

► La nouvelle réglementation

Voici quelques informations utiles concernant la future réforme des permis extraites du projet de réforme de la division 224 et du texte officiel paru au JO le 28 Octobre 2004. Ces mesures pourraient entrer en application courant 2005.

RESPONSABILISATION

Le chef de bord est capitaine de navire au sens du droit maritime : il a l'entière responsabilité de son navire et de sa conduite, ainsi que de son équipage.

> Il lui appartient de programmer sa navigation en fonction des capacités du navire, des compétences de l'équipage, des conditions météorologiques.

> Il doit envisager les incidents ou accidents possibles et les moyens de les éviter ou, le cas échéant, d'y faire face.

> Il est également responsable du bon état du navire et de ses équipements de sécurité qui doivent permettre de remplir les fonctions suivantes :

- respect des règles internationales ;
- sécurité collective de l'équipage ;
- sécurité individuelle de l'équipage,
- sécurité médicale,
- sécurité du bateau,
- navigation,
- connaissance de la météo,
- informations nautiques et documentation.

> Une certaine liberté est introduite dans le choix de ces équipements afin de permettre :
- leur évolution en tenant compte de produits nouveaux ;

- la possibilité pour le plaisancier de se doter d'une "chaîne de sécurité" cohérente ;
- un vaste choix parmi les matériels homologués dans un pays de l'Union Européenne.

LE MATÉRIEL EMBARQUÉ

D224 - EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL en date du 28 octobre 2004

— CHAPITRE 224-3 —

Matériel d'armement et de Sécurité

Dispositions Générales

Tous les navires de plaisance, à l'exception des embarcations légères de plaisance mentionnées au chapitre 224-4 et des véhicules nautiques à moteur mentionnés au chapitre 224-5, doivent disposer à bord du matériel d'armement et de sécurité, selon la distance d'éloignement effectif d'un abri.

- Article 224-3.1 -

Toutes distances d'éloignement d'un abri

1. Respect des règles internationales

Tout navire doit disposer des équipements conformes aux dispositions du règlement international pour prévenir les abordages en mer. Un pavillon national.

2. Sécurité individuelle

Chaque navire doit disposer d'un système permettant la remontée à bord d'une personne tombée à l'eau.

3. Sécurité Collective

- Trois feux rouges automatiques à main conformes à la division 311 « Equipements Marins ».
- Un miroir de signalisation.
- Une lampe électrique étanche.

4. Sécurité du Navire

- Un seau rigide.
- Un système permettant d'obturer un trou dans la coque.
- Un nombre d'extincteurs conformément à la norme harmonisée EN ISO 9094 pour les navires habitables, dont la durée de vie et la périodicité des contrôles sont fixés par un fabricant.
- L'outillage et le matériel permettant d'opérer de petits dépannages et notamment de pouvoir purger un décanteur et de réamorcer un moteur Diesel.

5. Mouillage

Une ancre et une ligne de mouillage adaptées au navire et au lieu de navigation. La ligne de

mouillage doit être fixée au navire.

6. Navigation

Une sonde à main ou tout autre moyen permettant de mesurer la profondeur de l'eau.

7. Informations nautiques et documentation

- Règlement international pour prévenir les abordages en mer.
- Livre des feux.
- Annuaire des marées ou équivalent (sauf en Méditerranée).
- Cartes(s) papier et/ou électronique de la ou des régions fréquentées.

Les informations nautiques doivent être à jour. Tout ou partie des documents ci-dessus peuvent être rassemblés dans un ouvrage tenu à jour.

- Article 224-3.2 -

Distance d'éloignement jusqu'à 6 milles d'un abri. Le matériel d'armement et de sécurité mentionné à l'article précédent est complété de la manière suivante.

1. Sécurité individuelle

Une aide à la flottabilité ou un gilet de sauvetage par personne présente à bord, approuvé dans l'un des pays de l'Union Européenne ou d'un modèle conforme aux normes EN 393 ou EN 395, ou EN 396, ou EN 399, ou d'un modèle conforme à la Division 331 « Equipements Marins ». Les modèles à gonflage buccal seul ne sont pas autorisés. Les gilets de sauvetage intégrés à un vêtement sont autorisés lorsqu'ils répondent aux exigences d'une de ces normes.

Le port effectif d'une combinaison offrant une flottabilité minimale de 50 N dispense de l'obligation d'emport d'un gilet de sauvetage.

Une bouée de sauvetage, avec feu de retournement conforme à la division 311 « Equipements Marins ».

2. Sécurité Collective

Une flottabilité totale de 142 N par personne est exigée ; elle peut être assurée par un ou plusieurs des équipements suivants :

- Une annexe gonflable ou rigide conforme aux





dispositions du chapitre 224-4 ou marquée CE, permettant d'emporter le nombre de personnes présentes à bord ;

- Un ou des engins flottants pouvant supporter les personnes se trouvant à bord et répondant aux spécifications précisées en annexe 224-A.4.

Les bateaux et navires relevant du champ d'application du décret N°96-611 du 4 juillet 1996 et ceux qui sont conformes aux normes EN ISO 12217 ne sont pas tenus d'embarquer ce matériel.

3. Sécurité du navire.

Un système de pompage conforme à la norme EN ISO 15083.

4. Sécurité Médicale.

Une dotation médicale dont le contenu est fixé par l'annexe 224-A.5.

- Article 224-3.3 -

Distance d'éloignement au-delà de 6 milles d'un abri.

Le matériel d'armement et de sécurité mentionné à l'article 224-3.1 est complété de la manière suivante.

1. Sécurité individuelle.

- Un gilet de sauvetage par personne présente à bord. Celui-ci doit être soit d'un modèle conforme aux normes EN 395 ou EN 396, ou EN 399, ou d'un modèle conforme à la division 331 « Equipements marins ». Les modèles à gonflage buccal ne sont pas autorisés. Les gilets de sauvetage intégrés à un vêtement sont autorisés lorsqu'ils répondent aux exigences d'une de ces normes.

- Une bouée de sauvetage, avec feu de retournement conforme à la division 311 « Equipements marins ».

- Un harnais conforme à la norme EN 1095 par personne présente à bord pour les voiliers.

- Un harnais conforme à la norme EN 1095 par embarcation pour les navires à moteur.

Les harnais intégrés à un gilet de sauvetage ou à un vêtement sont autorisés lorsqu'ils répondent aux exigences de la norme EN 1095.

2. Sécurité collective

- Trois fusées à parachute, conformes à la divi-

sion 311 « Equipements Marins ».

- Deux fumigènes conformes à la division 311 « Equipements Marins »

- Un radeau de sauvetage de classe II ou de classe V « plaisance », dont les spécifications techniques sont définies par le chapitre 333-2 de la division 333. Toutefois, la durée de maintien en service des radeaux, prévue au paragraphe 3 de l'article 333-2.12.1, est portée à quinze ans.

La périodicité des contrôles, prévue au paragraphe 1.1.1 de l'article 333-2.12, est fixée à trois ans.

À compter du 1^{er} janvier 2005, les spécifications techniques que doivent respecter les radeaux de sauvetage des navires de plaisance sont celles de la norme ISO 9650 F-DIS, les dispositions du chapitre 333-2 s'appliquant aux radeaux commercialisés jusqu'au 1^{er} janvier 2008.

Les certificats d'approbation de type des radeaux de sauvetage sont délivrés par un organisme notifié.

La durée maximale de maintien en service et la périodicité des contrôles sont fixées par le constructeur. La capacité totale du ou des engins embarqués doit permettre de recevoir toutes les personnes présentes à bord.

Les navires de plaisance approuvés en 3^e ou 4^e catégorie de navigation avant le 1^{er} janvier 2005 et conformes aux critères d'insubmersibilité conservent la dérogation d'emport du radeau de sauvetage.

Annexe gonflable automatique

Le radeau de sauvetage peut être remplacé par une annexe gonflable par bouteille. Cette annexe doit satisfaire aux exigences suivantes :

- être certifiée CE, en conformité avec la norme ISO 6185-1 ;

- être construite de telle façon que sa forme et ses caractéristiques soient obtenues par une insufflation de gaz conservé sous pression ou tout autre procédé équivalent, à déclenchement automatique ou manuel ;

- être munie d'une tente que l'on puisse mettre en place manuellement ;

- être munie d'un point d'attache placé à l'avant et permettant de fixer une bosse destinée au remorquage ou à l'amarrage. La bosse et son

système de fixation doivent avoir une résistance à la rupture d'au moins 750 daN. Le système de liaison à l'annexe doit être construit de manière à ce qu'il n'endommage pas l'annexe au cas où il viendrait à casser ;

- pouvoir recevoir toutes les personnes embarquées à bord, avec un minimum de quatre personnes et un maximum de huit personnes ;

- les certificats d'approbation de type des annexes gonflables automatiques sont délivrés par un organisme notifié ;

- la durée maximale de maintien en service et la périodicité des contrôles sont fixées par le constructeur.

Les accessoires obligatoires équipant l'annexe doivent être conformes à la norme ISO 9650 :

- 5.2.8.2.1 ;

- 5.2.8.2.2 ;

- 5.2.8.2.3 ;

- 5.2.8.2.4 ;

- 5.2.8.2.5 ;

- 5.2.8.3.

3. Sécurité Médicale

Une dotation médicale dont le contenu est défini par l'annexe 224-A.5.

Une couverture de survie.

4. Sécurité du navire.

Un système de pompage conforme à la norme EN ISO 15083.

5. Navigation.

Le matériel permettant de faire le point, de tracer et de suivre une route.

Un compas magnétique conforme à la norme ISO 14227.

6. Météorologie.

Un dispositif permettant de recevoir les prévisions météorologiques à bord.

7. Informations nautiques et documentation.

Un journal de bord permettant de retracer les éléments essentiels de la navigation (composition de l'équipage, heure d'appareillage, prévisions météorologiques et temps observé, position, cap suivi et vitesse à intervalles réguliers, consommation et réserve de carburant, tout incident, panne ou avarie à bord).



La nouvelle réglementation (suite)

LES PERMIS

- Réforme du permis moteur, plus orienté vers le bon comportement et la pratique, élimination des distinctions jour/nuit, côtière/hauturière, mer/rivière.
- Pas de permis voile.
- Intégration d'un module VHF (dissociable du permis).

ENCOURAGEMENT À LA VHF

- Abrogation définitive de la taxe annuelle.
- Simplification des examens.
- Habilitation des clubs et associations qui le souhaitent et disposent de moyens pédagogiques à organiser les formations et à délivrer les certificats.

JAUGEAGE/MÉTRAGE

La jauge en tonneaux est remplacée par un métrage de la longueur de la coque.

DÉFINITION DES BATEAUX À MOTEUR/VOILE

Mise en conformité des textes administratifs français avec les normes CE (ISO 12217).
Formule : $A_s \geq 0,07 (m_{LDC})^{2/3}$, où A_s est la surface de voilure (Gv + triangle avant) en m² et m_{LDC} le déplacement en charge en kg.

CONTRÔLES

Sans remettre en cause la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 (sauvegarde de la vie humaine en mer, habitabilité des navires et prévention

de la pollution), un nouveau «modus operandi» des contrôles doit impérativement accompagner ces mesures.

Les contrôles sont de deux types : contrôles de l'extérieur ; contrôles à bord.

Contrôles de l'extérieur : ces contrôles doivent porter sur des questions de bonne pratique et de comportement telles que :

- la vitesse des bateaux à moteur ;
- la surcharge évidente ;
- le respect des règles de navigation, en particulier dans les chenaux ;
- les atteintes à l'environnement (pollution sonore, par rejets, ...).

Contrôles à bord : les contrôles effectués à bord doivent être exceptionnels et réservés aux bateaux contrevenant à des contrôles extérieurs ou à ceux pour lesquels il existe une suspicion motivée. Sauf cas extrême motivant un contrôle général du navire et de ses équipements, ils porteront sur :

- documents du navire ;
- titre de conduite (éventuel) ;
- vérification du journal de bord et de sa tenue (pour les navires concernés).

Les contrôles « a priori », c'est-à-dire sur des plaisanciers dont le comportement ne suscite aucun reproche, n'ont pas de raison d'être.

Commission Sécurité FNPPSF



Déjà quelques remarques importantes

L'abandon des contrôles systématiques à bord permettrait d'augmenter le nombre des contrôles de l'extérieur sur le comportement (vitesse en particulier) qui sont générateurs de la grande majorité des accidents ou incidents et de renforcer la lutte contre le braconnage.

Pour une sortie journalière à 7 milles d'un abri, soit à une heure voire une demi-heure, il va nous falloir remplir systématiquement un carnet de bord et avoir à bord un arsenal pharmaceutique tout à fait inutile car prévu pour le grand large.

Nous demandons que, pour ces deux points précis, en cas de sortie journalière à moins de 20 milles d'un abri, ce soient les dispositions prévues pour les navires à moins de 6 milles d'un abri qui s'appliquent.

Pour conclure, rappelons qu'il n'y a pas de bons textes sans bon décret d'application. Cette réforme nécessite un changement d'état d'esprit aussi bien des usagers que des pouvoirs publics chargés de faire appliquer ces nouvelles dispositions. Au regard des différents incidents ou verbalisations de cet été, nous sommes en droit d'être plutôt pessimistes quand à la véritable portée de cette réforme. Espérons que les modalités d'application seront pour une fois à la hauteur de nos espérances !

