

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 951/INF.02

Annexe :

- Projet de modification des chapitres 2 et 8 de la division 222 - (8 pages)

I/ Introduction :

A l'occasion de sa 942^{ème} 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 présenter les évolutions du chapitre 8.3.2 relatives aux navires de service public (assistance et sauvetage en mer).

II/ Développement :

Les retours de la phase de consultation ont rappelé la nécessité de mieux prendre en compte 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.

Pour rappel, ce constat relève des nombreuses difficultés associées à la mise en œuvre des restrictions à la navigation des navires d'assistance et de sauvetage aujourd'hui jugées incohérentes avec les mesures mises en place de nature à encadrer les risques d'exposition de ces moyens, notamment pour les situations de chute à la mer.

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.

Les mesures proposées visent à :

- mettre en cohérence les évolutions des articles 2.1.3.2 portant sur la définition des limites d'exploitation 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 les chapitres 2.1.3 et 8.3.2 de la division 222 comme indiqué en annexe.

AVIS DE LA COMMISSION

La commission émet un avis favorable aux propositions de modification de nature à simplifier et clarifier l'encadrement des activités relevant de service public d'assistance et de sauvetage édictées par la division 222.

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](#)⁴ 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 prévues⁵ ;
- 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 passagers⁶.

⁴ 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

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

⁶ [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 conséquence⁷ 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 maritime⁸ 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^{8,7} 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^{ème} catégorie de navigation⁹.
- (e) Seuls les navires **pontés** peuvent être exploités au-delà des limites **des zones maritimes de classe D de la 4^{ème} catégorie**. Les navires considérés comme **non-pontés** naviguent exclusivement dans les limites **cumulées** de la 4^{ème} catégorie de navigation, **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^{ème} 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^{ème} 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 ;

⁷ cf. articles L5522-2 et L5522-4 du Code des transports

⁸ cf. zones maritimes telles que définies par la division 110

⁹ Cf. chapitre 8.2.3 du présent règlement

8.2.8.2 Exigences essentielles

Avoir recours à l'analyse mathématique pour évaluer les risques et déterminer si les mesures de sécurité sont valables.

Autoriser l'utilisation des matériaux de construction non classiques, sous réserve qu'ils garantissent un degré de sécurité équivalent ou supérieur à celui qui est assuré dans le cas des navires de type classique.

Rédaction réservée

8.2.9 Aéroglisseurs

Désigne un engin dont la masse peut en totalité ou en grande partie être soutenue, au repos ou en mouvement, par un coussin d'air permanent, dont l'efficacité dépend de la proximité de la surface au-dessus de laquelle l'engin se déplace.

Il est fait application du « *Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000* ¹⁶¹ ».

8.2.10 Navires à portance dynamique

Tout navire dont la masse, ou une partie importante de cette masse, se trouve neutralisée dans un mode d'exploitation par des forces autres qu'hydrostatiques, est considéré comme un engin à portance dynamique.

Rédaction réservée

8.2.10.1 Hydroptères

Désigne un engin dont la coque, lorsqu'il est exploité sans tirant d'eau, est maintenue complètement au-dessus de la surface de l'eau par les forces hydrodynamiques qui s'exercent sur les ailes portantes.

Rédaction réservée

8.2.11 Navires multicoques

Rédaction réservée

8.2.12 Navires « amphibies »

Rédaction réservée

8.2.13 Drones (UMS¹⁶²)

8.2.13.1 Navires autonomes

Rédaction réservée

8.2.13.2 Navires pilotés à distance

Rédaction réservée

8.3 Types d'exploitation particuliers

8.3.1 Navires exploités dans les eaux polaires

8.3.1.1 Application

Les navires exploités dans les eaux polaires satisfont aux prescriptions pertinentes du [Recueil sur la navigation polaire](#).

¹⁶¹ cf. résolution OMI [MSC.97\(73\)](#)

¹⁶² de l'anglais « Unmanned Marine System » (UMS)

En appliquant la partie I-A du [Recueil sur la navigation polaire](#), il est tenu compte des recommandations additionnelles qui figurent dans la partie I-B du [Recueil sur la navigation polaire](#).

8.3.1.2 Certificat pour navire polaire

Les navires auxquels est délivré un certificat en vertu des dispositions du chapitre I *de la convention SOLAS*, lorsqu'ils sont exploités dans les eaux polaires, font l'objet des visites et obtiennent les certificats prévus aux termes du [Recueil sur la navigation polaire](#).

8.3.1.3 Autres conceptions et dispositifs

La méthodologie en ce qui concerne les autres conceptions et dispositifs pour la structure, les machines et les installations électriques, les dispositifs de protection contre l'incendie et les engins et dispositifs de sauvetage, est la suivante :

- L'aménagement de la structure, les machines et les installations électriques, les méthodes de conception et dispositifs envisagés pour garantir la protection contre l'incendie, ainsi que les engins et dispositifs de sauvetage, peuvent s'écarter des prescriptions normatives des chapitres 3, 6, 7 et 8 du [Recueil sur la navigation polaire](#), à condition que ces autres conceptions et dispositifs respectent l'esprit des prescriptions fondées sur les objectifs et prescriptions fonctionnelles pertinentes et garantissent un degré de sécurité équivalant à celui qu'offrent les prescriptions énoncées dans ces chapitres.
- Les autres conceptions ou dispositifs qui s'écartent des prescriptions normatives des chapitres 3, 6, 7 et 8 du [Recueil sur la navigation polaire](#) font l'objet d'une analyse technique et ces conceptions ou dispositifs sont évalués et approuvés conformément aux Directives approuvées par l'Organisation¹⁶³.
- Lorsque le navire est tenu de posséder un [Certificat pour navire polaire](#), mention y est portée, ainsi que dans le *Manuel d'exploitation dans les eaux polaires du navire*, comme l'exige le [Recueil sur la navigation polaire](#), des autres conceptions ou dispositifs s'écartant des prescriptions normatives, accompagnée d'une description des mesures et conditions techniques et opérationnelles en vertu desquelles une dérogation a été accordée.

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 Mer¹⁶⁴, est prise en compte.

8.3.2.3 Règles générales

¹⁶³ Se reporter selon le cas :

- aux Directives pour l'approbation des variantes et des équivalences que prévoient divers instruments de l'OMI (MSC.1/Circ.1455),
- aux Directives sur les autres conceptions et dispositifs dans le cadre des chapitres II-1 et III de la Convention SOLAS (MSC.1/Circ.1212),
- aux Directives sur les autres conceptions et dispositifs pour la protection contre l'incendie (MSC/Circ.1002).

¹⁶⁴ 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](#)

8.3.2.3.1 Conditions d'exploitation

Conformément à l'article 110.5 de la division 110, un navire engagé dans une opération de sauvetage peut, sur sollicitation 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.

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 tôle 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 margaue CE.

8.3.2.3.5 Cockpit d'un navire ponté

Pour la détermination du **pont de franc-bord**, le cockpit¹⁶⁵ n'est pas considéré comme interrompant sa continuité :

- s'il est placé à l'arrière d'une superstructure ;

¹⁶⁵ Cockpit au sens de la norme EN ISO 11812.

- 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.

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.

Les équipements suivants doivent être embarqués au minimum pour les navires 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)¹⁶⁶ ;
- un émetteur-récepteur VHF portatif SMDSM ; et

en supplément, pour les navires dont la limite générale d'exploitation a été portée à 6 milles de la terre la plus proche :

- une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) par satellite.

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 conception¹⁶⁷.

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 semi-rigide affecté à des tâches relevant du service public d'assistance, de surveillance ou de sauvetage, ne peut pas s'éloigner au-delà d'une distance de 6 milles de la terre la plus proche.

Seuls les semi-rigides d'une longueur supérieure à 8 mètres affectés à des tâches de service public d'assistance, de surveillance et de sauvetage, peuvent voir leur limite générale d'exploitation être repoussées à une navigation en zone B sans toutefois dépasser 12 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 extension 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 maritime⁸⁷ de la classe B, sous réserve que :

- les équipements suivants soient embarqués en supplément :
 - un répondeur radar ou AIS (SART¹⁶⁸),
 - 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 :
 - o établisse une liaison avec le service coordonnateur en début et fin de mission, afin de lui préciser la définition de la zone fréquentée, et
 - o porte enregistrement dans le journal de bord de cet échange et de la zone ainsi définie.

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

¹⁶⁷ 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

¹⁶⁸ de l'anglais Search And Rescue Transponder

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.

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 »¹⁶⁹ 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)

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