

Matériel de Sécurité

Ce qu'il faut savoir sur la réforme concernant le matériel de sécurité.

Faisant suite à vos nombreuses questions, voici un petit article de synthèse sur la réforme D224 concernant le matériel de sécurité qui, nous l'espérons, vous aidera à y voir plus clair.

Tableau récapitulatif du matériel de sécurité pour les embarcations légères de moins de 5m et les deux catégories de navigation côtière (moins de 6 milles) et au large (plus de 6 milles).

Matériel	Embarcation légère (Long < 5 m)		Autres bateaux		Spécifications
	Nav<2M	Nav<5M	Nav<6M	Nav>6M	
Sécurité individuelle					
Système permettant la remontée d'une personne à bord.	?	?	x	x	
Une aide à la flottabilité ou un gilet de sauvetage, intégré ou non, par personne présente à bord ou une combinaison flottabilité de 50N. (1)	x	x	x		EN 393-395 EN 396-399
Un gilet de sauvetage par personne présente à bord (1)				x	EN 395-396 EN 399
Un harnais pour les personnes présentes à bord pour les voiliers et un harnais par bateau pour les bateaux à moteur.				x	EN 1095
Une bouée de sauvetage avec feu de retournement			x	x	D311
Sécurité collective					
Trois feux rouges automatiques à main		x	x	x	D311
Un miroir de signalisation		(3)	x	x	
Une lampe électrique étanche (1)		(3)	x	x	
Un moyen lumineux de repérage (1)	x	x			
Trois fusées parachute				x	
Deux fumigènes				x	
Un radeau de sauvetage de classe II ou V « plaisance » ou un radeau conforme à la norme EN/ISO 9650 ou annexe à gonflage automatique.				x	D224-3.3 §2
Une flottabilité totale de 142N par personne obtenue par une annexe et/ou des engins flottants.			x		D311
Sécurité du navire					
Un seau rigide			x	x	
Une écope sauf pour les embarcations auto-vidéuses.	x	x			
Une corne de brume.		x	?	?	
Une gaffe	?	?	?	?	
Paire d'avirons, une pagaie ou une godille	x	x			
Système permettant d'obturer un trou dans la coque. Embarcation à moteur uniquement	(4)	(4)	x	x	
Dispositif de sécurité pour couper l'allumage en cas d'éjection du pilote (Embarcations à moteur bord et VNM) pour les moteurs > 4,5 KW ou 6 CV	x	x			

Un ou plusieurs extincteurs pour les navires habitables. Pas d'obligation pour les embarcations légères ne possédant pas de moteur.	x	x	x	x	EN ISO 9094
Chaumard et taquet permettant le remorquage	x	x			
Un bout d'amarrage avec mousqueton	(3)	(3)			
Une ligne de vie	(3)	(3)			
L'outillage et le matériel pour le dépannage.	?	?	x	x	
Un système de pompage conforme à la norme			x	x	EN ISO 15083
Mouillage					
Une ligne de mouillage fixée au navire et une ancre	x	x	x	x	
Navigation					
Un pavillon national			x	x	
Une sonde à main ou tout autre moyen pour mesurer la profondeur.			x	x	
Un équipement permettant de faire le point, de tracer et de suivre une route.				x	
Un compas magnétique		(3)	?	x	
Un ou plusieurs documents contenant :					
Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM)			x	x	
Livre des feux			x	x	
Annuaire des marées ou équivalent (sauf Médi.)	?	?	x	x	
Cartes papier ou électroniques de la région		(3)	x	x	
Un journal de bord (2)				x	
Sécurité médicale					
Une dotation médicale en cours de redéfinition	?	?	x	x	
Une couverture de survie				x	
Météorologie					
Un dispositif permettant de recevoir la météo				x	

(1) A notre avis, il faudrait simplifier et homogénéiser.

(2) Le journal de bord est aujourd'hui obligatoire au delà de 6 milles. Nous avons demandé qu'il soit facultatif pour toute sortie à la journée à moins de 20 milles.

(3) Uniquement pour les embarcations mues par l'énergie humaine. A notre avis cette différenciation entre embarcation légère à moteur et mue par l'énergie humaine est inutile et injustifiée dans le plupart des cas. Il faut simplifier !

(4) Uniquement pour les embarcations à moteur. A notre avis cette différenciation entre embarcation légère à moteur et mue par l'énergie humaine est inutile et injustifiée dans le plupart des cas. Il faut simplifier !

? Ne figure pas explicitement dans les textes et/ou le texte est ambigu et mérite d'être complété et/ou le texte est trop compliqué et peut faire l'objet de multiples interprétations. Dans tous les cas il serait souhaitable d'apporter les clarifications nécessaires.

Quelques précisions pour répondre aux questions que vous vous posez

Les navires de classe A sont conçus pour naviguer en pleine mer, ceux de classe B au large des côtes, ceux de classe C à proximité du rivage et ceux de classe D en eaux protégées. Les navires de plaisance pourront désormais, quelle que soit leur catégorie de conception, naviguer dans l'une ou l'autre de ces zones dans le respect des règles de prudence et de sécurité communément admises. Pour les embarcations légères, la distance maximum d'éloignement d'un abri reste de 5 milles.

Les anciens navires français ou européens construits avant 1998 gardent leur catégorie d'homologation et peuvent être immatriculés sous pavillon français.

Les constructeurs amateurs pourront désormais, sous certaines conditions, certifier eux-mêmes la conformité de leur navire aux normes européennes.

Le permis Côtier ou l'ancien permis A devrait, selon toute vraisemblance, autoriser leur détenteur à naviguer dans la zone des 6 milles. Les modifications des textes concernés sont à l'étude.

Le matériel pyrotechnique doit être estampillé CE et le remplacement du matériel périmé est à faire en fonction de la date de validité constructeur.

Le radeau de survie doit être d'une capacité au moins égale au nombre de personnes embarquées. Vous pouvez aussi utiliser une annexe équipée d'un système de gonflage automatique et des aménagements nécessaires (tente, stabilisateurs,...). Les navires insubmersibles sont dispensés d'emporter un canot de survie pour leur navigation à plus de 6 milles des côtes.

La Commission Sécurité
Avec l'aide précieuse de Bernard DENIS
et Michel BEAUDOUIN