

**Objet :**        **Modification de la division 222 : navires de charge de jauge inférieure à 500 : adaptation des dispositions relatives aux navires d'assistance et de sauvetage en mer.**

**Référence :** PV CCS 942/INF.01  
PV CCS 947/INF.01  
PV CCS 949/REG.01  
PV CCS 950/INF.02

**Annexe :**  
-        Projet de modification des chapitres 2 et 8.3 de la division 222 - (12 pages)

### **I Introduction:**

A l'occasion de sa 942<sup>ème</sup> session, la Commission Centrale de Sécurité a été informée du projet de modification de la division 222 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, basé sur le retour d'expérience associé à la mise en œuvre de la réglementation applicable aux navires de jauge brute inférieure à 500. L'objet du présent procès-verbal est de faire un focus sur le chapitre 8.3.2 relatif aux navires de service public (assistance et sauvetage en mer).

### **II Développement:**

Les constats opérés dans le cadre de la phase de consultation ont remis à l'ordre du jour les demandes d'adaptations des dispositions du chapitre 222-8.3 relatives aux activités des navires de service public, et notamment des navires semi-rigides utilisés pour les opérations d'assistance et de sauvetage en mer. De nombreuses difficultés associées à la mise en œuvre des restrictions à la navigation de ces navires ont notamment justifié la nécessité de revoir les règles actuelles de l'article 8.3.2. Ces règles nécessitent également une mise en cohérence avec les adaptations du chapitre 1 de la division, précédemment proposées au titre du PV CCS 942/INF.01.

Considérant d'une part les spécificités d'encadrement d'ores et déjà mises en œuvre antérieurement à la publication de la nouvelle version de la division 222 pour les projets de construction et conforté également par l'évolution positive des pratiques de sécurité déployées depuis début 2018, il est proposé de modifier le chapitre 8.3.2, tout en conservant comme point nodal du dispositif l'exigence tenant à un encadrement spécifique et renforcé de ce type d'activités.

A ce titre, l'établissement des documents uniques de prévention des risques professionnels confronté aux pratiques constatées justifie par sa cohérence avec l'approche par les risques les adaptations proposées visant à :

- mettre en cohérence les évolutions des articles 2.1.3.2 et 2.1.6.3 portant sur la définition des limites d'exploitation et des exigences d'évaluation de la conformité associées aux navires relevant du marquage CE avec les limites d'exploitation des navires d'assistance et de sauvetage (art. 8.3.2.1 et 8.3.2.4) ;
- ouvrir la possibilité d'une exploitation limitée en zone B pour les navires d'assistance et de sauvetage, sous réserve de respect des mêmes conditions de sécurité demandées pour les navires de police et de contrôle en mer (art. 8.3.2.4.1.1) ;
- apporter des précisions et adaptations sur les règles associées à l'encadrement de ces exploitations, de nature à simplifier le processus d'approbation relatif à la définition des référentiels techniques validés par les autorités d'approbation à la mise en service de ces navires.

#### **IV/ Proposition :**

Il est proposé de modifier le chapitre 8.3.2 de la division 222 comme indiqué en annexe.

### **AVIS DE LA COMMISSION**

**La commission prend note des propositions de modification de nature à simplifier l'encadrement des activités associées.**

**La commission est informée que ces mesures sont proposées d'être intégrées au sein du PV REG de modification de la division 222, consolidant la phase de consultation associée.**

## Chapitre 2. Dispositions générales

### 2.1 Examen et approbation du dossier du navire

#### 2.1.1 Objectifs

En application de l'article 42 du décret 84-810, les conditions d'exploitation du navire doivent faire l'objet d'une déclaration auprès de l'autorité compétente, afin de veiller au respect des règles relatives à la sécurité de la navigation pour l'exploitation envisagée.

Les dispositions du présent chapitre ont pour objectifs :

- 1/ de fixer le cadre applicable pour les autorités compétentes au titre de l'exploitation des navires de faibles dimensions qui ne sont pas visés par les dispositions des conventions internationales et de la réglementation européenne pertinentes ;
- 2/ de garantir ainsi un niveau minimum de sécurité à ces navires et au personnel de bord ;
- 3/ de ne pas faire obstacle aux solutions alternatives ou innovantes ; et,
- 4/ de mettre en avant une approche responsable.

#### 2.1.2 Exigences essentielles ou fonctionnelles

- 1/ Les conditions d'exploitation prévues (paramètres et limitations) et les limites de navigation du navire doivent être définies pour chaque navire. Ces conditions déterminent les normes que le navire doit respecter.
- 2/ Un navire ne doit être exploité que dans les conditions d'exploitation prévues, lesquelles doivent figurer dans la documentation officielle du navire.

#### 2.1.3 Règles associées à l'examen du dossier navire

##### 2.1.3.1 Conditions d'exploitation

Les conditions d'exploitation d'un navire sont celles spécifiées et déclarées à l'[Autorité compétente](#)<sup>4</sup> par l'exploitant dans le cadre du processus conduisant à sa mise en service.

Ainsi, en préalable à toute étude pour l'examen de la conformité des plans et documents du navire par l'[Autorité compétente en application des articles 14, 15 ou 25-1 du décret n°84-810 modifié](#), l'exploitant définit formellement les conditions de service du navire ainsi que les limites d'exploitation associées.

Leur prise en considération est formalisée par les titres de sécurité et de prévention de la pollution.

Les conditions d'exploitation couvrent au moins les sujets suivants :

- Le ou les métiers pratiqués ;
- les modalités et conditions d'exercice de cette ou de ces activités ;
- la ou les zones d'exploitation du navire ;
- la durée de séjour en mer ;
- les conditions limites prises en compte, relatives à la météorologie et à l'état de la mer, [le cas échéant](#) ;
- la ou les vitesses d'exploitation prévues<sup>5</sup> ;
- les conditions et les limites de chargement ;
- les caractéristiques de l'[équipage](#), en termes de qualification et de composition, et particulièrement l'effectif minimum défini compte tenu des impératifs de sécurité et de sûreté ;
- les personnes autorisées à embarquer, et plus particulièrement le [personnel spécial](#), [personnel industriel](#) et les passagers<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> cf. section 1 du chapitre II du titre I du décret n° 84-810 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires

<sup>5</sup> Cf. définition donnée en annexe [222-A.1](#)

<sup>6</sup> [Ibidem](#), cf. la définition qu'en donne le décret n° 84-810 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires

### 2.1.3.2 Limites d'exploitation

- (a) Les conditions de service du navire, les caractéristiques limites de son exploitation, définies par l'exploitant lui-même, constituent les hypothèses de référence pour l'examen de la conformité du navire. Les titres de sécurité et de prévention de la pollution portent une mention expresse des limites pertinentes.
- (b) Un navire ne peut être exploité dans le cadre d'une **navigation hauturière** qu'aux conditions suivantes :
- le navire est approuvé, compte tenu de ses conditions d'habitabilité, apte à naviguer au-delà d'une navigation à la journée **ou selon les spécificités approuvées par l'autorité compétente** ;
  - le navire est armé en conséquence<sup>7</sup> et notamment avec un effectif de marins suffisant en nombre et en **compétence** professionnelle pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord ainsi que le respect des obligations de veille, de durée du travail et de repos. La décision fixant cet effectif relevant de l'autorité compétente est établie conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.
- (c) Outre les limites fixées par le **marquage CE**, le cas échéant en application des conditions définies ci-après, les navires des types suivants ont leur exploitation limitée comme suit :
- **semi-rigide** : navigation en troisième catégorie limitée à **6 milles de la terre la plus proche, étendue à la zone maritime<sup>8</sup> de classe C lorsqu'elle est contiguë** ;
  - **pneumatique** : navigation en quatrième catégorie limitée à **2 milles de la terre la plus proche, étendue à la zone maritime<sup>8,7</sup> de classe D lorsqu'elle est contiguë**.
- (d) Pour les embarcations semi-rigides chargées des opérations **d'assistance et de sauvetage en mer**, de police ou de contrôle, des possibilités d'éloignement de la côte supérieures peuvent être autorisées par l'autorité compétente, sans aller au-delà des limites de la 3<sup>ème</sup> catégorie de navigation<sup>9</sup>.
- (e) Seuls les navires **pontés** peuvent être exploités au-delà des limites **des zones maritimes de classe D de la 4<sup>ème</sup> catégorie**. Les navires considérés comme **non-pontés** naviguent exclusivement dans les limites **cumulées** de la 4<sup>ème</sup> catégorie de **navigation limitée à 2 milles de la terre la plus proche, étendue à et de la zone maritime de classe D lorsqu'elle est contiguë**. Toutefois, l'**Autorité compétente** peut autoriser les navires non pontés à effectuer une navigation au-delà de ces limites dans des conditions de navigation particulières, sans excéder les limites de la 4<sup>ème</sup> catégorie de navigation. L'armateur fournit à cet effet une analyse probante des risques sur laquelle l'autorité compétente fonde sa décision.
- (f) Les **embarcations légères** sont exclusivement exploitées dans les limites des eaux abritées relevant d'une 5<sup>ème</sup> catégorie de navigation.
- (g) Les navires propulsés par des moteurs hors-bords sont exploités exclusivement dans les limites d'une navigation à la journée. Les limites d'exploitation des navires propulsés par des moteurs hors-bords font l'objet des dispositions spécifiques traitées par l'article 5.3.3.1 de la présente division.

### 2.1.3.3 Dossier d'étude du navire

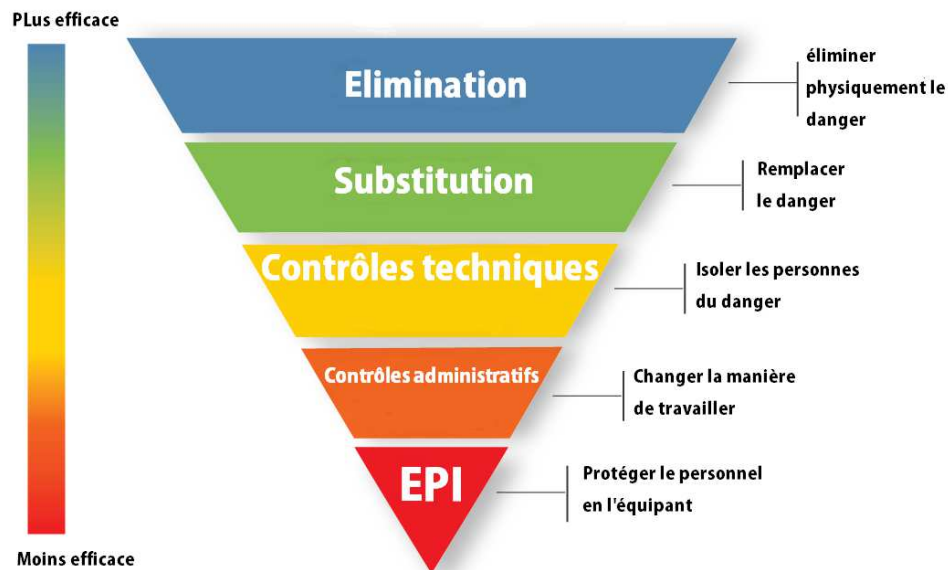
Le dossier requis dans le cadre de l'étude en commission ou de l'examen local dont dispose la division 130, est complété des plans et documents suivants :

- Les documents rendant compte de toute analyse de risques réalisée par l'exploitant, le cas échéant, afin de justifier de **l'atteinte des objectifs et du respect des exigences associées** dès lors qu'une exemption à l'application des règles fixées pour l'atteinte de ces objectifs est envisagée ;

<sup>7</sup> cf. articles L5522-2 et L5522-4 du Code des transports

<sup>8</sup> cf. zones maritimes telles que définies par la division 110

<sup>9</sup> Cf. chapitre 8.2.3 du présent règlement



- les procédures et les instructions établies par l'exploitant en application des dispositions de la présente division ;
- les fiches techniques disposant des qualités des matériaux utilisés pour la réalisation des circuits :
  - Assèchement ;
  - Hydrocarbures (combustible et huiles) ;
  - Echappements humides ;
  - Sous pression (hydraulique, pneumatique).

## 2.1.4 Exemption

### 2.1.4.1 Cas particuliers justifiant des dispositions particulières

L'[Autorité compétente](#) peut exempter de l'application de toute prescription de la présente division un navire dont :

- la conception justifie des dispositions particulières au motif qu'elle entrave le progrès et l'innovation technologique ;
- les caractéristiques justifient des dispositions particulières au motif qu'elle conduit à des mesures contraires aux objectifs visés ;
- l'affectation ou les conditions d'exploitation justifient des dispositions particulières considérant le niveau de maîtrise des risques encourus.

Le cas échéant, un tel navire doit satisfaire aux prescriptions que l'[Autorité compétente](#) estime suffisantes pour assurer la sécurité des personnes embarquées et du navire, ainsi que la prévention de la pollution, eu égard aux conditions de service et aux limites d'exploitation spécifiées et déclarées du navire..

### 2.1.4.2 Voyage isolé

Si un navire est amené à entreprendre un voyage isolé dans des conditions exceptionnelles, il peut être exempté par l'[Autorité compétente](#)<sup>10</sup> d'une ou de certaines des prescriptions des présents articles, à condition qu'il soit conforme aux dispositions qui, de l'avis de l'[Autorité compétente](#), sont suffisantes pour assurer sa sécurité au cours du voyage qu'il entreprend.

## 2.1.5 Atteinte des objectifs et des exigences associées

### 2.1.5.1 Cas des navires classés

<sup>10</sup> cf. article 3.2 du décret n° 84-810 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires

Il peut être fait application du règlement de la société de classification habilitée choisie par l'exploitant, le cas échéant, pour tous les domaines couverts par la classification.

#### 2.1.5.2 Dispositions alternatives

L'exploitant peut choisir d'atteindre les objectifs et les exigences essentielles ou fonctionnelles par le biais d'autres dispositions que celles dont disposent les règles de la présente division.

En effet, s'il considère que l'application d'une règle quelconque de la présente division est inadaptée, il peut répondre à l'exigence fonctionnelle par toute autre disposition, à condition, le cas échéant, de démontrer au travers de son analyse des risques, un niveau de sécurité équivalent. Ce dernier sera apprécié en fonction de l'objectif et du respect des exigences essentielles ou fonctionnelles<sup>11</sup>.

Les dispositions reconnues équivalentes font systématiquement l'objet d'un examen particulier de leur efficacité par l'**Autorité compétente** 12. Celle-ci peut à cet effet déterminer et exiger un suivi à une échéance voire à une périodicité de révision au titre des spécificités de l'exploitation ou du retour d'expérience.

#### 2.1.5.3 Renvois à des standards existants

Lorsqu'une règle de la présente division fait appel ou fait référence à une norme existante, son application vaut présomption de conformité aux exigences essentielles qu'elle vise à couvrir. Ce principe vaut tant pour les normes d'un institut de normalisation membre de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), que pour les normes harmonisées 1149 ou pour les outils pertinents de l'OMI.

#### 2.1.5.4 Dispositions qui ne sont pas couvertes par les règles

Si l'approche par objectifs apporte de la flexibilité en matière de conception, selon le degré d'innovation ou la spécificité du projet, elle peut en revanche nécessiter de la part de l'exploitant un travail d'analyse et de maîtrise des risques en conséquence.

L'atteinte d'un objectif et le respect des exigences connexes peut amener le porteur de projet à prendre des dispositions au-delà des seules règles de la présente division. Le cas échéant, l'exploitant expose à l'**Autorité compétente** les options de maîtrise des risques retenues. A cet effet, il peut d'ailleurs faire application d'une norme ISO, EN, ou NF en vigueur, mais également des recueils de règles, des directives, des guides et de toute recommandation pertinente de l'OMI.

L'**Autorité compétente** peut en revanche, s'agissant d'une installation susceptible d'intéresser la sécurité du navire ou celle des personnes à bord, exiger l'application de toute prescription qu'elle juge être appropriée. De telles prescriptions tiennent compte de :

- la nature, du type et des caractéristiques de l'installation considérée,
- de l'analyse des risques afférente à cette installation et établie par l'exploitant,
- du degré de sécurité qu'elle présente, en conséquence, dans les différentes circonstances d'exploitation.

### 2.1.6 Marquage « CE »

#### 2.1.6.1 Champ d'application

En application des dispositions de l'article 42-6 du [décret n°84-810 du 30 août 1984 modifié, relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires](#), l'approbation de structure des navires de charge peut être remplacée par une procédure alternative et dite « simplifiée », sous réserve de réunir toutes les conditions suivantes :

- le navire est exclusivement exploité :
  - dans les limites de la 3<sup>ème</sup> catégorie de navigation ;
  - dans le cadre de sorties en mer n'excédant pas douze heures ;
- le navire n'est pas autorisé à embarquer du fret au-delà des limites prévues par la présente division ;
- le navire n'exerce pas une activité commerciale de transport de passagers.

<sup>11</sup> cf. [Guide bleu relatif à la mise en œuvre de la réglementation de l'Union européenne sur les produits 2016](#)

<sup>12</sup> En application de l'article 55 du décret n°84-810 modifié au titre de l'imposition de mesures tendant à obtenir une sécurité équivalente pour les installations qui ne sont pas conformes aux règles du présent règlement.

Le cas échéant, le transport des personnes embarquées en raison des activités professionnelles qu'elles exercent à bord, est néanmoins autorisé ;

- il ne s'agit pas d'un navire d'occasion.

Cette procédure est réservée aux navires neufs, de longueur hors-tout inférieure à douze mètres et dont le type ou le modèle sont conçus et commercialisés pour la navigation dite de plaisance.

#### 2.1.6.2 Périmètre de reconnaissance de la conformité

Un navire de conception plaisance, sous réserve de répondre aux conditions restrictives définies ci-dessus et de satisfaire à l'ensemble des exigences de sécurité et de prévention de la pollution du Code des transports relatives à la mise sur le marché des navires de plaisance, de leurs moteurs de propulsion et éléments ou pièces d'équipement, est considéré comme satisfaisant :

- 1) aux exigences d'approbation de structure requis par le présent règlement ;
- 2) aux exigences de la présente division relatives à toute installation ou équipement couvert par le marquage « CE », à l'exception du matériel d'armement et notamment des extincteurs de lutte contre l'incendie.

Les dispositions suivantes restent néanmoins applicables :

- l'ensemble des dispositions à caractère opérationnel ;
- les prescriptions de la présente division, le cas échéant, relatives aux équipements non couverts par le marquage « CE » ;
- les exigences dont dispose le chapitre relatif aux installations de radiocommunication ;
- les conditions de prise en charge des passagers.

#### 2.1.6.3 Evaluation de la conformité

##### 2.1.6.3.1 Dossier d'examen

La présomption de conformité du navire, dont témoigne le marquage « CE », est cependant établie uniquement à partir du moment où les normes harmonisées ou parties des normes harmonisées ont été appliquées<sup>13</sup> par le fabricant et référencées sur la déclaration écrite de conformité du navire. A cet effet, l'exploitant adresse à l'**Autorité compétente** les documents suivants :

- le rapport d'examen délivré par l'organisme, notifié en application du Code des transports, ayant évalué la conformité ;
- les certificats, documents et déclaration en fonction des modules retenus pour l'évaluation de la conformité du navire ;
- la déclaration écrite de conformité.

##### 2.1.6.3.2 Modules d'évaluation de la conformité

La conformité des navires exploités en navigation hauturière<sup>14</sup> ne peut être reconnue que si elle a été évaluée selon les modules suivants, à l'exclusion de tout autre, définis par la [décision n° 768/2008/CE relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits](#) :

- combinaison des modules B et D ; ou
- combinaison des modules B et F ; ou
- module G.

La conformité des navires exploités en navigation côtière ne peut être reconnue que si elle a été évaluée selon les modules suivants, fixés en tenant compte de la catégorie de conception plaisance du marquage CE :

<sup>13</sup> Cf guide sur la mise en service professionnelle des navires issus du marquage CE.

<sup>14</sup> Notamment pour les navires de service public relevant du chapitre 8.3.2.

Catégorie de conception	Modules d'évaluation	Limites maximales de navigation autorisées	Catégories de navigation associées selon le type d'exploitation
C	A partir du module B+C	Zone maritime de classe B limitée à 6 milles de la côte où les personnes naufragées peuvent gagner la terre	5 <sup>e</sup> , 4 <sup>e</sup> ou 3 <sup>e</sup> me limitée à 6 milles de la terre la plus proche
	Abis, Aa ou A1	Zone maritime de classe C	5 <sup>e</sup> , 4 <sup>e</sup>
D	Quel que soit le module d'évaluation, à partir du module Abis, Aa ou A1	Zone maritime de classe D limitée à 2 milles de la côte où les personnes naufragées peuvent gagner la terre	5 <sup>e</sup> , 4 <sup>ème</sup> limitée à 2 milles de la terre la plus proche

### 2.1.6.3.3 Conditions et limites d'exploitation

Les indications fournies par chacun des documents susmentionnés font l'objet d'un examen sur la base duquel sont définies les conditions et les caractéristiques limites d'exploitation. Ainsi, elles tiennent particulièrement compte des limites liées à la catégorie de conception<sup>15</sup> et à la charge maximale.

La plaque signalétique relative au marquage « CE » reste apposée sur le navire, mais seules les conditions et les caractéristiques limites d'exploitation fixées par le permis de navigation sont opposables ; rappel en est fait par une mention expresse sur le permis de navigation.

### 2.1.6.4 Suivi du navire en service

Dès lors que le navire est en service, toute modification susceptible de remettre en cause la conformité du navire n'est autorisée qu'après avis rendu par l'autorité compétente<sup>16</sup>.

## 2.1.7 Règles associées au dossier de construction du navire

### 2.1.7.1 Qualité du dossier

Les plans et documents, en version papier ou en version électronique, sont propres au navire concerné et portent mention de leur origine et de leur date d'établissement.

Les symboles graphiques utilisés sont conformes aux normes en vigueur, notamment les normes indiquées à titre d'information par la fiche « GN fiches normes », de nature à harmoniser et faciliter l'instruction du dossier du navire par l'autorité compétente au titre de la clarification de la symbologie employée.

L'utilisation d'une symbolique clairement explicitées est de nature à répondre à cet objectif.

Les renseignements exigés peuvent être réunis sur un même document, sous réserve que la clarté et la lisibilité n'en soient pas affectées.

### 2.1.7.2 Dossier du navire conservé à terre

Les plans et documents ayant fait l'objet d'un examen par l'**Autorité compétente**, sont conservés par l'exploitant du navire. Le centre de sécurité des navires compétent<sup>17</sup> est destinataire en copie des plans lorsqu'ils font l'objet d'une mise à jour.

<sup>15</sup> Telles que définies par l'annexe 1 de la Directive n°2013/53/UE du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur

<sup>16</sup> Cf. art. 110.2 relatif à la définition d'une transformation importante ou majeure d'un navire.

<sup>17</sup> Tel que défini par la division 130



## 8.3.2 Navires de service public (assistance, surveillance et sauvetage)

### 8.3.2.1 Champ d'application

La présente partie traite des dispositions complémentaires applicables aux navires relevant du service public suivants, principalement affectés à des tâches d'assistance, de surveillance ou de sauvetage :

- navires d'assistance et de surveillance du dispositif de l'action de l'Etat en mer (AEM) ;
- navires de sauvetage (organismes titulaires de l'agrément prévu par l'article [L742-9 du Code de la sécurité intérieure](#)) ;
- navires de protection civile (pompiers et collectivités territoriales du littoral) ;
- navires de service portuaire (capitainerie, pilotage et lamanage).

Les navires affectés à des tâches relevant du service public d'assistance, de surveillance ou de sauvetage, répondent aux prescriptions pertinentes de la présente division qui leur sont applicables dès lors qu'elles ne sont pas modifiées par les dispositions ci-après.

### 8.3.2.2 Objectifs

La spécificité des opérations d'assistance et de sauvetage, ou de surveillance au titre de l'Action de l'Etat en Mer<sup>164</sup>, est prise en compte.

### 8.3.2.3 Règles générales

#### 8.3.2.3.1 Conditions d'exploitation

Conformément à l'article 110.5 de la division 110, un navire engagé dans une opération de sauvetage peut, sur [solicitation du service chargé de la coordination des opérations de sauvetage en mer ou selon la nature des opérations de sauvetage à mener et après](#) décision de son [capitaine](#), s'affranchir des dispositions relatives aux catégories de navigation prévues par les dispositions du présent règlement.

#### 8.3.2.3.2 Stabilité des navires de longueur supérieure ou égale à 12 mètres

##### 8.3.2.3.2.1 Critères de stabilité et cas de chargement

Les critères de stabilité dont dispose le paragraphe 8.1 de l'article 211-1.02, sont calculés pour :

- une charge correspondant à l'équipe d'armement maximum prévue,
- plus une surcharge de :
  - 1.000 Kg pour un navire de  $L_{HT} \geq 12$  m,
  - 2.000 Kg pour un navire de  $L_R < 24$  m,
  - pour les navires d'une longueur comprise entre 12 et 24 mètres, la surcharge est calculée par interpolation linéaire.

Le centre de gravité de cette surcharge est considéré se situer :

- à la verticale du centre de flottaison, et
- à 1,10 m au dessus du pont principal.

##### 8.3.2.3.2.2 Informations sur la stabilité

Les informations sur la stabilité à l'usage du capitaine doivent comporter, à titre indicatif, le nombre maximal de personne permettant au navire de continuer à répondre aux critères de tassement définis au paragraphe 8.2.3 de l'article 211-1.02 applicable aux navires à passagers.

<sup>164</sup> cf. [Arrêté du 22 mars 2007 établissant la liste des missions en mer incombant à l'Etat dans les zones maritimes de la Manche-mer du Nord, de l'Atlantique, de la Méditerranée, des Antilles, de Guyane, du sud de l'océan Indien et dans les eaux bordant les Terres australes et antarctiques françaises](#)

#### 8.3.2.3.3 Certificat national de franc-bord

##### 8.3.2.3.3.1 Ecoutilles

Lorsqu'il existe, dans la timonerie, une écoutille menant aux emménagements, il peut ne pas être prévu de surbau s'il est embarqué, pour chaque type de vitrage de passerelle, une tape résistante adaptée permettant de rétablir, de l'intérieur de la timonerie, une étanchéité suffisante en cas de bris de vitre.

##### 8.3.2.3.3.2 Manches à air

La hauteur minimale de surbau des manches à air et tuyaux de dégagement d'air au-dessus du pont de franc bord peut être de 600 mm.

##### 8.3.2.3.3.3 Vitres

Les vitres des [fenêtres](#) et des [hublots](#) des roofs et des superstructures respectent les prescriptions de la règle 3.3.4.3.1.3.8.

#### 8.3.2.3.4 Enfoncement maximum d'un navire ponté de longueur inférieure à 12 mètres

L'enfoncement maximum autorisé (cf. article 3.3.4.3.1.2 de la présente division) est celui correspondant au déplacement en charge du navire incluant la totalité de l'équipe d'armement maximum du navire et une surcharge de 500 Kg. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux navires rigides et semi-rigides couverts par les spécificités du marguage CE.

#### 8.3.2.3.5 Cockpit d'un navire ponté

Pour la détermination du [pont de franc-bord](#), le cockpit<sup>165</sup> n'est pas considéré comme interrompant sa continuité :

- s'il est placé à l'arrière d'une superstructure ;
- si sa surface n'excède pas 25% de la surface du pont.

La hauteur du plancher du cockpit au-dessus de la flottaison en charge est supérieure à 150 mm.

Le cockpit est muni d'orifices d'évacuation permettant une vidange gravitaire de l'eau.

Ses ouvertures sont munies de moyens qui, en position fermée, permettent d'éviter un envahissement des compartiments limitrophes pendant le temps de vidange.

#### 8.3.2.3.6 Agencement extérieur des navires de longueur inférieure à 12 mètres

Conformément à l'article 7.3.2.8.3.2 de la présente division, le navire est équipé de pavois, rambardes, garde-corps, disposés de manière à faciliter l'exploitation en garantissant la sécurité du personnel.

##### 8.3.2.3.6.1 Protection par filières

Si la protection est une filière, il y a en outre deux filières intermédiaires dont la plus basse est à 230 mm maximum au dessus du pont.

Toutefois, si le service particulier de l'unité le justifie :

- il peut n'être installé qu'une seule filière intermédiaire ; ou
- les filières garde-corps peuvent être remplacées par des mains courantes ou rambardes décalées vers l'axe de du navire, à conditions qu'elles restent situées à moins de 0.70 m du bordé.

##### 8.3.2.3.6.2 Cas particulier des navires de longueur inférieure à 8 mètres

Sur les navires d'une longueur inférieure à 8 mètres, la hauteur minimale des protections peut être ramenée à 600 mm. S'il s'agit d'une filière, il est prévu une filière intermédiaire à une hauteur au dessus du pont qui n'est pas supérieure à 300 mm.

<sup>165</sup> Cockpit au sens de la norme EN ISO 11812.

#### 8.3.2.3.7 Moyens d'assèchements des navires d'assistance et de sauvetage

Lorsque l'embarquement permanent d'une motopompe d'assistance est nécessaire aux missions dévolues au navire, celle-ci peut être considérée comme pompe d'assèchement du navire si elle satisfait aux deux conditions suivantes :

- elle peut être reliée au circuit l'assèchement par un court flexible ou bien elle est pourvue de flexibles d'aspiration permettant d'assèchement d'un compartiment quelconque ;
- son débit, dans les conditions de fonctionnement choisies, est au moins égal à celui d'une pompe d'assèchement installée sur le navire.

#### 8.3.2.3.8 Drome de sauvetage des navires d'assistance et de sauvetage

##### 8.3.2.3.8.1 Identification du navire

Si le navire est autorisé à apposer sur sa coque des marques administratives spécifiques de fonction à la place **des lettres et du numéro d'immatriculation**, celles-ci peuvent être substituées aux marques d'identification dont dispose l'article 4.9.3.2.6 de la présente division.

##### 8.3.2.3.8.2 Configuration

Pour l'application de l'objectif 1)a de la partie 4.9 de la présente division, l'expression « *toutes les personnes présentes à bord* » signifie « *la totalité de l'équipe maximum d'armement prévue sur le permis de navigation.* »

##### 8.3.2.3.8.3 Canot de secours

###### 8.3.2.3.8.3.1 Option alternative : Embarcation annexe

L'option suivante peut être une alternative aux dispositions de la règle 4.9.3.2.3 de la présente division : Le navire peut être doté d'une embarcation annexe pneumatique ou semi-rigide motorisée d'une longueur égale ou supérieure à 3,5 mètres, gonflée en permanence et pouvant être mise à l'eau rapidement.

###### 8.3.2.3.8.3.2 Armement des embarcations annexes

Le matériel d'armement des embarcations annexes faisant office de canot de secours est adapté en conséquence.

#### 8.3.2.4 Cas particulier des navires semi-rigides

Les navires semi-rigides (cf. article 8.2.3 de la présente division) ne sont pas concernés par les dispositions des articles 8.3.2.3.2 à 8.3.2.3.7 ci-dessus. L'autorité compétente peut exempter partiellement des dispositions de la division 219 portant sur les équipements radioélectriques des navires semi-rigides limités à une exploitation en zone côtière à 6 milles de la terre la plus proche.

Les équipements suivants doivent être embarqués au minimum pour les navires restant exploités sous couverture VHF d'une station côtière :

- un émetteur-récepteur VHF fixe, permettant d'émettre et de recevoir des alertes de détresse par appel sélectif numérique (ASN)<sup>166</sup> ;
- un émetteur-récepteur VHF portatif SMDSM.

#### 8.3.2.4.1 Conditions et limites d'exploitation

##### 8.3.2.4.1.1 Dispositions générales

L'analyse de risques mentionnée dans la partie 7.3 de la présente division, s'appuie sur **les limites et les conditions d'utilisation** compte tenu :

- des particularités de la zone d'emploi ou de patrouille,
- des conditions météorologiques et de mer qui seront rencontrées,
- des limites d'utilisation y compris, le cas échéant, celles prévues par la catégorie de conception<sup>167</sup>.

Outre les éventuelles limites d'exploitation liées au **marquage « CE »** , le cas échéant, en application de l'article 2.1.6.3.3, un RIB d'une longueur supérieure à 8 mètres affecté à des tâches relevant du service public d'assistance, de surveillance ou de sauvetage, peut voir ses limites d'exploitation repoussées à une navigation en

<sup>166</sup> Dans les zones non couvertes en ondes VHF avec ASN, l'autorité compétente peut décider d'exempter les navires de dispositif VH ASN.

<sup>167</sup> Telles que définies par l'annexe 1 de la Directive n°2013/53/UE du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur

zone B, limitée à 12 milles de la terre la plus proche. ne peut pas s'éloigner au-delà d'une distance de 6 milles de la terre la plus proche

Les dispositions particulières de l'article 8.3.2.4.1.2 sont dès lors applicables au titre des mesures d'encadrement spécifiques associé à cette définition des conditions d'exploitation.

#### 8.3.2.4.1.2 Dispositions particulières associées aux opérations de police ou de contrôle en mer

Nonobstant ce qui précède, tout RIB affecté à des opérations de police ou de contrôle en mer, peut voire la limite générale d'exploitation repoussée à celle de la zone maritime<sup>37</sup> de la classe B, sous réserve que :

- les équipements suivants soient embarqués en supplément :
  - un répondeur radar ou AIS (SART<sup>168</sup>),
  - une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) par satellites,
  - un radeau de survie,
  - un émetteur-récepteur VHF fixe, permettant d'émettre et de recevoir des alertes de détresse par appel sélectif numérique (ASN)
  - un émetteur-récepteur VHF portatif SMDSM,
  - un système d'identification automatique (AIS - cf. article ~~4.12.3.74-12-3-8~~ de la présente division).
- le capitaine :
  - établisse une liaison avec le service coordonnateur en début et fin de mission, afin de lui préciser la définition de la zone fréquentée, et
  - porte enregistrement dans le journal de bord de cet échange et de la zone ainsi définie.

L'exploitant est tenu de présenter un DUP modifié prenant en compte l'extension des limites générales d'exploitation du RIB concerné.

### 8.3.2.5 Cas particulier des embarcations pneumatiques

#### 8.3.2.5.1 Conditions et limites d'exploitation

##### 8.3.2.5.1.1 Dispositions générales

Les embarcations pneumatiques sont exclusivement affectées aux opérations de surveillance des plages, en navigation diurne.

Elle ne peuvent pas s'éloigner au-delà d'une distance de 2 milles de la terre la plus proche.

##### 8.3.2.5.1.2 Dispositions opérationnelles

L'embarcation pneumatique est en liaison permanente avec la terre.

Une brassière de sauvetage n'est pas requise mais, en application des dispositions du Code du travail et conformément à l'article 4.10.3.1 de la présente division, un équipement de protection individuel contre les risques de noyade est porté en permanence.

#### 8.3.2.5.2 Référentiel technique pour la conception, les matériaux, la fabrication et les essais

La norme NF EN ISO 6185 « *Bateaux pneumatiques* », dans sa dernière version en vigueur, spécifie les caractéristiques minimales de sécurité nécessaires pour la conception, les matériaux, la fabrication et les essais des embarcations pneumatiques.

Les embarcations pneumatiques définies comme partiellement achevées, au sens des dispositions du Code des transports relatives à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement, ne sont pas admises.

<sup>168</sup> de l'anglais *Search And Rescue Transponder*

#### 8.3.2.5.3 Evaluation de la conformité

La conformité d'une embarcation pneumatique à la norme est évaluée dans le cadre du marquage « CE »<sup>169</sup> selon les modalités définies à l'article 2.1.6 de la présente division.

#### 8.3.2.5.4 Stockage du combustible

Les installations à carburant portatives sont conformes à la norme FD ISO 13591 (1998-04-01) « *Navires de plaisance - Installations à carburant portatives pour moteurs hors-bord* ».

Néanmoins, l'usage d'une nourrice souple est autorisé dans les conditions définies par la division 310.

#### 8.3.2.5.5 Matériel d'armement

Les embarcations pneumatiques embarquent le matériel d'armement et de sécurité suivant :

- un moyen de repérage lumineux ;
- un bout de remorquage ;
- un dispositif coupant l'allumage ou les gaz en cas d'éjection du pilote pour les navires dont la puissance totale des moteurs de propulsion excède 4,5 kW ;
- au moins un extincteur d'incendie portatif à poudre polyvalente ABC ;
- une VHF portative.

### 8.3.2.6 Cas particulier des véhicules nautiques à moteur (VNM)

#### 8.3.2.6.1 Conditions et limites d'exploitation

##### 8.3.2.6.1.1 Dispositions générales

Un VNM est exclusivement affecté à des opérations de service public d'assistance, de surveillance et de sauvetage, en navigation diurne.

Il ne peut pas s'éloigner au-delà d'une distance de 2 milles de la terre la plus proche, à l'exception du cas particulier où le VNM est déployé depuis un navire porteur. Le cas échéant, son exploitation est supervisée par l'équipage du navire auquel il est annexé.

##### 8.3.2.6.1.2 Dispositions opérationnelles

Une brassière de sauvetage n'est pas requise mais, en application des dispositions du Code du travail et conformément à l'article 4.10.3.1 de la présente division, un équipement de protection individuel contre les risques de noyade est porté en permanence.

#### 8.3.2.6.2 Evaluation de la conformité

Le marquage « CE » atteste de la conformité du VNM aux exigences relatives à la mise sur le marché des bateaux de plaisance, des pièces et éléments d'équipement.

Le marquage est confirmé par la déclaration écrite de conformité.

#### 8.3.2.6.3 Exigences supplémentaires

Les VNM respectent les dispositions suivantes :

- Lorsque la propulsion s'effectue par hydrojet, l'aspiration de la turbine est équipée d'une grille de protection.
- Le réservoir de combustible comporte :
  - un système de jauge visible du pilote en position de conduite ; ou
  - une réserve permettant une autonomie minimum de 5 milles nautiques.

<sup>169</sup> le cas échéant, les limites d'exploitation sont celles définies également par l'article Marquage « CE »

- Le numéro d'immatriculation est apposé d'une manière visible sur la coque et les caractères utilisés ont une hauteur minimale de 30 millimètres.

8.3.2.6.4	Matériel d'armement
-----------	---------------------

Les VNM embarquent le matériel d'armement et de sécurité suivant :

- un casque par personne embarquée ;
- un moyen de repérage lumineux ;
- un bout de remorquage ;
- une VHF portative.