

COMMENTAIRES DE LA

DIVISION 240

NAVIRES DE PLAISANCE

À USAGE PERSONNEL ET DE FORMATION,

DE LONGUEUR DE COQUE INFÉRIEURE À 24 M

Annexe à l'arrêté NOR DEVT0802926A



Clarification: reformule les dispositions concernées, cite des exemples.



Le bon cap: solution pour répondre à l'exigence réglementaire.



Articulation: précision réglementaire pour faire le lien avec d'autres dispositions applicables.

CHAPITRE 240-1

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 240-1.01

Champ d'application



Les navires neufs exclusivement conçus pour la compétition ou de conception ancienne peuvent se conformer aux dispositions alternatives des divisions 243 ou 244, selon le cas.

Les mêmes navires existants continuent d'être exploités conformément aux dispositions de la division 240, qui remplace la division 224.

Pour bénéficier du régime de sécurité des divisions 243 ou 244, les navires existants doivent être réapprouvés conformément à ces divisions.

Article 240-1.02

Définitions



Le terme « navire » recouvre, d'une manière générale, toutes les sortes d'engins et d'embarcations citées par la présente division, y compris les engins de plage.

Véhicule nautique à moteur



Sans préjudice des caractéristiques des embarcations à propulsion par jet: les embarcations comportant un cockpit ou bien dans lesquelles les personnes sont assises dans la coque ne sont pas considérées comme des véhicules nautiques à moteur. Lorsqu'une embarcation de forme classique est propulsée par jet, elle n'est donc pas assimilable à un véhicule nautique à moteur.

Navire exclusivement conçu pour la compétition



On reprend une définition globale de la directive 94/25 CE, et on y adjoint une condition d'utilisation : en France, le navire de compétition est considéré comme tel lorsqu'il est effectivement utilisé pour la compétition et les entraînements, donc dans un cadre sportif défini. C'est l'articulation nécessaire entre la logique mise sur le marché et la logique mise en service.

Les prototypes ne sont pas exclus du champ d'application de la directive. Ici il s'agit de navires exclusivement conçus pour la compétition, mais hors du cadre que l'on peut identifier à la fois à la monotypie sportive et à l'usage affilié à une fédération nationale.

Confusion fréquente: les navires marqués « CE » ou approuvés avant le 16 juin 1998 (avec numéro d'approbation national ou local) en tant que navires de plaisance à usage personnel ne sont pas considérés comme des « navires exclusivement conçus pour la compétition », même s'ils participent à des courses, occasionnellement, régulièrement, ou même exclusivement.

Construction amateur



Un constructeur amateur peut acheter les fournitures en matériels et matériaux tout faits, à condition de les assembler lui-même. Quand ces éléments sont séparément astreints au marquage CE, ils doivent être marqués par le vendeur avant utilisation par le constructeur amateur (par exemple: coque, panneaux de pont, appareils à gouverner, etc.)

Navire auto-videur



On considère qu'une fois l'embarcation suffisamment protégée, comme par exemple un kayak muni de jupes et de capots, elle ne comporte plus de parties non-autovideuses. Donc un kayak comportant des volumes envahissables peut être autorisé à naviguer dans les mêmes conditions qu'un navire auto-videur, dès lors qu'il est équipé des protections adéquates.

Abri



La notion d'abri doit coïncider avec celle de la halte, de manière à ce que l'équipage dispose d'une capacité d'attente face à la situation qui l'oblige à gagner un abri.

Article 240-1.03

Navires marqués « CE »



Pour mettre en service un navire marqué « CE », celui-ci ne doit ni être modifié ni dégradé. En service, il doit être maintenu conforme aux exigences qui ont prévalu à son marquage « CE ». De même, un navire dont l'usage ou les caractéristiques changent et le font entrer dans le champ d'application de la directive est concerné par cet article.



Le décret de 1996 est un texte de mise sur le marché. La division 240 impose qu'un navire marqué CE soit mis en service sans altérer le niveau technique qui a conditionné son marquage CE.

De ce fait, cet article opère le passage de la mise sur le marché à la mise en service en disposant que toutes les exigences essentielles de sécurité du décret n°96-611 satisfont aux dispositions de sécurité et de prévention de la pollution du décret n° 84-810.

Cet article est également applicable lorsque le navire doit être marqué CE de par un changement d'exploitation, une mise sur le marché, une modification du moteur ou une transformation importante, au sens de l'article 1 du décret.

Article 240-1.05

Dispositions spécifiques aux constructions amateur



Un constructeur amateur qui garde son navire pour lui :

–ne peut pas le revendre avant 5 ans s'il ne fait pas vérifier les exigences de sécurité par un organisme technique spécialisé, dans le cas d'un navire qui aurait à être marqué « CE » s'il était mis sur le marché ;

–peut le revendre avant 5 ans dans le cas d'un navire qui n'a pas à être marqué « CE », à condition de reconduire le cas échéant les dispositions spécifiques (chef de bord, limites d'exploitation). Le navire a déjà subi des vérifications de flottabilité et de stabilité s'il est de catégorie de conception A ou B.

Article 240-1.06

Modifications



On réglemente uniquement les modifications qui sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur la solidité du navire, sa stabilité, sa motorisation, ou la prévention de la pollution.

On ne réglemente pas les modifications évidentes (ajouts importants de superstructures, tauds rigides, etc.) et qui peuvent être facilement décelées par un futur acheteur ou lors d'une visite inopinée (ne pas oublier qu'un navire CE est et reste conforme à sa conception d'origine, c'est la condition de conformité aux exigences de sécurité et de prévention de la pollution du navire).



Un moteur modifié doit subir une évaluation de conformité CE.



Un navire modifié doit être déclaré aux affaires maritimes, avec une nouvelle déclaration de conformité (on applique la procédure non-CE de l'article 240-2.01). Voir le décret n° 96-611 pour établir le cas où le numéro unique d'embarcation change, c'est à dire le cas où il s'agit d'une transformation majeure qui implique un changement du modèle de navire.



Un navire CE modifié fait l'objet, comme un hors-CE, d'une déclaration « hors-CE ». La traçabilité de la modification doit être assurée, d'où la déclaration. La vérification de conformité s'effectue, de manière non-systématique, par l'autorité compétente, qui peut requérir la fourniture du dossier technique et procéder aux visites prévues par le décret n° 84-810, afin de vérifier l'adéquation entre les exigences de sécurité et de prévention de la pollution d'une part, et le navire réel d'autre part.

On n'assimile pas un navire déjà mis sur le marché modifié à une construction amateur, car il n'y a pas d'aspect concurrentiel avec la production professionnelle. Question technique, il n'y a pas de différence : le dossier technique doit être constitué. On a déjà précisé que la vérification de conformité était à l'initiative de l'autorité maritime ; il n'y a pas lieu de demander une vérification de conformité CE post-construction à un organisme notifié, puisqu'on n'est pas dans le cadre du marquage CE. Seule l'autorité maritime est compétente aux termes du décret n° 84-810.



Le paragraphe VI correspond à l'application du paragraphe I-2 de l'article 1 du décret n° 96-611. A savoir qu'un navire « CE » qui subit des modifications dites « transformations importantes » doit subir une vérification de conformité en matières d'émissions sonores.

CHAPITRE 240-2

EXIGENCES RELATIVES AUX NAVIRES EXCLUS DU MARQUAGE « CE »

Article 240-2.01

Evaluation de conformité hors marquage « CE »



Un navire qui n'a pas à être marqué « CE » en raison de ses caractéristiques ou de son usage répond aux exigences de ce chapitre. Ce chapitre peut également servir de référentiel pour les territoires français qui ne sont pas soumis aux exigences du marquage « CE » pour les embarcations de plaisance.



Une fois le navire construit, pour l'immatriculer, la personne responsable signe une déclaration de conformité.



Une personne ne peut se prévaloir d'une évaluation de responsabilité déjà entreprise par une autre personne, même s'il s'agit de navires considérés comme identiques. Elle doit assumer en propre la responsabilité des navires qu'elle destine à la mise en service.

Article 240-2.02

Attribution d'une catégorie de conception



Les embarcations neuves soumises à une procédure de conformité sont classées A, B, C, ou D, selon leurs capacités à affronter le vent et les vagues.

Article 240-2.03

Identification des navires



Tous les navires neufs soumis à une procédure de conformité ont un numéro d'identification sur la coque, qui est distinct de l'immatriculation. Son format est toujours le même. Le numéro est donné par le constructeur lorsqu'il s'agit d'un professionnel. Mais dans certains cas, dont la construction amateur, c'est l'administration qui donne un numéro lors des formalités d'immatriculation. Entendre ici qu'un navire neuf obtient donc (a) un numéro d'identification propre lié à l'objet, et qui ne change pas et (b) un numéro d'immatriculation strictement français, qui est amené à changer lorsque le navire prend un pavillon autre que le pavillon français.

Article 240-2.04

Plaque signalétique



Comme les navires « CE », les navires concernés par ce chapitre ont une plaque, de forme différente, qui reprend leurs principales caractéristiques. En général, cette plaque est située de manière à être toujours accessible pour une vérification visuelle. La plaque n'est pas forcément une pièce rapportée: les informations requises peuvent être gravées ou moulées directement sur la structure.

Article 240-2.05

Dossier technique



Le dossier technique d'un navire neuf est conservé par le constructeur en cas de contrôle par l'administration. Les constructeurs amateurs le conçoivent eux-mêmes.

Article 240-2.06

Manuel du propriétaire



Le manuel du propriétaire n'est obligatoire que pour les constructions neuves destinées à être cédées à un tiers, et donc les constructeurs amateurs ne sont pas tenus d'en concevoir un. La forme est libre mais le contenu est imposé (voir ci-dessous).

Il n'est pas nécessaire de détenir un tel manuel pendant les navigations : il s'agit d'un document d'information entre la personne qui met l'embarcation pour la première fois sur le marché et les utilisateurs. L'autorité maritime s'y réfère pour vérifier l'adéquation entre l'embarcation réelle et les informations publiées qui s'y rapportent.

Article 240-2.07

Nombre maximal de personnes et charge maximale



Cet article énumère ce qu'il faut prendre en compte pour déterminer le nombre de personnes et la charge admissibles à bord.



On a rajouté les viviers de pêche et les bacs d'agrément (sur les plus grands navires on trouve des spas, jacuzzis, etc.).

Article 240-2.12

Cockpits et puits formés dans les ponts



Pour un canoë ou un kayak par exemple, cet article n'a pas à être appliqué si la solution de la flottabilité du paragraphe VII de l'article 240-2.05 est retenue.

Article 240-2.14

Tuyaux dans les locaux de machines



Cet article ne concerne pas les vannes de coque, mais uniquement les tuyaux flexibles, ou rigides mais en matière plastique, qui sont implantés ou traversent un local de machines. Il s'agit d'une mesure préventive pour éviter que la partie haute d'un tuyau mal protégé fonde rapidement sous l'effet de la chaleur et provoque une voie d'eau.

Article 240-2.43

Caractéristiques du matériel de lutte incendie



En résumé : le matériel doit être marqué soit « Barre à roue », soit NF. On peut également embarquer des extincteurs EN3 acquis à l'étranger.

Article 240-2.54

Installations de mouillage



Le manuel du propriétaire n'évoque que l'utilisation des appareils fixes du navire. C'est le fabricant de l'ancre qui donne les caractéristiques de son matériel : telle utilisation, avec tel navire, et telle ligne de mouillage associée.

Article 240-2.70

Prévention de la pollution par les eaux usées



Un WC chimique standard de 10 l de capacité, facile à trouver dans le commerce, convient à un navire pouvant embarquer 6 personnes.

CHAPITRE 240-3

CONDITIONS D'UTILISATION

Article 240-3.02

Chargement du navire



Pour éviter les surcharges, et donc les risques de chavirement ou d'encombrement des espaces en cas de sinistre à bord, on ne peut pas mettre plus de poids à bord que la limite figurant sur la plaque du constructeur.



Pour savoir combien de personnes de 75 kg peuvent prendre place à bord d'un navire, il faut relever le nombre de personnes indiqué sur la plaque signalétique ou la plaque constructeur, dans la plus basse catégorie de navigation (cinquième ou sixième) ou la catégorie de conception la plus restreinte y figurant.



Le nombre maximal de personnes à bord est celui recommandé (défini) par le constructeur, mais on peut l'augmenter s'il s'agit de remplacer un ou plusieurs adultes par des enfants, à condition de ne pas dépasser la charge maximale, ni $(N + 0,5 \times N)$, N étant le nombre admissible de personne initial du navire. La limitation des 37,5 kg est cohérente avec les textes pris en application de la directive européenne. La limitation des 50 % est un facteur de sécurité relatif à l'encombrement et la circulation des personnes à bord, surtout en cas d'urgence. Exemple : Avec 3 personnes nominalement, possibilité de 2 adultes + 2 enfants. Avec 8 personnes nominalement, possibilité de 4 adultes et 8 enfants.

Article 240-3.03

Limitations des conditions d'utilisation



Compte tenu de leurs caractéristiques, tous les navires ne peuvent pas effectuer une navigation illimitée.

Article 240-3.04

Manifestations nautiques



Art. 6 - extrait de l'arrêté du 3 mai 1995 relatif aux manifestations nautiques en mer :

1. Toute manifestation nautique doit faire l'objet d'une déclaration selon le modèle en annexe (1), adressée à l'administrateur des affaires maritimes, chef du quartier concerné:

- au moins quinze jours avant la date prévue;

- au moins deux mois avant dans le cas des manifestations nécessitant une dérogation aux règlements en vigueur ou des mesures de police particulières.

2. Par délégation du préfet maritime ou du délégué du Gouvernement, l'administrateur des affaires maritimes, chef de quartier, instruit la déclaration et en accuse réception, sous réserve que les conditions réglementaires et de sécurité soient remplies. Si le dossier nécessite une décision réglementaire il est transmis au préfet maritime.

(fin de citation)

Dans l'arrêté Manifestations nautiques, c'est l'organisateur qui demande l'autorisation finale au PREMAR.

Ici, si un ou plusieurs navires ne peuvent normalement pas aller dans la zone de navigation prévue, l'organisateur centralise et transmet les cas nécessitant l'autorisation préalable du DRAM 4 pour participer à la manifestation.

Article 240-3.07

Matériel d'armement et de sécurité basique



Pour savoir quand arborer le pavillon national, il faut consulter le décret du 19 août 1929 (modifié par décret du 24 novembre 1934 et par le décret 67-431 du 26 mai 1967) portant réglementation de la police du pavillon des navires de commerce, de pêche et de plaisance.

Article 240-3.10

Règlement international pour prévenir les abordages en mer



Le matériel additionnel que le RIPAM demande à bord:

- Tous navires - marque de jour de mouillage = une boule, adapter les proportions aux dimensions du navire (règles 30 – et paragraphe 6 de l'annexe I du décret). Les navires de longueur supérieure à 7 m doivent montrer les marques de mouillage.
- Navires à voile - marque de jour de route à la voile et au moteur = un cône, adapter les proportions aux dimensions du navire (règle 25 - et paragraphe 6 de l'annexe I du décret);
- Navires de longueur > 12 m: un sifflet (corne de brume) conforme à l'annexe III du décret (règle 33);
- Navires de longueur > 20 m : cloche conforme à l'annexe III du décret (règle 33);

Les feux de navigation font partie de la conception du navire, mais ils peuvent être portatifs et dans ce cas consulter le texte du décret n° 77-733 pour connaître les emplacements, portées et secteurs en fonction des embarcations.

En l'absence de taille adaptée prescrite par voie réglementaire, les modèles commercialisés de boules de mouillage et de cône de route à la voile et au moteur de 30 cm de diamètre et plus sont considérés comme satisfaisant les exigences du décret RIPAM pour les navires de longueur de coque inférieure à 24 m.

Article 240-3.12

Caractéristiques des équipements individuels de flottabilité



Sont notamment valables toutes les brassières et aides à la flottabilité marquées CE et conformes à la directive Equipements Individuels de Protection (marquage CE, normes EN 393, 395, 396 et 397, selon l'éloignement d'un abri).

Les anciennes brassières françaises « MMF-PL » sont également valables.

Tous les modèles professionnels (CE – barre à roue) sont valables.

Article 240-3.13

Caractéristiques des combinaisons de protection



Le port d'une combinaison adaptée dispense de l'emport d'équipements individuels de flottabilité et de dispositif de repérage et d'assistance de personne tombée à l'eau (si un moyen de repérage lumineux est à la disposition de chaque personne à bord). Les équipements de plongée participent à la sécurité active. Pour répondre aux obligations de porter des couleurs vives, on peut enfiler un vêtement, un gilet ou d'autres accessoires par dessus la combinaison de protection. Il s'agit de repérer une personne à l'eau, dont seule la partie supérieure du corps est visible.

Il n'est pas interdit d'embarquer des combinaisons qui ne répondent pas aux dispositions de cet article, mais on ne peut les faire valoir comme équipement de remplacement d'un dispositif devant être obligatoirement embarqué (elles ne sont pas considérées comme « combinaisons de protection »).

Article 240-3.14

Caractéristiques des moyens de repérage lumineux



Le moyen peut être du côté de la personne tombée à l'eau, assujéti au dispositif de repérage flottant équivalent à la bouée fer-à-cheval, ou au contraire être un faisceau de recherche à bord. La règle privilégie sans l'imposer un moyen apte à marquer une zone la plus restreinte possible de recherche d'une personne en difficulté, qu'elle soit tombée à l'eau ou sur son embarcation, car la solution du faisceau de recherche depuis le bord (lampe ou projecteur sur les plus grosses embarcations) est plus hasardeuse, bien que toujours possible si le chef de bord la choisit.



Une lampe étanche flottante de bonne qualité répond à ces exigences. Les lampes à éclat à diodes sont particulièrement recommandées en raison de leur autonomie et de leur fiabilité.



Il n'y a pas de durée minimale d'éclairage. Le matériel choisi par le chef de bord devrait avoir la plus grande autonomie possible pour augmenter les chances de repérer la personne en difficulté, même après plusieurs heures à attendre une assistance.

Article 240-3.15

Caractéristiques des dispositifs de repérage et d'assistance pour personnes tombées à l'eau



La bouée fer à cheval et son feu à retournement de repérage peuvent être remplacés par d'autres matériels assurant les mêmes fonctions.



Les dispositifs de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau doivent être munis de l'identification du navire porteur.

Article 240-3.19

Vérification spéciale



L'organisme responsable de l'exploitation du navire fait ou fait faire l'entretien annuel obligatoire, selon le cas, puis consigne les résultats dans un registre annuel, ainsi que les justificatifs. La forme de ce registre est fournie en annexe au présent règlement.