



Code des Transports

Décret n° 84-810 modifié

Commission centrale de sécurité

Session du 03 avril 2024

PV_CCS_988/INF.02

Objet : Modification de la division 240 « RÈGLES DE SÉCURITÉ APPLICABLES À LA NAVIGATION DE PLAISANCE EN MER SUR LES EMBARCATIONS DE LONGUEUR INFÉRIEURE OU ÉGALE À 24 M ».

Référence :

- Décret 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
- Arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution
- PV CCS 948/406-INF.02 du 02 septembre 2020 de la section « sécurité des navires de plaisance » de la Commission centrale de sécurité.

I/ Introduction :

La division 240 fixe le matériel d'armement et de sécurité que doivent embarquer les utilisateurs des navires et engins de plaisance en fonction de la distance de navigation par rapport à un abri. L'ensemble du matériel d'armement et de sécurité est adapté aux caractéristiques de l'embarcation, de l'engin ou du navire.

Suite à sa dernière modification diffusée par arrêté du 01 octobre 2023, certains amendements sont nécessaires afin de tenir compte :

- Des remontées d'usagers et des services déconcentrés ;
- De la proposition portée par la délégation interministérielle aux normes, concernant la modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et la prévention de la pollution, visant à supprimer le caractère obligatoire de diverses normes et mettre à jour la date de référence de certaines normes, et notamment la division 244 ;
- Des conclusions du PV CCS 948/406-INF.02 du 02 septembre 2020, sur le traitement d'une demande de la Fédération Française de Voile sur le limites de navigation des planches à voiles et planches aérotractées.

II/ Développement :

A. Concernant les définitions (article 240-1.02 §III) :

Les définitions des termes utilisés dans le cadre de l'application de la division 240 sont listées à l'article 240-1.02. Sont définies :

- En I, les données principales ;
- En II, les mesures et conditions de prises de ces mesures ;
- En III, les embarcations.

Au titre du III ci-dessus, le navire à moteur n'est pas défini.

Il est proposé d'ajouter la définition du navire à moteur comme suit :

11. Navire à moteur : tout navire autre que les embarcations définies aux paragraphes 1 à 10 ci-dessus.

B. Concernant les dispositions générales (article 240-2.01) :

Le point 7 de l'article 240-2.01, créé par l'arrêté du 01 octobre 2023 suscité, nécessite quelques précisions, afin d'apporter des réponses aux observations formulées par des usagers et des fabricants :

Ainsi :

- Le conducteur du navire doit relier le coupe-circuit au poignet ou à la jambe, mais il peut aussi le relier à un point fixe de son équipement de flottabilité lorsqu'il est porté, et ce, dès-lors que l'hélice est mise en rotation ». Certains navires sont en effet équipés d'un bouton de sécurité (Neutral Lock Lever) sur lequel il est nécessaire d'appuyer pour quitter la position neutre. D'autres navires ne disposent pas de ce dispositif. L'amendement de la disposition vise à faciliter la compréhension de l'exigence face au danger pris en considération. Le coupe-circuit ne peut être donc relié qu'à partir du moment où le navire se met en route (position neutre déverrouillée).
- Par ailleurs, pour répondre à une interrogation d'une revue nautique, il est précisé que « tout déplacement du conducteur sur le navire s'effectue après avoir éteint le moteur ou s'être assuré que ce dernier est au point mort et que l'hélice ne peut être mise en rotation ».
- Pour enlever toute ambiguïté, le terme « coupe-circuit électronique » est remplacé par le terme « coupe-circuit électromagnétique non filaire ».
- Enfin, il est ajouté, concernant le second coupe-circuit, que celui-ci est requis « en navigation », qu'il doit être « rapidement et facilement » accessible, et que son emplacement doit être identifié « par l'ensemble des personnes à bord ».

C. Concernant le matériel d'armement et de sécurité côtière (article 240-2.04) :

La délégation interministérielle aux normes, intervient dans le cadre de la suppression du caractère obligatoire de diverses normes et de la mise à jour de la date de référence de certaines normes dans les réglementations. Pour les normes qui restent obligatoires, la délégation fait en sorte qu'elle soit mises en accès gratuit pour les opérateurs économiques et les usagers. Elle a saisi la DGAMPA le 29 août 2023 pour proposer des modifications de diverses divisions dont la division 244, et plus précisément son article 244-3.06 relatif au matériel d'armement et de sécurité côtière.

Cet article dispose : « 5. Un compas magnétique fixé temporairement ou en permanence au navire, et visible depuis le poste de conduite, conforme aux normes ISO 613, ou ISO 10316 ou ISO 14227 ; »

Les normes ISO 613 et ISO 10316 ont été annulées et remplacées par la norme ISO 25862 : 2019, qui est rendue obligatoire par le règlement 2022/1157. Toutefois, cette norme n'existe pas en norme française NF et il serait complexe d'en obtenir l'accès gratuit.

Il est donc proposé, comme cela a été fait dans la division 245, de modifier l'article en utilisant le principe de présomption de conformité. Le 5. Ci-dessus deviendrait : « 5. Un compas magnétique fixé temporairement ou en permanence au navire, et visible depuis le poste de conduite. Le respect des normes ISO 25862 : 2019 ou ISO 14227 : 2001 est présumé satisfaire à cette exigence »

Etant donné le projet d'alléger la division 244 en renvoyant au chapitre 2 de la division 240, pour les navires traditionnels, il est finalement proposé de modifier le 5. de l'article 240-2.04 concernant le matériel d'armement et de sécurité côtière des navires de plaisance par la rédaction suivante :

« 5. Un compas magnétique étanche, fixé temporairement ou en permanence au navire, et visible depuis le poste de conduite.

Le compas doit :

- Être de classe A
- Être compensé ;
- Disposer d'un éclairage ;
- Afficher le cap au poste de barre principal du navire ;
- Être indépendant de toute source d'énergie.

Le respect des normes ISO 25862 : 2019 ou ISO 14227 : 2001 est présumé satisfaire à cette exigence.

Le compas magnétique peut être remplacé par un système de positionnement satellitaire étanche faisant fonction de compas. »

D. Concernant le matériel d'armement et de sécurité côtier (article 240-2.05) :

L'exigence de ligne de vie ou point d'accrochage sur les navires voiliers et non voiliers est actuellement liée aux préconisations du fabricant du navire. Cette rédaction sème la confusion sur le caractère obligatoire ou non de ces systèmes d'accrochage.

Il est donc proposé de modifier les points 8 et 9 de l'article 240-2.05 en supprimant les termes « si préconisé(e) par le fabricant ».

E. Concernant le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (article 240-2.07):

Suite à un l'information transmise par l'ANFR, il est proposé d'ajouter un alinéa à l'article 240-2.07 pour exiger que tout navire équipé d'une installation radioélectrique VHF fixe ou portative reste, lorsque cela est possible, reste en permanence à l'écoute de la voie 16.

Cette exigence est prescrite par la résolution MSC.1/Circ.803/Rev.1 du 16 mai 2022 relative à la participation des navires non SOLAS au système mondial de détresse et sécurité en mer (SMDSM) et au guide sur le développement de matériels d'entraînement pour les opérateurs du SMDSM sur les navires non SOLAS. Elle dispose dans son annexe 1 :

1. Every ship while at sea should maintain, when practicable, a continuous listening watch, which shall be kept at the position from which the ship is normally navigated on:

- .1 VHF channel 16; and*
- .2 appropriate frequency or frequencies for urgency and safety communications for the area in which the ship is navigating.*

Le 2. suivant est proposé : « En complément de l'exigence de veille visuelle et auditive appropriée permanente, prescrite par la règle 5 du règlement sus-cité, tout navire équipé d'un installation radioélectrique VHF fixe ou portative doit, lorsqu'il est à la mer, et lorsque cela est possible, rester en permanence à l'écoute de la voie 16 en ondes métriques.

Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire. »

F. Concernant les conditions d'utilisation des planches à voiles, planches aérotractées et planches nautiques à moteur (article 240-2.11) :

Le 02 septembre 2020, la section « sécurité des navires de plaisance » de la commission centrale de sécurité, a émis un avis favorable à la demande de la Fédération Française de Voile pour autoriser les planches à voile et planches aérotractées (kite-surf), à naviguer jusqu'à 6 milles d'un abri, sous réserve du respect de conditions relatives à l'activité bénéficiaire et de conditions de sécurité pour les pratiquants et pour les BEI (bateaux d'encadrement et d'intervention).

Le dossier n'a pas été poursuivi pour proposer, en CCS plénière, l'amendement de la division 240.

En effet, par le décret n°2020-600 du 19 mai 2020 (art. 9), la composition de la commission centrale de sécurité et les attributions de ses différentes sections, prévues par le décret 84-810, ont été modifiées. Au titre du III de l'article 15-1 du décret 84-810 tel que modifié, la commission centrale de sécurité se réunit en formation plénière lorsque les questions traitées concernent les missions mentionnées aux IV, VII et VIII de l'article 14. Le VIII de l'article 14 concerne spécifiquement « tout projet de modification du présent décret, tout projet de réglementation proposé en application de l'article 54 du présent décret, toute question relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la sûreté des navires, à l'habitabilité des navires et à la prévention de la pollution par les navires, et généralement toute question relative à l'application du présent décret pour tous les types de navires. »

La mission du nautisme et de la plaisance présente donc, ce jour, à la formation plénière, une proposition de modification de l'article 240-2.11 relatif aux Conditions d'utilisation des planches à voiles, planches aérotractées et planches nautiques à moteur.

L'article 240-2.11 est modifié comme suit, pour répondre à la demande de la fédération française de voile, fédération délégataire du ministère chargé des sports, pour l'organisation des activités d'entraînement et de compétition de planches à voiles et de planches aérotractées.

« Les planches à voile et planches aérotractées qui effectuent des navigations dans le cadre des préparations à des évènements sportifs et lors de compétitions, organisées par un organisme d'Etat ou par une structure membre de la fédération sportive délégataire désignée par le ministre chargé des sports, peuvent naviguer jusqu'à 6 milles d'un abri, sous réserve :

- Que les pratiquants portent effectivement une aide à la flottabilité d'un niveau de performance 50 N et une combinaison humide en néoprène ou sèche assurant au minimum la protection du torse et de l'abdomen ;
- Que les pratiquants portent un moyen de repérage lumineux individuel, étanche, ayant une autonomie d'au moins 6 heures ;
- Que des bateaux d'encadrement et d'intervention (BEI) soient présents, sur le plan d'eau et à proximité des pratiquants, en nombre suffisant, d'une puissance suffisante, et avec du personnel d'encadrement qualifié, pour assurer la sécurité de l'activité et la récupération des matériels dérivants ;
- Que le ou les bateaux d'encadrement et d'intervention soient en capacité d'embarquer la totalité des pratiquants ;
- Qu'un émetteur-récepteur VHF soit embarqué sur chaque BEI, en complément des dispositions des articles 240-2.01 et 240-2.04. »

G. Actualisation du terme EPIRB :

Dans l'ensemble du texte (2 articles et 2 articles annexe), le terme « balise EPIRB » remplace le terme « radiobalise de localisation de sinistre (RLS) » qui n'est plus utilisé.

H. Correction concernant l'appellation des équipement individuels de flottabilité (EIF)

Dans l'ensemble de la division, les EIF doivent être présentés avec des niveaux de performance 50, 100 ou 150. Les termes « N de flottabilité » sont supprimés.

En outre, il est proposé de modifier l'article 240-2.16 en ajoutant la mention du règlement (UE) 2016/425 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 9 mars 2016 relatif aux équipements de protection individuelle et abrogeant la directive 89/686/CEE du Conseil.

En effet, selon l'annexe III.4 de l'article 322-27 du code du sport, les « EPI destinés à la protection ou au sauvetage des personnes embarquées à bord des navires ou aéronefs, et qui ne sont pas portés en permanence, sont exclu du champ d'application dudit code.

Par ailleurs, il est proposé d'ajouter l'article annexe 240-A.4 (l'actuel article annexe 240-A.4 serait renommé 240-A.5) qui fournit un guide sur le choix des équipements individuels de flottabilité, en fonction de la masse des utilisateurs.

Le texte et les tableaux sont repris des normes NF EN ISO 12402-3, 4 et 5 relatives aux équipements individuels de flottabilité – gilets de sauvetage, de niveaux de performance 50, 100 et 150.

I. Concernant les articles annexe 240-A.1 et 240-A.2 sur le tableau de synthèse des matériaux d'armement et de sécurité et le registre de vérification spéciale :

- Une erreur est présente dans le renvoi à l'article relatif à la trousse de secours. Il convient de corriger cette erreur.
- Il convient de préciser l'exigence de compas magnétique pour les navires naviguant entre 2 et 6 milles d'un abri (armement de sécurité côtier). Pour ces navires, le compas magnétique peut être remplacé par un système de positionnement satellitaire étanche faisant fonction de compas.

AVIS DE LA COMMISSION

La commission prend note des propositions de modification de la division 240.
