble de nos cursus de formations.

Le permis mer côtier requis pour les niveaux d'encadrant deviendrait alors un titre professionnel ayant un coût supérieur et risquant à la longue de faire diminuer le nombre d'encadrant au sein de nos fédérations.

L'exemple prit d'un navire en NUC plaisance reste l'une des solutions possibles pour le passage en armement professionnel. Diverses possibilités sont possibles mais le principe reste globalement le même sur les diplômes et conditions requises.

TEXTES DE REFERENCES

Cadre général de l'activité plongée subaquatique:

- Décret n°84-810 du 30/08/1984 modifié par le décret n°96-859 du 26/09/1996
relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

- Instruction n°06-135 JS EN DATE DU 02/08/2006
Instruction relative à l'application des dispositions réglementaires en matière d'établissement d'activités physiques et sportives (APS) de plongée subaquatique. Classification du navire support de l'activité.

Navires de plaisance:

- Division 240 en date du 11 mars 2008

- Arrêté du 11 mars 2008 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires.

Navires à utilisation collective à moteur:

- Décision 167/AM/05 du 07/06/2005 Affaires Maritimes de LA REUNION

- Division 240 en date du 9 avril 2008

ARTICLES DE REFERENCES

Division 240

Article 1:

« La présente division définit les dispositions en matière de sécurité et de prévention de la pollution applicables aux navire de plaisance à usage personnel ou de formation d'une longueur de coque inférieur à 24 mètres, à partir de leur mise en service. »

Art. 240-1.02, définition n°19:

« Abri » Tout lieu où un navire peut soit accoster soit mouiller en sécurité.

Article 240-1.03 Navires marqués « CE »:

« Pour satisfaire aux exigences de sécurité et de prévention de la pollution de la présente division, un navire relevant du champ d'application du décret du 4 juillet 1996 précité et répondant aux dispositions donnant lieu à son marquage « CE », telles que prévues par le dit décret, n'est pas astreint aux dispositions du chapitre 240-2. »

Article 240-1.04 Navires exclus du marquage « CE »:

« les navires neufs ou existants qui ont été mis en service dans l'un des Etats membres de l'Espace Economique Européen avant le 16 juin 1998 ne sont pas astreints à établir une conformité aux exigences de sécurité et de prévention de la pollution, à condition que leurs propriétaires produisent une lettre de radiation du pavillon, ou tout autre document établissant l'origine du navire. »

Article 240-2.03 Identification des navires:

« Un numéro d'identification unique est attribué à chaque navire neuf. Ce numéro est composé et apposé sur le navire conformément à la norme EN/ISO 10087. »

Article 240-2.04 Plaque signalétique:

« Tout navire soumis aux dispositions du présent chapitre comporte une plaque signalétique, sur laquelle figurent les indications suivantes :

- le nom du constructeur ou de l'importateur ;
- le modèle le cas échéant ;
- la mention « Embarcation conforme à l'arrêté du 23 nov. 1987 modifié - division 240 » ;
- la catégorie de conception ;
- la charge maximale recommandée par le constructeur ;
- le nombre maximal de personnes pouvant prendre place à bord ;
- la puissance maximale de l'appareil propulsif.

Cette plaque est inaltérable par le milieu marin. Elle est fixée de manière inamovible à l'intérieur de l'embarcation, du cockpit ou de la timonerie, à un endroit immédiatement visible. »

Article 240-2.05 Dossier technique:

« Un navire soumis aux dispositions du présent chapitre est astreint à l'établissement d'un dossier technique explicitant la conception, la construction et l'exploitation du navire, et démontrant sa conformité aux dispositions de sécurité et de prévention de la pollution qui lui sont applicables. La personne endossant la responsabilité de la conformité aux exigences techniques le tient à la disposition de l'autorité compétente pour une durée minimale de 10 ans à compter de la mise en service du navire. Le dossier technique comporte les pièces figurant à l'annexe 240-A.3. L'autorité compétente peut requérir la fourniture de tout document ou renseignement supplémentaire dans le but de vérifier une partie quelconque de la conformité du navire aux dispositions de la présente division. »

Article 240-2.06 Manuel du propriétaire:

« Chaque navire fait l'objet de la rédaction d'un manuel du propriétaire, en français, conforme au présent article. Ce manuel est remis au propriétaire par la personne responsable de la conformité du navire lors de la mise en service du navire. Toutefois, les navires conservés par leur constructeur pour leur usage personnel ne sont pas astreints à cette disposition. Le manuel du propriétaire contient :

1. une table des matières s'il comporte plus de quatre pages ;
2. des dimensions exprimées conformément à la norme EN/ISO 8666 ;
3. le nom du constructeur du navire, ainsi que de la personne endossant la responsabilité de sa conformité ;
4. la dénomination du modèle du navire ;
5. la ou les catégories de conception, assorties de la définition de cette catégorie figurant à l'article 240-2.02 ;
6. le déplacement léger, assorti de sa définition donnée par l'article 240-2.07 ;
7. la charge maximale admissible, assortie de sa définition donnée par l'article 240-2.07 ;
8. le déplacement à pleine charge ;
9. la longueur et la largeur de coque ;
10. la description du moyen principal de propulsion ;
11. la puissance maximale de propulsion ainsi que la masse maximale du ou des moteurs ;
12. les tirants d'air et d'eau, léger et en charge ;
13. la capacité de chaque réservoir ;

14. le nombre maximal de personnes admissibles ;
15. le descriptif et la mise en oeuvre des appareils de mouillage équipant le navire ;
16. les emplacements, la description, l'utilisation et les instructions d'inspection des ouvertures dans la coque ;
17. les emplacements, la description, l'utilisation et les instructions d'inspection des moyens d'assèchement ;
18. les emplacements, la description, l'utilisation et les instructions d'inspection des moyens de lutte contre l'incendie et d'évacuation. Toutefois, l'utilisation et les instructions d'inspection des moyens mobiles sont définies par le fabricant de ces équipements ;
19. les emplacements, la description, l'utilisation et les instructions d'inspection des machines de propulsion et auxiliaires ;
20. les emplacements, la description, l'utilisation et les instructions d'inspection des installations à gaz ;
21. les indications de démarrage de la propulsion ;
22. pour les multicoques, les indications de port de la voilure en fonction des conditions météorologiques ;
23. les instructions de mise en oeuvre de la barre de secours. »

Article 240-2.07 Nombre maximal de personnes et charge maximale:

« Le nombre maximal de personnes pouvant prendre place à bord d'un navire léger, ainsi que sa charge maximale, sont déterminés par son constructeur. Les navires supports de plongeurs sont munis de dispositifs permettant le rangement et l'arrimage aisés du matériel de plongée. »

Article 240-2.09 Flottabilité, stabilité et franc-bord minimal:

« Les navires destinés à servir de support de plongeurs satisfont aux exigences relatives au chargement désaxé pour les navires rigides, ou de stabilité statique pour les navires pneumatiques ou semi-rigides, selon la partie pertinente de la norme européenne harmonisée relative à la stabilité et la flottabilité applicable. Les exigences s'entendent en prenant en compte le maximum de personnes embarquées entièrement équipées du matériel de plongée. »

Article 240-3.01 Champ d'application:

« La quatrième section n'est applicable qu'aux navires de formation et à ceux proposés à la location. »

Art. 240-3.06 II:

Navigation au-delà de 6 Milles d'un abri

Art. 240-3.06 III:

Navigation entre 2 et 6 Milles d'un abri

Art. 240-3.06 IV:

Navigation à moins de 2 Milles d'un abri

Article 240-3.07:

« Matériel d'armement et de sécurité basique » (jusqu'à 2 milles) Voir annexe A5

Article 240-3.08:

« Matériel d'armement et de sécurité côtier » (de 2 à 6 milles) Voir annexe A5

Article 240-3.09:

« Matériel d'armement et de sécurité hauturier » (au delà de 6 milles) Voir annexe A5

Article 240-3.15 Caractéristiques des dispositifs de repérage et d'assistance pour personnes tombées à l'eau:

« il comporte soit le nom et le numéro d'immatriculation du navire, soit le nom de l'établissement organisant l'activité physique et sportive pour laquelle le navire est utilisé. »

Article 240-3.17 Caractéristiques de la trousse de secours:

« La trousse de secours comprend les éléments suivants :

1 paquet de 5 compresses de gaze stériles, taille moyenne ;

Chlorhexidine en solution aqueuse unidose 0,05 % ;

1 coussin hémostatique ;

1 rouleau de 4 m de bande de crêpe (largeur 10 cm) ;

1 rouleau de 4 m de bande auto-adhésive (largeur 10 cm) ;

1 boîte de pansements adhésifs en 3 tailles ;

4 paires de gants d'examen non stériles, en tailles M et L.

Tout complément de la trousse de secours est laissé à l'initiative du chef de bord, en fonction des risques sanitaires qu'il peut être amené à identifier dans la préparation de la navigation envisagée. »

Quatrième section - Dispositions applicables aux navires de formation ou destinés à la location

Article 240-3.19 Vérification spéciale:

« Les navires neufs et existants loués, ou appartenant à une association, ou encore les navires de formation sont soumis à une vérification spéciale annuelle. Elle est effectuée sous la responsabilité du propriétaire ou de l'armateur, et donne lieu à l'établissement d'un rapport établi sur le modèle de l'annexe 240-A.4, selon les conditions d'utilisation et les caractéristiques du navire. Ce rapport est mis à la disposition des usagers du navire au plus tard au moment de leur embarquement. La première vérification a lieu avant toute mise en exploitation du navire. »

Notice de remplissage de la déclaration de conformité d'un navire de plaisance hors marquage « CE », mis en service conformément aux dispositions de la division 240 du règlement relatif à la sécurité des navires

1. Rayer la mention « M. », « Mme » ou « Mlle » inutile. Nom patronymique en majuscules, prénoms
 2. Format de date jj/mm/aa.
 3. Indiquer la ville, le département ou la région, ainsi que le pays pour les personnes nées à l'étranger.
 4. Adresse du lieu de résidence principal actuel. Indiquer la ville, le département ou la région, ainsi que le pays pour les personnes résidant à l'étranger.
 5. Cochez cette case si vous êtes une personne responsable d'un chantier naval professionnel.
 6. Cochez cette case si vous êtes une personne mandatée par un chantier naval professionnel.
 7. Identification du chantier professionnel constructeur du navire. Fournir le document original donnant mandat.
 8. Cochez cette case si vous êtes constructeur amateur, ou si vous avez modifié un navire déjà en service.
 9. Numéro d'identification conforme à l'article 240-2.03. Dans la plupart des cas, peut être généré automatiquement lors des formalités d'immatriculation.
 10. Cochez cette case si le navire est un véhicule nautique à moteur, au sens de l'article 240-1.02.
 11. Cochez cette case si le navire est un canoë ou un kayak, au sens de l'article 240-1.02.
 12. Cochez cette case si le navire est un navire à sustentation, au sens de l'article 240-1.02.
 13. Cochez cette case si le navire est un hydroptère, au sens de l'article 240-1.02.
 14. Cochez cette case si le navire est un sous-marin.
 15. Nom du modèle ou de la série de navire, ou références du plan, nom de l'architecte le cas échéant.
 16. Indiquer l'année date de conception du premier modèle ou du plan, et non pas du navire concerné par la déclaration.
 17. Format de date jj/mm/aa. Indiquer la date de début de la construction.
 18. Exclure les flotteurs de longueur inférieure à 1,5 m.
 19. A, B, C ou D, au sens de l'article 240-2.02.
 20. Organisme notifié ayant procédé aux vérifications de stabilité et de flottabilité.
 21. Indiquer la date de format jj/mm/aa et le numéro du rapport de l'organisme notifié ou agréé.
 22. Cochez cette case si le navire est un voilier, au sens de l'article 240-1.01.
 23. Cochez cette case si le navire n'est pas un voilier, mais qu'il n'est pas exclusivement mu par l'énergie humaine, au sens de l'article 240-1.02.
 24. Cochez cette case si le navire est exclusivement mu par l'énergie humaine, au sens de l'article 240-1.02.
 25. Puissance exprimée en kW, et mesurée selon la norme EN/ISO 8665.
 26. Surface de voile A_s , au sens de l'article 240-1.02.
 27. Longueur mesurée selon la norme EN/ISO 8666.
 28. Largeur maximale mesurée selon la norme EN/ISO 8666.
 29. Capacité maximale au sens de l'article 240-2.07.
 30. Charge maximale au sens de l'article 240-2.07.
 31. Cocher cette case si le navire est modifié au sens de l'article 240-1.06
 32. Cocher cette case si la coque a été allongée ou raccourcie de plus de 1% de la longueur initiale.
 33. Cocher cette case si le déplacement lège du navire a subi une variation de plus de 10 % du déplacement initial.
 34. Cocher cette case si le navire a été modifié pour admettre un chargement maximal différent de la valeur initiale.
 35. Cocher cette case si le nombre de personnes pouvant être embarquées a été modifié.
 36. Signature de la personne ayant rempli le champ n° 1.
- Les renseignements manuscrits sont portés à l'encre permanente et en lettres capitales. Les reproductions de signatures ne peuvent pas être prises en compte

ANNEXE 240-A.3

Dossier technique

Sauf indications contraires, le regroupement de plusieurs renseignements sur un même document est autorisé à condition qu'il ne souffre pas d'un manque de clarté ou de lisibilité.

Les plans et documents sont datés et portent l'identification de leur émetteur.

A.– Fournir une fiche comprenant les renseignements suivants :

1. Nom du navire ou numéro de coque pour un navire neuf
2. Propriétaire : nom, adresse, téléphone, télécopie, personne en charge du dossier
3. Constructeur : mêmes renseignements
4. Date de début de construction
5. Organisme(s) agréé(s) ou notifié(s) ayant procédé à l'examen des documents
6. Longueur de coque
7. Longueur à la flottaison en charge LWL
8. Bau de coque BH
9. Tirant d'eau maxi (dérive haute et basse pour dériveur)
10. Franc-bord en charge avant et arrière
11. Déplacement lège mLLC et en charge mLDC
12. Catégorie de conception demandée, nombre de personnes pouvant prendre place à bord par cat.
13. Mode de propulsion
14. Surface de voilure
15. Puissance propulsive
16. Nombre et type des hélices
17. Puissances auxiliaires
18. Vitesse en service
19. Nombre de personnes maximales embarquées

B.– Fournir les plans et documents suivants :

1. Déclaration écrite de conformité sur le modèle de l'annexe 240-A.1
2. Plan général du navire, en une ou plusieurs feuilles au format A4 ;
3. Eventuellement : les documents permettant de faire valoir les équivalences pour un navire ayant fait l'objet d'une vérification de conformité par un organisme notifié dans le cadre de la directive «bateaux de plaisance» ou le dossier d'approbation d'un navire professionnel français
4. Manuel du propriétaire, le cas échéant
5. Plan de pont
6. Moyens de préventions de chutes à l'eau
7. Moyens de remontée à bord en cas de chutes à l'eau
8. Plan général du navire avec coupe longitudinale et au moins trois sections transversales, dont une coupe au maître échantillonnée
9. Schéma d'implantation des machines
10. Liaison coque-quille
11. Liaison pont-coque
12. Implantation du gréement
13. Moyens d'évacuation de l'eau (ponts et cockpits)
14. Calculs ou essais de stabilité, ainsi que leurs résultats représentés sous forme de courbe
15. Calculs ou essais de flottabilité
16. Moyens d'assèchement
17. Emplacement de chaque radeau pneumatique de sauvetage
18. Moyens d'évacuation des locaux
19. Dispositifs de mouillage et d'amarrage
20. Installations de machines et échappements
21. Ventilation
22. Schéma des installations électriques
23. Schéma d'assèchement
24. Schéma et descriptif des installations fixes de lutte contre l'incendie
25. Schéma des installations utilisant du gaz liquéfié (avec compartiment de stockage de la bouteille)

Annexe 240-A.4 Registre de vérification spéciale

Nom du navire	
Immatriculation	
Propriétaire (cachet de l'organisme)	
Activité	<input type="checkbox"/> Formation <input type="checkbox"/> Location
Armement	<input type="checkbox"/> Basique <input type="checkbox"/> Côtier <input type="checkbox"/> Hauturier

La vérification engage la responsabilité du propriétaire du navire.

Les documents justificatifs doivent être joints au registre.

Les rubriques : *autres points vérifiés* et *autres actions* permettent de compléter la vérification requise, en fonction des caractéristiques particulières du navire.

Les modules de vérification pris en compte correspondent aux conditions d'utilisation maximales du navire :

	Registre basique	Registre côtier	Registre hauturier
Coque et construction	Requis	Requis	Requis
Armement	Requis	Requis	Requis
Gouvernail	Requis	Requis	Requis
Propulsion	Requis	Requis	Requis
Mouillage		Requis	Requis
Feux de signalisation		Requis	Requis
Grément dormant		Requis	Requis
Assèchement			Requis
Gaz et électricité			Requis

Coque et construction		
Vérifications	Date	Observations
Inspection visuelle extérieure coque & pont		
Inspection visuelle intérieure structure		
Fonctionnement panneau(x) & hublot(s)		
Intégrité liaison coque/pont		
État davier(s) de mouillage		
État bitte(s) d'amarrage		
Lisibilité plaque signalétique		
Fonctionnement passe-coque(s)		
Fonctionnement vanne(s)		
Autres points vérifiés :		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Carénage		
Changement anode(s)		
Passe-coque		
Vanne(s) machine(s)		
Vanne(s) aménagement(s) intérieur(s)		
Étanchéité panneau(x) & hublot(s)		
Autres actions :		
Observations et visa de l'autorité maritime		

Matériel d'armement et de sécurité		
Vérifications	Date	Observations
Basique/côtier/hauturier		
État des brassières/combinaisons		
Essai moyen de remontée à bord		
Essai coupe-circuit de propulsion		
Essai moyen(s) de rep. lumineux		
État dispositif d'assèchement		
Validité moyen(s) lutte incendie		
État dispositif de remorquage		
Côtier/hauturier		
Essai du dispositif personne tombée à l'eau		
Validité 3 feux à main		
État miroir de signalisation		
Essais VHF / GPS		
Ligne de mouillage à poste		
Pavillon national		
Essai compas magnétique		
Cartes marines de la zone		
Validité pharmacie du bord		
Hauturier		
État des harnais		
Validité 3 fusées à parachute		
Validité 2 fumigènes		
Matériel pour la navigation		
Journal de bord		
Système de réception météorologique		
<i>Moyens de sauvetage collectifs : (rayer les mentions inutiles)</i>		
Radeau classe II Plaisance		
Radeau classe V Plaisance		
Radeau EN/ISO 9650		
Annexe de sauvetage		
Autres matériels de sécurité		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Entretien équipement(s) individuel(s)		
Renouvellement(s) pharmacie		
Mise à jour carte(s) marine(s)		
Visite périodique de chaque radeau : <i>(Joindre une copie du rapport de visite)</i>		Organisme vérificateur :
Observations et visa de l'autorité maritime		

Gouvernail		
Vérifications	Date	Observations
Absence de points durs		
Absence de jeu excessif		
Mise en oeuvre système de secours		
Autres points vérifiés :		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Reprise des jeux excessifs		
Entretien pièce(s) de contact		
<i>Entretien élément(s) de transmission</i>		
Autres actions :		
Observations et visa de l'autorité maritime		

Propulsion		
Vérifications	Date	Observations
Essais mise en marche/arrêt		
Niveau(x) des fluides		
Tension et usure courroie(s)		
État filtre(s)		
État hélice(s)& tuyère(s)		
Débit circuit(s) refroidissement		
État moyen(s) lancement de la propulsion		
Autres points vérifiés :		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Vidange(s)		
Entretien crépine(s)		
Graissage(s)		
Entretien organe(s) de transmission		
Entretien hélice(s)/coupe-bout/anode		
Mesure batterie démarrage		En volt :
Mesure d'isolement au démarreur		En ohm :
Autres actions :		
Observations et visa de l'autorité maritime		

Mouillage		
Vérfications	Date	Observations
Fixation navire/ligne : étalingure		
Fixation ligne/ancre		
Essai guindeau		
Si mouillage de secours : idem		
Autres points vérifiés :		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Entretien de la longueur de ligne		
Entretien du guindeau		
Entretien baille à mouillage		
Autres actions :		
Observations et visa de l'autorité maritime		

Feux de signalisation		
Vérfications	Date	Action envisagée
Essai des feux de route et mouillage		
Intégrité du câblage électrique		
Autres points vérifiés :		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Entretien source(s) lumineuse(s)		
Autres actions :		
Observations et visa de l'autorité maritime		

Assèchement		
Vérfications	Date	Observations
Essai alarme (s) montée d'eau		
Auto-amorçage rapide de(s) pompe(s)		
État & fixation des aspirations		
État tuyautage (s)		
Débit du refoulement		
Autres points vérifiés :		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Entretien crépine (s)		
Entretien pompe (s)		
Autres actions :		
Observations et visa de l'autorité maritime		

Gréements dormants		
Vérifications	Date	Observations
État et fixation ligne(s) de vie		
État chandelier(s) balcon(s) garde-corps		
État et tension filière(s)		
État et tension haubanage(s)		
Fixation portique(s) & superstructure(s)		
Fixation bouée de sauvetage		
Fixation emplacement radeau de survie		
Autres points vérifiés :		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Entretien ligne(s) de vie		
Entretien filière(s)		
Entretien haubanage(s)		
Entretien accastillage du pont		
Autres actions :		
Observations et visa de l'autorité maritime		

Gaz et électricité		
Vérifications	Date	Détail de l'intervention
Etat réservoir(s) gaz		
Etat circuit(s) gaz		
Péremption flexible(s) gaz		
Thermo-couple gaz		
Fixation batteries électriques		
Etiquetage tableaux électr.		
Chute(s) de tension(s)		
Essai coupe(s) circuit(s)		
Protection contre surintensité(s)		
Intégrité du câblage électrique		
Autres points vérifiés :		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Entretien gaz par personne qualifiée		
Entretien batterie(s)		
Entretien élément(s) oxydé(s)		
Entretien isolement circuit(s)		
Autres actions :		
Observations et visa de l'autorité maritime		

Annexe 240-A.5 Tableau récapitulatif du matériel d'armement et de sécurité

Matériel requis	Basique	Côtier	Hauturier
Un équipement individuel de flottabilité par personne embarquée (ou combinaison portée)	X	X	X
1 moyen de repérage lumineux	X	X	X
Un dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau (sauf les embarcations de capacité inférieure à 5 adultes et tous pneumatiques)		X	X
Un moyen de remonter à bord pour une personne tombée à l'eau	X	X	X
Un harnais par personne à bord d'un voilier			X
1 harnais par navire non-voilier			X
Un dispositif de sécurité pour couper l'allumage ou les gaz en cas d'éjection du pilote (si moteur hors-bord à barre franche > 4,5 kW ou véhicules nautiques à moteur)	X	X	X
1 miroir de signalisation		X	X
3 feux rouges automatiques à main		X	X
1 moyen de signalisation sonore		X	X
3 fusées à parachute, ou bien une installation radio VHF/ASN			X
2 fumigènes flottants, ou bien une installation radio VHF/ASN			X
Radeau(x) de survie ou annexe(s) de sauvetage			X
Un dispositif d'assèchement fixe ou mobile (navires avec espace habitable, et ceux non auto-videurs)	X	X	X
Un dispositif de lutte contre l'incendie (sauf véhicules nautiques à moteur)	X	X	X
Une ligne de mouillage ou une ancre flottante (sauf embarcations de capacité inférieure à 5 adultes)	X	X	X
Un dispositif permettant le remorquage : point d'accrochage et bout de remorquage (sauf planches à voile et aérotractées)	X	X	X
Un dispositif permettant de recevoir les prévisions météorologiques marine à bord			X
Le pavillon national	si francisé	si francisé	X
1 compas magnétique		X	X
Carte(s) de navigation		X	X
Le matériel permettant de faire le point, de tracer et de suivre une route			X
Règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM)		X	X
Balisage		X	X
Livre des feux			X
Annuaire des marées ou équivalent (sauf en Méditerranée)			X
Journal de bord			X
Boîte de secours			X

Ces dotations peuvent être adaptées par les organismes d'Etat et ceux agréés par le ministre en charge de la jeunesse et des sports, conformément aux dispositions de l'article 240-3.11.

Titre V:

Le pilote du navire support de plongée doit disposer de la qualification maritime requise. Si le navire est armé à la plaisance, ce titre est celui exigé pour la conduite des navires de plaisance à moteur, selon la zone de navigation. Si le navire est armé au commerce ou en plaisance professionnelle en dehors des eaux abritées, le transport de passagers effectué jusqu'à une distance inférieure à 20 Milles des côtes au titre d'une quelconque activité professionnelle, requiert la détention du brevet de capitaine 200.

Décision 167/AM/05 du 07/06/2005 Affaires Maritimes de LA REUNION

Article 1: Champ d'application

- *Les navires auxquels peuvent être appliquées les dispositions de la présente décision sont les navires de plaisance approuvés « CE », d'une longueur inférieure à 24 mètres.*
- *Les navires de plaisance de formation approuvé « CE », exploités dans le cadre d'un club ou d'une association de plongée, ou encore d'un organisme de formation aux titres de conduite des navires de plaisance, peuvent être pris en compte par la présente décision sur demande de leurs propriétaire.*

Division 110

1. Les navigations effectuées par les navires français sont classées en cinq catégories :

1^{re} catégorie : Toute navigation n'entrant pas dans les catégories suivantes.

2^e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité et au cours de laquelle la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ne dépasse pas 600 milles.

3^e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.

4^e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles au-delà de la limite des eaux abritées où se trouve son port de départ.

5^e catégorie : Navigation au cours de laquelle le navire demeure constamment dans les eaux abritées telles que rades non exposées lacs, bassins, étangs d'eaux salées etc., ou dans les limites éventuellement fixées par le directeur régional des affaires maritimes sur proposition du chef de quartier.

Division 241

Article 241-1.01

I. – Les dispositions de la présente division sont applicables aux navires de plaisance à utilisation collective dont la longueur de coque est inférieure à 24 m.

III. – La longueur de coque est utilisée pour déterminer la commission d'étude et l'autorité compétente pour l'approbation des navires visés par la présente division.

IV. – Sauf indication expresse contraire, les dispositions suivantes sont applicables uniquement aux navires neufs.

V. – La présente division n'est pas applicable aux navires construits en acier ou autre matériau équivalent, ni aux engins à grande vitesse au sens de la division 223, si ces navires embarquent plus de 12 passagers.

Article 241-1.02

Définitions

Pour l'application de la présente division, outre les définitions de la division 240 qui sont conservées, les expressions suivantes sont ainsi définies :

2. « **Personne compétente** » : l'autorité maritime compétente, un organisme reconnu, un organisme agréé pour la vérification de l'état de conformité des équipements de travail, ou toute autre personne nommément désignée par le ministre chargé de la Marine marchande.

3. « **Personne responsable** » : le capitaine ou tout membre de l'équipage qu'il a désigné pour assurer l'exécution d'inspections et qui a suffisamment de connaissances et d'expérience pour les mener à bien.

Article 241-1.03

Conformité des navires

I. – A partir de leur première mise en service pour l'utilisation collective, les navires visés par la présente division sont conformes aux dispositions de la division 240 applicables aux navires exclus du marquage « CE », et ce même s'ils ont déjà été mis en service en tant que navires de plaisance à usage personnel. Toutefois :

1° Les dispositions des articles 240-2.04 et 240-2.06 n'ont pas à être appliquées ;

2° Les dispositions des articles 240-2.07, 240-2.08 et 240-2.09 sont considérées comme satisfaites lorsqu'un organisme notifié ou agréé a délivré un rapport d'examen s'appliquant au navire concerné, et qui établit la conformité aux exigences essentielles de flottabilité et de stabilité du décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 modifié relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement ;

3° Les dispositions du chapitre 240-2 sont considérées comme satisfaites lorsqu'un organisme notifié a établi une attestation de conformité relative à une vérification à l'unité, ou un rapport de conformité post-construction, ou une attestation de conformité au type s'appliquant au navire concerné, et qui établit la conformité aux exigences essentielles de sécurité du décret du 4 juillet 1996 précité.

II. – Outre les dispositions apparaissant dans le paragraphe I, les navires se conforment aux dispositions de la présente division.

Article 241-1.04

Navires exploités à la journée

I. – Les navires exploités à la journée appareillent d'un port-base identifié. Ils effectuent exclusivement des voyages nationaux diurnes n'excédant pas 12 heures, et rallient le même port-base à la fin de la journée.

II. – comportent, clairement affiché: « Retour au port-base obligatoire enfin de journée. Navigation de nuit interdite. »

III. – Le nom du port-base est porté soit à un endroit facilement visible par les personnes amenées à embarquer, soit sur un document remis à ces dernières.

IV. – Aucun navire exploité à la journée ne peut s'éloigner de plus de 20 milles de son port base.

Article 241-1.05

Approbation des plans et documents des navires à utilisation collective

I. – Les plans et documents des navires à utilisation collective sont soumis à l'examen de la commission d'étude compétente, préalablement à leur approbation et à leur mise en service. Ils sont également adressés au chef du centre de sécurité des navires chargé de la mise en service.

II. – La liste des plans et documents à fournir figure dans l'annexe 240-A.3. Toutefois, en application du décret du 4 juillet 1996 précité et à condition que le navire n'ait pas fait l'objet de modifications postérieurement à l'examen :

– les documents cités aux points 14 et 15 du paragraphe B de l'annexe 240-A.3 ne sont pas obligatoires lorsque le rapport d'examen de stabilité et de flottabilité du navire est fourni;

– les documents cités aux points 7 à 11, 14, 15 et 20 à 23 du paragraphe B de l'annexe 240-A.3 ne sont pas obligatoires lorsque l'attestation d'examen de type est fournie.

Article 241-1.06

Mentions au permis de navigation

I. – Tout navire à utilisation collective neuf ou existant est exploité dans les limites d'une des catégories de navigation définies à l'article 110-2.01. Cette catégorie de navigation est portée au permis de navigation, assortie de restrictions éventuelles, notamment lorsque le navire ne satisfait pas à certaines dispositions de la présente division, ou des autres divisions rendues applicables.

II. – Les navires exploités à la journée ne peuvent naviguer au-delà des limites de la troisième catégorie de navigation.

III. – Mention du port-base est portée sur le permis de navigation.

IV. – Le permis de navigation des navires exploités au cours de voyages nationaux uniquement comporte la mention « Navigation nationale exclusivement ».

V. – Le permis de navigation des navires exploités au cours de voyages internationaux comporte la mention « 12 passagers max. lors des voyages internationaux ».

Article 241-2.01

Matériel d'armement et de sécurité

I. – Un navire dispose à son bord du matériel d'armement et de sécurité côtier dans le cas d'une navigation n'excédant pas les limites de la quatrième catégorie, ou du matériel d'armement et de sécurité hauturier dans les autres cas. La dispense d'embarquement d'un radeau de sauvetage prévue au paragraphe II de l'article 240-3.11 n'est pas appliquée aux navires à utilisation collective.

II. – En outre, à l'exception des navires exploités à la journée, un navire dispose à son bord :

– d'un compas magnétique au poste principal de commande de l'appareil à gouverner. Sa courbe ou table de déviation est dressée et affichée. Un relevé de déviation est effectué préalablement à la mise en service du navire. Si elle est supérieure à 10°, le compas est compensé ;

– d'un dispositif permettant d'effectuer des relèvements au compas sur tout l'horizon ;

– de moyens permettant d'appliquer, à tout moment, des corrections pour obtenir le cap et le relèvement vrai ;

– d'un réflecteur radar ou d'un moyen équivalent validé par l'autorité compétente ;

– d'un récepteur GPS ou d'un système équivalent validé par l'autorité compétente. Lorsqu'un tel système n'intègre pas de totalisateur de distance parcourue, le navire dispose d'un loch totalisateur séparé apte à mesurer la distance parcourue dans les conditions d'exploitation normales du navire ;

– les voiliers disposent d'un anémomètre.

Article 241-2.02

Installations radioélectriques toutes zones

I. – Un navire dispose d'au moins une installation radioélectrique à ondes métriques (VHF) permettant d'émettre et de recevoir par ASN sur la fréquence 156,525 MHz (voie 70) et par phonie sur les fréquences 153,300 MHz (voie 6), 156,650 MHz (voie 13) et 156,800 MHz (voie 16). Il doit être possible de déclencher sur la voie 70 l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire.

II. – Toutefois, les navires de longueur de coque inférieure à 12 m exploités exclusivement à la journée peuvent n'embarquer qu'un émetteur-récepteur VHF, y compris portatif, dans la mesure où les communications sont assurées quelle que soit la position géographique du navire sur le plan d'eau désigné.

III. – Une telle installation radioélectrique ne dispense pas de l'emport des matériels pyrotechniques prescrits par l'article 240-3.09.

Article 241-2.05

Dotation médicale

I. – Les navires effectuant une navigation dans les limites des cinquième et quatrième catégories embarquent la trousse de secours prévue à l'article 240-3.17.

Article 241-3.01

Appareils de mouillage

I. – Un navire embarquant une ancre dont la masse est supérieure à 30 kg est au moins équipé d'un guindeau ou d'appareils de mouillage similaires. Lorsqu'il est nécessaire de manutentionner l'ancre avant ou après les opérations de mouillage, le navire comporte un dispositif mécanique approprié.

II. – Lorsque le navire est équipé d'un guindeau ou d'appareils de mouillage similaires, l'étalingure de la ligne de mouillage est munie d'un système de largage d'urgence.

Article 241-3.03

Vêtements personnels

I. – Chaque navire dispose de vêtements de protection adaptés et en nombre suffisant pour tous les membres de l'équipage. Ces vêtements sont choisis pour faire face aux conditions météorologiques de la zone d'exploitation.

II. – Chaque membre de l'équipage dispose de chaussures avec semelles antidérapantes.

Article 241-3.04

Embarcations annexes

I. – Toute embarcation annexe prévue pour le transfert du personnel répond aux exigences du présent article.

II. – Les annexes sont conformes aux exigences essentielles de sécurité applicables aux navires de plaisance à usage personnel.

III. – Chaque annexe est clairement marquée du nombre de personnes de 75 kg qu'elle peut transporter en toute sécurité et du nom du navire auquel elle est attachée.

IV. – Une annexe embarque le même matériel d'armement et de sécurité qu'une embarcation de plaisance à usage personnel.

V. – Aucune annexe ne peut s'éloigner de plus de 5 milles du navire porteur, et aucune annexe exclusivement mue par l'énergie humaine ne peut s'éloigner de plus de 300 m du navire porteur ou d'un abri à terre.

Article 241-4.01

Registre des personnes embarquées

I. – Un registre des personnes embarquées est établi avant l'appareillage. Il est communiqué au plus tard 30 minutes après le départ du navire à l'exploitant ou à son représentant chargé de l'enregistrement, ou bien il est tenu à la disposition de l'autorité maritime selon des modalités identifiées à l'avance. Lorsque le registre est confié à une personne, cette dernière reste à terre.

II. – Une copie est maintenue à bord et à la connaissance du chef de bord.

III. – Il comprend :

– la liste des membres de l'équipage et leurs fonctions à bord ;

– le nombre de personnes embarquées avec indication de la catégorie d'âge.

Article 241-4.02

III. – Consignes aux passagers :

Avant l'appareillage, le chef de bord informe les passagers des mesures à prendre en cas de situation critique. Il indique notamment l'emplacement des brassières de sauvetage, du ou des radeaux de sauvetage. Il s'assure par un essai pratique que chaque personne est en mesure d'endosser correctement la brassière qui lui est attribuée.

IV. – Pour satisfaire aux dispositions du présent article, l'usage de documents sonores et audiovisuels est autorisé en utilisant une ou des langues compréhensibles par tous les passagers.

Article 241-4.03

Disponibilité des équipements de sauvetage

I. – Les équipements de sauvetage sont maintenus en état de fonctionner et prêts pour une utilisation immédiate à tout moment lorsque le navire est à la mer.

II. – Chaque élément de la drôme de sauvetage collective fait l'objet des révisions préconisées par le fabricant, dans une station de révision approuvée. Les dispositifs de largage hydrostatique approuvés pour une durée de vie de 2 ans et destinés à être remplacés à ce terme n'ont pas besoin d'être révisés.

Article 241-4.04

Journal machine

I. – Quand la puissance effective, en service continu, de l'appareil moteur est supérieure à 250 kW, il est exigé un journal séparé pour la machine lorsque le navire est astreint à la tenue d'un journal de bord. Le journal machine est tenu

sous l'autorité du chef mécanicien. Y sont consignés, par ordre chronologique, tous les faits concernant le fonctionnement et l'entretien de l'appareil propulsif et des auxiliaires. Lorsque ces faits sont consignés sur le journal de la passerelle, ils sont visés par le chef mécanicien et le capitaine.

II. – Les mouvements d'hydrocarbures sont consignés sur le journal de bord, quelle que soit la puissance propulsive.

Article 241-5.01

Dispositions générales

I. – Le suivi technique du navire relève de la responsabilité de l'exploitant, qui fait réaliser les vérifications prévues par les dispositions du présent chapitre.

II. – Les rapports d'examen et les justificatifs d'intervention des organismes agréés sont transmis à l'autorité compétente.

Article 241-5.02

Vérifications périodiques spécifiques

I. – Toute vérification vise à estimer la sécurité présentée par l'objet examiné, ainsi que celle des éléments concourant à son installation ou assujettissement à bord. Elle est au moins visuelle, et est complétée, si une personne compétente l'estime nécessaire, par d'autres mesures appropriées telles que des contrôles non destructifs.

II. – D'après les résultats des vérifications, l'exploitant diligente, le cas échéant, les suites à donner en fonction des dispositions

de la présente division ou, à défaut, en fonction des tolérances et des méthodes correctives du référentiel technique d'un organisme reconnu, ou d'un autre référentiel soumis à l'acceptation de l'autorité compétente.

Article 241-5.03

Vérifications relatives au flottage

I. – Un navire subit périodiquement des vérifications relatives à la bonne tenue de sa coque. La première vérification intervient avant la fin de la troisième année suivant la mise en service du navire. L'écart entre deux vérifications n'excède pas 36 mois, et au moins deux vérifications interviennent au cours d'une période de cinq ans. Pour les navires pouvant transporter plus de

12 personnes en plus de l'équipage, il ne doit pas s'écouler plus de douze mois entre deux vérifications.

II. – Le navire est visité à sec. Sa carène est propre, et il est présenté de manière à ce que les faces externes de la coque soient visibles, ainsi que les appendices et les ouvertures pratiquées dans le bordé. Les planchers sont démontés pour le contrôle de l'état des fonds. Les puits aux chaînes sont nettoyés et vidés ; les éléments constitutifs des lignes de mouillage sont vérifiés au sol.

III. – Les faces extérieures du bordé sont maintenues en bon état général.

IV. – Les accessoires des moyens d'évacuation de l'eau accumulée sur le pont, moyens de fermeture, hublots et sabords, orifices de ventilation, écouteilles, trappes d'évacuation, dégagements d'air, vannes des prises d'eau et décharges sont examinés et manoeuvrés.

V. – Les dérives mobiles sont examinées et manoeuvrées.

VI. – Les parties mobiles des appendices de coque sont examinées et manoeuvrées. Elles sont convenablement assujetties et ne présentent pas de jeu excessif. Lorsque la tenue de la mèche de safran dépend de paliers coniques, il n'existe aucun jeu perpendiculaire à l'axe du tube de jaumière.

VII. – Les arbres d'hélice sont examinés et manoeuvrés à la main. Ils ne présentent pas de point dur ni de jeu excessif perceptible. Les hélices ne présentent pas de déformation ni d'arrachement de morceaux de pales.

VIII. – Les anodes comportent une masse sacrificielle suffisante et sont convenablement fixées.

IX. – Les joints tournants d'étanchéité de passage d'arbre sont changés conformément aux préconisations du fabricant, ou, à défaut, tous les deux ans.

Article 241-5.04

Vérifications relatives à la structure

I. – Un navire de longueur de coque égale à 12 m ou supérieure subit des vérifications périodiques du maintien de l'intégrité de sa structure. La première vérification a lieu avant la dixième année suivant la mise en service du navire. L'écart entre deux vérifications n'excède pas 10 ans.

II. – Le navire est mis à disposition de l'autorité compétente dans les mêmes conditions que pour une vérification relative au flottage.

III. – Les examens visent à établir que la cohésion structurelle n'est pas compromise par corrosion, attaques fongiques ou parasitaires, déformations, désolidarisations ou jeux entre les éléments du bordé, du raidissage, des cloisons, ponts et superstructures.

IV. – Pour un navire à coque essentiellement métallique, dans un délai n'excédant pas trois mois avant la vérification de la structure, des mesures d'épaisseur du bordé sont réalisées par un organisme reconnu, ou agréé pour la vérification de l'état de conformité des équipements de travail. L'exploitant tient à la disposition de l'autorité compétente les attestations de mesures assorties de leurs résultats. Les doublantes de tôles de bordé ne peuvent être tolérées que pour des réparations provisoires, à la satisfaction de l'autorité compétente.

V. – Pour un navire de construction traditionnelle en bois, dans un délai n'excédant pas trois mois avant la vérification de la structure, l'état du bordé et du raidissage de la structure est examiné par une personne désignée par l'autorité

compétente sur proposition de l'exploitant. L'exploitant présente à l'autorité compétente les attestations d'examen, assorties de leurs résultats.

VI. – En outre, sur les navires à coque essentiellement métallique et ceux de construction traditionnelle en bois, la bonne tenue des faces internes de la coque est vérifiée à l'occasion de dévaigrages. Ces contrôles peuvent être effectués en totalité ou bien par tranches, dans une période n'excédant pas 20 ans.

Remerciements

A Jean Marc et Jean Michel pour avoir accepté d'être mes tuteurs.

A Bruno D. pour son concours technique à la rédaction de ce mémoire.

Aux diverses administrations pour l'apport d'informations en temps réel.

A mon épouse et mes enfants, pour le temps qu'ils m'ont accordé pour la réalisation et la préparation de ce mémoire et la patience dont ils ont fait preuve.

Merci encore à tous.