

Code des Transports
Décret n° 84-810 modifié
Commission centrale de sécurité
Session du 04 Mars 2026

PV_CCS_1009/INF.01

Objet : Modification de la division 241 « Navires de plaisance à utilisation commerciale de longueur de coque inférieure ou égale à 24 mètres ».

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

I/ Introduction :

La division 241 définit les exigences techniques et les équipements de sécurité applicables aux navires de plaisance à utilisation commerciale de longueur inférieure à 24m. La dernière modification a été approuvée en CCS en Octobre 2025. Ces dernières modifications visaient à rendre la division 241 autonome en supprimant de nombreux renvois à la division 245. Les dernières modifications ont également permis de simplifier l'accès au statut de NUC pour les navires marqués CE ayant des modules d'évaluations dit « de confiance ». Certaines activités comme la navigation en eaux polaires est également couverte par la présente division et le marquage des NUC fait son entrée dans l'idée d'harmoniser la pratique avec les NAC pour faciliter l'identification et le contrôle par les autorités.

Le présent PV propose 1 modifications dans le but d'intégrer une annexe ayant pour objectif de clarifier la procédure d'approbation initiale et de renouvellement. L'idée est de présenter les exigences de la division 241 sous la forme d'un tableau exprimant simplement l'exigence, faisant référence à l'article original au cas où l'exigence formulée porte ambiguïté sur le cas d'espèce ; et laisse une place pour exprimer la conformité ou non du navire vis-à-vis de cette exigence.

Concrètement, cette annexe vise à formaliser le cadre dans lequel se déroule les visites d'approbation. Si un navire est réputé conforme à l'annexe présentée dans le PV, alors il est conforme à la division 241. Cette formalisation a pour objectif de protéger les inspecteurs de la sécurité des navires, qui délivrent les approbations et clarifier la procédure d'approbation et les exigences pour les plaisanciers.

II/ Développement :

Ci-après, le tableau de conformité. L'intégration réglementaire dans la division 241 n'est pas inscrite au présent projet de PV, l'objet de l'information étant l'annexe en elle-même.

ANNEXE – XX.A – Tableau de conformité aux exigences de conception de la division 241 :

Pour chaque cas, lorsque l'ensemble des exigences réglementaires sont satisfaites, le navire est réputé conforme aux exigences de l'article 241-1.II

Autrement dit, le navire est donc conforme aux attentes des exigences techniques pour un usage commercial.

Item à vérifier	Référence réglementaire associée	Conforme	Non Conforme
Cas 1 – Navire exclu du marquage « CE »			
Conformité Division 245	241-1.04.II.A		
Cas 2 – Navires marqués CE avec les modules « B+C, B+D, B+E, B+F, G, H, et les navires marqués « CE » après un PCA »			
Conformité à l’article 241-1.04.II.G.10.c) – Batteries lithium - Ions	241-1.04.II.B		
Conformité à l’article 241-1.04.II.G.14 – Prévention de la pollution			
Conformité à l’article 241-1.04.II.G.15 – Exigences particulières			
Cas 3 – Navires marqués CE avec les modules A, Abis, ou A1			
Conformité à l’article 241-1.04.II.G	241-1.04.II.C		
Cas 4 – Navires de compétition			
Conformité au RSO	241-1.04.II.D		
Conformité aux règlements de classe éventuels			
Conformité à l’article 241-1.04.II.G			
Cas 5 – Navire traditionnel			
Conformité à la division 244	241-1.04.II.E		
Conformité à l’article 241-1.04.II.G			
Cas 6 – Navire de plaisance construit avant 1998			
Si la série est approuvé, numéro d’approbation + PV d’étude de la série	241-1.04.II.F		
PCA sans marquage « CE »			

ANNEXE – XX.B – Tableau de conformité aux prescriptions d’emport de matériel d’armement et de sécurité et aux mesures opérationnelles de la division 241

Le présent tableau couvre le complément de matériel d’armement et de sécurité et la mise en place des procédures à respecter en cas d’utilisation commerciale. Toutes les sections applicables au navire étudié doivent être validées

Intitulé de l'Item à vérifier	Référence réglementaire	Conforme ou Non Conforme (Oui/non)	Commentaires
Complément d'armement et de sécurité			
Matériel d'armement et de sécurité			
Conformité à la division 240			
Côtier si navigation n'excédant pas la 4 ^e catégorie	241-2.01.I		Cocher au moins un item ci-contre
Semi-hauturier entre la 3 ^e catégorie et la 2 ^e catégorie restreinte à 60 milles			
Hauturier sinon			
Radeau de survie			
Disposition et mise en œuvre des radeaux			
Bouée fer à cheval ou couronne + source lumineuse			
Performance des EIF			
Nombre d'EIF			
Si la navigation est en 1 ^{ère} , 2 ^{ème} ou 3 ^{ème} catégorie			
Compas magnétique de route	241-2.01.II		
Table de déviation			
Réflecteur radar			
Récepteur GPS			
Anémomètre et procédure de réduction de voile si concerné			
Si navigation en eaux polaires			
Combinaison d'immersion ou protection thermique (classe A, B ou C)	241-2.01.III		
Radeaux SOLAS complètement fermés			
Manuel d'exploitation conforme			
Radiocommunications			

Antenne VHF dédiée	241-2.02.II		
VHF ASN Fixe	241-2.03.I		
VHF Fixe sans ASN	241-2.03.II		
VHF Fixe ou portative sans ASN			
Balise EPIRB	241-2.03.III 241-2.05.II		
VHF portative SMDSM dans les embarcations de survies	241-2.03.IV		
Transpondeur SART			
Conformité division 242-13	241-2.04 241-2.05.III		
Dotation médicale			
Trousse de secours 240-2.19	241-2.07.I		
Dotation médicale A	241-2.07.III 241-2.07.IV		
Dotation médicale B	241-2.07.III		
Dotation médicale B restreinte	241-2.07.III		
Dotation médicale C	241-2.07.II		
Dotation médicale C restreinte	241-2.07.II		
Prévention des accidents			
Mouillage			
Lignes de mouillage	241-3.01.I.A 241-3.01.I.B		
Guindeau	241-3.01.II		
Dispositif de largage d’urgence	241-3.01.III		
Travail dans les gréements si concerné			
Filets de sécurité	241-3.02.II		
Rambardes ou lignes de vie métalliques			
Harnais			
Lignes de vie textile ou métallique			
Mains courantes			
Moyens fixe pour grimper			
Autres (Précisez) :			
Embarcations annexes			

Numéro d'enregistrement des annexes	241-3.03.I		
Indication du nombre de passagers max sur annexe	241-3.03.II		
Conformité division 240	241-3.03.III		
Planchons, passerelles et échelles de coupée			
Dispositif sûr d'accès au bord	241-3.04.I		
Normes Française ou européenne	241-3.04.II		
Plaque indiquant la charge maximale, l'angle de mise en œuvre et le nombre de personnes max	241-3.04.III		
Eclairage suffisant	241-3.04.IV		
Eclairage			
Eclairage suffisant (moyens et nombres)	241-3.05		
Instruments et commandes éclairées			
Pièces de rechange			
Outils, consommables et pièces de rechanges suffisant en nombre et diversité	241-3.06		
EPI			
EPI embarqués à bord (détaillez)	241-3.07		
Encadrement de la sécurité			
Formation, exercice et consignes			
Affichage des consignes de sécurité à destination des équipages et passagers - Utilisation des matériels - Evacuation et abandon du navire - Rôle d'incendie, de voie d'eau et d'abandon et de récupération d'une personne à la mer	241-4.01.I		
Exercices conformes (en nombre et en diversité)	241-4.01.II		
Informations aux passagers	241-4.01.III		
Disponibilité des équipements de sauvetage			
Disponibilité immédiate et bon état de fonctionnement	241-4.02.I		
Révisions à jour	241-4.02.II		
Communication dans le navire			
Dispositif de communication entre les divers locaux de services et de logement	241-4.03		
Journal de bord et journal machine			

Disponibilité du journal de bord	241-4.04.I		
Tenue à jour du journal de bord			
Journal machine	241-4.04.II		
Suivi technique			
Existence et conformité du suivi technique	241-5.01 241-5.02 241-5.03 241-5.04 241-5.05		
Navigations internationales			
Nombre de passagers max	241-6.02		
Permis de navigation bilingue			
Conformité à la division 221 ou 242.14	241-6.03.I		
Conformité à la division 242	241-6.03.II		
Transport de cargaison (remplir le champ concerné)			
Pas de transport de cargaison autorisé	241-1.01		
Transport de cargaison autorisé	241-7.01		

Documents à fournir :

Les tableaux suivants présentent la liste des documents à transmettre à l'administration en vue de l'instruction d'une étude d'approbation relative à la division 241. L'administration se réserve la possibilité de solliciter toute pièce complémentaire nécessaire à l'examen du dossier.

Première approbation	Tous navires	Navire non marqué CE ou navire marqué CE avec modules A, A1, Abis	Navires marqués CE	Joint au dossier
Examen complet de la coque requis par l'article 241-1.04.I.A.1	X			
Analyse de risque adaptée au type de navire requis par l'article 241-1.04.I.A.2	X			
Fiche descriptive du circuit d'assèchement		X		
Fiche descriptive du circuit d'incendie		X		
Fiche descriptive du circuit d'hydrocarbure		X		
Fiche descriptive du circuit électrique		X		
Fiche descriptive du circuit sous pression (hydraulique ou pneumatique)		X		
Plan général du navire (ou à défaut croquis + photos)		X		
Manuel du propriétaire			X	
Photo de la plaque constructeur			X	
Déclaration écrite de conformité du navire			X	
Déclaration écrite de conformité des moteurs			X	

Document à fournir en cas de renouvellement de titre et en approbation initiale	Voiliers	Navires à moteurs	Joint au dossier
Procédure de réduction de voile	X		
Autorisation de transport de cargaison le cas échéant	X		
Rapport de visite ANFR	X	X	
Licence de station de navire	X	X	
Enregistrement des balise EPIRB	X	X	
Attestation de complétude de la dotation médicale + date de péremption (Médecin SSGM)	X	X	
Plaque CE des annexes (si marquées CE)	X	X	
Conformité des dispositifs d'accès au bord	X	X	
Consignes de sécurité à l'attention de l'équipage	X	X	
Consignes de sécurité à l'attention des passagers	X	X	
Rapports d'exercices	X	X	

Révisions des équipements de sauvetage	X	X	
Dossier de suivi technique général et spécifique	X	X	
Journal de bord	X	X	

AVIS DE LA COMMISSION

La commission prend note de ce projet d'ajout d'annexe encadrant les procédures d'approbation des navires de plaisances à utilisation commerciale. Les membres sont invités à faire part de leurs éventuels remarques, commentaires ou impressions par écrit au rapporteur.

Division 241

Navires de plaisance à
utilisation commerciale de
longueur de coque inférieure
ou égale à 24 mètres

Règlement annexé à l'arrêté du
23 novembre 1987 modifié

DIVISION 241

NAVIRES DE PLAISANCE A UTILISATION COMMERCIALE DE LONGUEUR DE COQUE INFERIEURE OU EGALE A 24 METRES

Edition du 9 AVRIL 2008, parue au J.O. le 16 MAI 2008

A jour des arrêtés suivants :

Date de signature	Date de parution J.O.	Numéro NOR	Référence CCS
09/04/2008	16/06/2008	DEVT0808451A	955/REG.02
03/07/2012	14/07/2012	TRAT1227367A	336/REG.02
05/06/2015	01/09/2015	DEVT1512677A	887/REG.01
02/05/2017	10/05/2017	DEVT1712925A	911/REG.03
22/05/2023	20/07/2023	PRMM2316402A	975/REG.04
xx/xx/25	xx/xx/25	TECM2527698A	1004/REG.02

Chapitres

CHAPITRE 241-1 : DISPOSITIONS GENERALES	13
CHAPITRE 241-2 : COMPLEMENT D'ARMEMENT ET DE SECURITE	36
CHAPITRE 241-3 : PREVENTION DES ACCIDENTS	39
CHAPITRE 241-4 : ENCADREMENT DE LA SECURITE	42
CHAPITRE 241-5 : SUIVI TECHNIQUE DU NAVIRE	44
CHAPITRE 241-6 : VOYAGE INTERNATIONAL	47
CHAPITRE 241-7 : ACTIVITE DE TRANSPORT DE CARGAISON PAR UN NAVIRE A VOILE TRADITIONNEL A UTILISATION COMMERCIALE	48
ARTICLE ANNEXE 241-A.1 : RAPPORT DE VERIFICATION SPECIALE DES NAVIRES DE PLAISANCE A UTILISATION COMMERCIALE DONT LA DUREE DE VALIDITE DU PERMIS DE NAVIGATION EST SUPERIEURE A 1 AN	50
ARTICLE ANNEXE 241-A.2 : EVALUATION APRES CONSTRUCTION SANS MARQUAGE « CE »	56

Sommaire

Chapitres	10
CHAPITRE 241-1 : DISPOSITIONS GENERALES	13
Article 241-1.01 : Champ d'application	13
Article 241-1.02 – Conditions d'exploitation	13
Article 241-1.03 : Définitions	14
Article 241-1.04 : Conformité des navires	15
Article 241-1.05 : Navires exploités à la journée	30
Article 241-1.06 : Labellisation du NUC	30
Article 241-1.07 : Mentions au permis de navigation	30
Article 241-1.08 : Limites d'exploitation	30
Article 241-1.09 : Nombre maximal de passagers admissibles	32
Article 241-1.10 : Voyages isolés sans passagers	35
CHAPITRE 241-2 : COMPLEMENT D'ARMEMENT ET DE SECURITE	36
Article 241-2.01 : Matériel d'armement et de sécurité	36

Article 241-2.02 : Installations radioélectriques	37
Article 241-2.03 : Installations radioélectriques toutes zones	38
Article 241-2.04 : Installations radioélectriques zones A2, A3 et A4	38
Article 241-2.05 : Matériel radioélectrique des navires naviguant exclusivement à partir des départements, territoires et collectivités d'outre-mer	38
Article 241-2.06 : Entretien de la position	39
Article 241-2.07 : Dotation médicale	39
CHAPITRE 241-3 : PREVENTION DES ACCIDENTS	39
Article 241-3.01 : Appareils de mouillage	40
Article 241-3.02 : Travail dans le gréement des voiliers	40
Article 241-3.03 : Embarcations annexes	41
Article 241-3.04 : Planchons, passerelles et échelles de coupée	41
Article 241-3.05 : Eclairage	41
Article 241-3.06 : Outillage et matériel de rechange	42
Article 241-3.07 : Port des équipements de protection individuelle	42
CHAPITRE 241-4 : ENCADREMENT DE LA SECURITE	42
Article 241-4.01 : Formation, exercices et consignes	42
Article 241-4.02 : Disponibilité des équipements de sauvetage	43
Article 241-4.03 : Communication sur le navire	43
Article 241-4.04 : Journal de bord et journal machine	43
CHAPITRE 241-5 : SUIVI TECHNIQUE DU NAVIRE	44
Article 241-5.01 : Dispositions générales	44
Article 241-5.02 : Vérifications périodiques spécifiques	44
Article 241-5.03 : Vérifications relatives au flotteur	45
Article 241-5.04 : Maintenance du gréement des voiliers	45
Article 241-5.05 : Vérification spéciale applicable aux navires de plaisance à utilisation commerciale dont la durée de validité du permis de navigation est supérieure à 1 an	46
CHAPITRE 241-6 : VOYAGE INTERNATIONAL	47
Article 241-6.01 : Dispositions générales	47
Article 241-6.02 : Exigences pour tous les navires	47
Article 241-6.03 : Dispositions supplémentaires applicables aux navires de jauge brute égale à 150 ou supérieure	47
CHAPITRE 241-7 : ACTIVITE DE TRANSPORT DE CARGAISON PAR UN NAVIRE A VOILE TRADITIONNEL A UTILISATION COMMERCIALE	48
Article 241-7.01 : Dispositions requises pour le transport de cargaison par un navire à voile traditionnel à utilisation commerciale	48
ARTICLE ANNEXE 241-A.1 : RAPPORT DE VERIFICATION SPECIALE DES NAVIRES DE PLAISANCE A UTILISATION COMMERCIALE DONT LA DUREE DE VALIDITE DU PERMIS DE NAVIGATION EST SUPERIEURE A 1 AN	50
ARTICLE ANNEXE 241-A.2 : EVALUATION APRES CONSTRUCTION SANS MARQUAGE « CE »	56

CHAPITRE 241-1 : DISPOSITIONS GENERALES

Article 241-1.01 : Champ d'application

(Modifié par arrêtés 03/07/2012, du 02/05/17 et du xx/xx/25)

I. La présente division s'applique aux navires suivants :

- A. Les navires neufs, conçus, construits et destinés spécifiquement à recevoir un équipage et à embarquer des passagers à des fins commerciales, indépendamment du nombre de passagers, ce dernier restant inférieur aux limites prévues au 3.3 du 3. du I. de l'article 1. du décret 84-810 modifié du 30 août 1984 ; Ces navires sont exclus du marquage « CE » en application de l'article R.5113-9 du code des transports ;
- B. Les navires marqués « CE » au titre de la directive « bateau de plaisance » 94/25/CE ou 2013/53/UE ;
- C. Les navires traditionnels (originaux de navires anciens, conçus avant 1950, ainsi que les répliques individuelles de ces navires).
- D. Les navires conçus exclusivement pour la compétition et désignés comme tel par leur fabricant, faisant l'objet d'un changement de destination vers une exploitation commerciale d'embarquement de passagers pour des navigations touristiques ou sportives.
- E. Les navires de plaisance construits avant le 16 juin 1998, qui ne sont pas des navires traditionnels.
- F. Les navires construits pour une utilisation personnelle par leur futur utilisateur (construction amateur).

II. Dispositions particulières pour les navires déjà en service

Pour les navires déjà en service en tant que navire de plaisance à utilisation commerciale à la date de publication de la présente division, seules les dispositions des articles 241-1.02, 241-1.05, 241-1.06, 241-1.07, 241-1.10 et des chapitres 241-2 à 241-7 sont applicables.

Nonobstant le point précédent, toute modification du navire remettant en cause son approbation initiale antérieure à la date de publication de la présente division doit être soumise à l'autorité compétente.

Article 241-1.02 – Conditions d'exploitation

(Créé par arrêté du xx/xx/25)

- I. Les navires ne sont pas autorisés à effectuer des navigations à grande vitesse (supérieure à 25 nœuds), à l'exception :
 - des navires conçus et équipés d'origine par leur fabricant comme navires rapides, selon les exigences de la norme NF EN ISO 15085 relative à la prévention des chutes par-dessus bord et remontée à bord ;
 - des navires conçus exclusivement pour la compétition faisant l'objet d'un changement d'exploitation.

Cette exception est conditionnée à l'adéquation avec les conditions d'exploitation, soumise à l'appréciation de l'autorité compétente.

- II. A l'exception des navires à voile traditionnels à utilisation commerciale, dans les conditions définies par l'article 241-7.01, aucun navire visé par la présente division ne transporte de cargaison, hormis son avitaillement, les rechanges nécessaires à son exploitation, et les effets personnels des passagers embarqués.
- III. Tout navire de plaisance à utilisation commerciale effectue des navigations touristiques ou sportives sur une journée ou sur plusieurs jours sans jamais faire de service ou de ligne régulière. Le service régulier ou la ligne régulière s'entend comme une série de traversées telles que définies à l'alinéa 46 du II de l'article 1 du décret 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention de la pollution, la sûreté, et la certification sociale des navires.
A ce titre, le navire de plaisance à utilisation commerciale n'est pas autorisé à faire des escales dans un port pour débarquer ses passagers et embarquer de nouveaux passagers.
L'autorité compétente peut, à titre exceptionnel, pour des liaisons inférieures à 20 milles de la côte, et compte-tenu du contexte local, adapter ou exempter des navires de cette obligation.
- IV. En référence au VI. de l'article 55 du 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, les voiliers (navires dont le mode de propulsion principal est la voile), marqués « CE », de catégorie de conception A, évalués par leur fabricant d'origine selon le module B+C minimum, peuvent être autorisés à effectuer des navigations touristiques entre deux ports, sans escales, et avec 12 passagers maximum à bord, sous réserve que ces navigations :
- 1° S'effectuent en zone océanique A2 ; et
 - 2° S'effectuent à plus de 20 milles marins de la terre la plus proche.

Ces navires doivent répondre aux exigences particulières prévues à l'alinéa d. du 15. du G. du II de l'article 241-1.04.

Article 241-1.03 : Définitions

(Modifié par arrêtés du 10/05/17, du 20/07/23 et du xx/xx/25)

Pour l'application de la présente division, outre les définitions de la division 240 qui sont conservées, les expressions suivantes sont ainsi définies :

1. « **Cargaison** » : toute marchandise transportée, autre que les effets personnels des personnes embarquées, l'avitaillement et les pièces destinées à l'entretien et l'exploitation du navire.
2. « **Autorité compétente** » : Le centre de sécurité des navires du lieu d'exploitation du navire ou le directeur interrégional de la mer, en métropole, ou le directeur de la mer ou chef du service des affaires maritimes, en outre-mer.
3. « **Personne compétente** » : Toute personne qualifiée, appartenant ou non à l'établissement gestionnaire du navire, dont la liste est tenue à la disposition de l'inspection du travail, en application des articles R.4323-24 et R.4323-100 du code du travail.
4. « **Organisme notifié** » : organisme désigné par un État membre de l'Union (ou par d'autres pays dans le cadre d'accords spécifiques) et reconnu par la commission européenne pour évaluer la conformité des bateaux de plaisance avant leur mise sur le marché.

5. « Navire à voile traditionnel » : tout navire historique, conçu avant 1950 ou la réplique individuelle d'un tel navire, lorsqu'elle est réalisée essentiellement avec les matériaux d'origine et est désignée comme telle par son fabricant, dont la voilure constitue, selon les dispositions de la division 110 du présent règlement, le mode principal de propulsion.

6. « Navires naviguant hors de la couverture en ondes métriques d'une station côtière » : navires dont la zone d'exploitation est située au-delà de la portée d'une installation radioélectrique VHF d'une station côtière, ou navires exploités près des côtes, dans une zone où il n'existe pas de station côtière équipée d'installation VHF.

7. Toutes les expressions et abréviations utilisées dans la présente division et définies dans le Règlement des radiocommunications, adopté par la conférence mondiale des radiocommunications, et dans la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR), tels que modifiés, ont les significations données dans ledit règlement et dans ladite Convention.

8. « Durée du séjour à la mer » : période comprise, pour l'expédition maritime, entre le point de départ et l'arrivée dans un abri où il est possible de faire les ravitaillements et appoints.

9. « Navigation à la journée » : navigation inférieure ou égale à 12h. La navigation à la journée s'effectue entre 30 minutes avant le lever du soleil et 30 minutes après le coucher du soleil sans jamais excéder 12h.

10. « Vitesse d'exploitation » : vitesse correspondant à la vitesse en service, avec le plein effectif de personnes autorisées à bord et les approvisionnements complets, déclarée par l'exploitant au moment de la transmission du dossier technique du navire à l'autorité compétente.

11. « Navire rapide » : navire ayant une vitesse maximale, en nœuds, supérieure à $7\sqrt{L_H}$ ou 25 nœuds (L_H est la longueur de coque définie selon la norme NF EN ISO 8666), la valeur la plus grande étant retenue

12. « Pleine force de la mer » : l'arrivée, sur le navire, de paquets de mer qui peuvent engager la sécurité des personnes à bord.

13. « Système de gestion de batterie BMS (battery management system) » : système conçu pour protéger une batterie lithium-ion d'événements sources de dommages potentiels, tels que la surcharge ou la décharge profonde et les températures basses et élevées.

14. « Espace habitable » : espace entouré d'éléments de la structure du bateau fixés à demeure et équipé pour une quelconque des activités suivantes : dormir, faire la cuisine, manger, s'occuper de la navigation, barrer. Les espaces destinés uniquement au stockage, les cockpits ouverts, qu'ils soient entourés ou non par des capotages en toile, et les compartiments moteurs ne sont pas considérés comme des espaces habitables.

15. « Port base » : point à partir duquel le navire réalise ses opérations courantes. Le port base est le lieu de début d'exploitation principal du navire ou à titre exceptionnel, le ou les lieux de début d'exploitation choisi(s) par l'armateur. Le/les lieu(x) d'exploitation est/sont déclaré(s) à l'autorité compétente.

Article 241-1.04 : Conformité des navires

(Modifié par Arrêtés du 14/07/12, du 01/09/15, du 10/05/17 et du xx/xx/25)

I. Examen documentaire

A. Examen du « Dossier de demande d'approbation NUC » :

Les pièces du dossier, 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 éventuellement utilisés sont conformes aux normes en vigueur, à moins que la signification des symboles employés soit clairement indiquée.

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

Le dossier requis dans le cadre de l'étude en commission ou de l'examen local, comprend :

1. A l'exception des navires construits avant le 16 juin 1998, qui ne sont pas des navires traditionnels, et des navires construits pour une utilisation personnelle par leur futur utilisateur (construction amateur), qui sont, pour ces deux catégories, assujettis à l'évaluation après construction sans marquage « CE », prévue au II.F du présent article, pour tous les navires existants construits depuis plus de 10 ans, un rapport de vérification de l'état général de la structure établi par une personne compétente, telle que définie à l'article 241-1.03.
 - a) Pour les navires à coque essentiellement métallique, des mesures d'épaisseur du bordé sont réalisées. L'armateur fournit les attestations de mesures assorties de leurs résultats. La bonne tenue des faces internes de la coque est vérifiée après un dévaigrage.
 - b) Pour un navire à coque polyester, l'examen de la coque est réalisé afin de s'assurer de l'absence de signe d'osmose (cloques, bosses, zones plus douces ou plus poreuses, tâches de décoloration). L'armateur fournit les attestations d'examen et les rapports de mesures éventuellement effectuées en complément (teneur en humidité, test d'acide, test de fluorescence, test de pression de la coque, conductivité électrique de la coque, test de densité de la coque).
 - c) Pour un navire à coque polyéthylène, l'examen de la coque est réalisé afin de s'assurer de l'absence de fissures dans la coque.
 - d) Pour un navire à coque semi-rigide ou pour un pneumatique, l'examen de la coque est réalisé afin de s'assurer de l'absence de fuites sur les boudins, de la qualité des soudures des joints au niveau de la coque et de la poupe, de l'absence de dégradation du PVC ou de l'Hypalon et de délamination du tableau arrière.
 - e) Pour un navire de construction traditionnelle en bois, l'état du bordé et du raidissage de la structure est examiné. L'armateur fournit les attestations d'examen assorties de leurs résultats. La bonne tenue des faces internes de la coque est vérifiée après un dévaigrage.
2. Les documents rendant compte d'une analyse des risques, le cas échéant et lorsque le type de navire le nécessite compte-tenu des équipements innovants éventuellement installés. Cette analyse est réalisée par l'armateur, voire un organisme notifié ou une société de classification habilitée, afin de justifier de l'atteinte des objectifs de sécurité et du respect des exigences associées ;
3. Les procédures et les instructions établies par l'armateur en application des dispositions de la présente division ;
4. A l'exception des navires marqués « CE » et évalués par leur fabricant d'origine au moins selon l'un des modules d'évaluation suivants : B+C, B+D, B+E, B+F, G, H, et les navires marqués « CE » après un PCA tel que requis par l'une des quatre situations du B. du II. du présent article, pour tous les autres navires, les fiches descriptives précisant les dispositifs utilisés pour la réalisation des circuits :
 - a) Assèchement ;

- b) Incendie ;
- c) Hydrocarbures ;
- d) Electriques ;
- e) Sous pression (hydraulique, pneumatique).
- f) Le plan général du navire est fourni. En l'absence de plan, un croquis accompagné de photos est fourni.

5. Pour les navires marqués « CE », le manuel du propriétaire, requis par le 2.5 de l'annexe I du Livre Ier du code des transports, dans lequel sont précisées les informations nécessaires à l'évaluation du navire selon les exigences techniques du G. du II. du présent article. Une photographie de la plaque constructeur et du numéro d'identification apposés sur le navire est transmise.
6. Le cas échéant, la déclaration écrite de conformité (navire marqué « CE » au titre de la directive 94/25/CE) ou la déclaration UE de conformité (navire marqué « CE » au titre de la directive 2013/53/UE), et la déclaration écrite ou UE de conformité au titre des directives suscitées du ou des moteurs hors-bord.

Toute déclaration écrite ou UE de conformité pour laquelle un doute serait observé sur sa conformité, au titre de l'article 46 de la directive 2013/53/UE est transmise à l'autorité nationale de surveillance du marché française.

Tout navire marqué « CE » pour lequel un doute serait observé sur sa conformité aux exigences essentielles du G. du présent article est signalé à l'autorité nationale de surveillance du marché française.

B. Conditions de service et limites d'exploitation

Les conditions d'exploitation du navire sont celles spécifiées et déclarées par l'exploitant à l'autorité compétente dans le cadre du processus conduisant à sa mise en service.

Ainsi, au préalable à toute étude pour l'examen des documents du navire, l'exploitant définit formellement les conditions de service du navire et ses limites d'exploitation.

La déclaration des conditions d'exploitation couvre au moins les sujets suivants :

- La ou les navigation(s) proposée(s) ;
- Les modalités et conditions d'exercice de cette ou de ces navigations ;
- La description détaillée de la/des prestation(s) de service proposée(s) en cours de navigation.
- La ou les zones d'exploitation du navire ;
- La/les période(s) de l'année pendant laquelle/lesquelles la/les navigation(s) est/sont proposée(s) ;
- La durée du/des séjour(s) à la mer ;
- Les conditions limites prises en compte, relatives à la météorologie et à l'état de la mer ;
- La vitesse d'exploitation ; La vitesse d'exploitation doit être inférieure à la vitesse maximale pouvant être atteinte par le navire à pleine puissance. Elle peut éventuellement être redéfinie par l'autorité compétente.

Cette vitesse est mentionnée au permis de navigation et affichée au poste de conduite du navire afin d'être visible par l'ensemble des personnes embarquées.

- Les conditions et les limites de chargement (pour les navires traditionnels effectuant du transport de cargaison) ;
- L'organisation du travail à bord et la gestion des situations d'urgence.

II. Exigences techniques

Chaque navire répond, en fonction de son origine, aux dispositions suivantes :

- A. Navires neufs, conçus, construits et destinés spécifiquement à recevoir un équipage et à embarquer des passagers à des fins commerciales, indépendamment du nombre de passagers, ce dernier restant inférieur aux limites prévues au 3.3 du 3. du I. de l'article 1. du décret 84-810 modifié du 30 août 1984 (navires exclus du marquage « CE » en application de l'article R.5113-9 du code des transports) :

A partir de leur première mise en service pour l'utilisation commerciale, ces navires sont conformes aux dispositions de la division 245 du présent règlement, applicables aux navires exclus du marquage « CE ».

- B. Navires marqués « CE » et évalués par leur fabricant d'origine au moins selon l'un des modules d'évaluation suivants : B+C, B+D, B+E, B+F, G, H, et les navires marqués « CE » après un PCA.

L'évaluation après construction – PCA – n'est applicable que dans les quatre cas suivants, définis par l'article R.5113-28 du code des Transports, avant de mettre en service un navire de plaisance à usage personnel :

- Par l'importateur privé d'un navire non marqué « CE », provenant d'un pays tiers,
- Par toute personne qui modifie ou effectue une transformation importante de son navire « CE »,
- Par toute personne qui modifie la destination d'un navire non couvert par le marquage « CE » de façon à le faire entrer dans son champ d'application,
- Par toute personne qui met sur le marché un navire construit en amateur avant la fin de la période de cinq ans à compter de la mise en service dudit navire.

Pour ces navires, l'armateur n'a pas à démontrer la conformité aux points 1. à 9, 10.a), 10.b), 11 à 13 du G. du présent II.

- C. Navires marqués « CE » et évalués par leur fabricant d'origine selon les modules d'évaluation A, Abis (ou Aa) ou A1 :

Ces navires sont conformes aux dispositions du G. du présent II.

- D. Navires conçus exclusivement pour la compétition et désignés comme tel par leur fabricant, faisant l'objet d'un changement de destination vers une exploitation commerciale d'embarquement de passagers pour des navigations touristiques ou sportives :

L'armateur fournit à l'autorité compétente les documents et attestations démontrant la conformité du navire à la réglementation RSO (Règlementations Spéciales Offshore) du World sailing, et aux règlements de classe éventuels. Il fournit également la liste des compétitions auxquelles le navire a participé.

Le navire répond par ailleurs aux exigences du point G du présent II.

- E. Navires traditionnels :

L'amateur fournit la déclaration ou l'attestation de conformité à la division 244 relative aux navires traditionnels.

Le navire répond par ailleurs aux exigences du point G du présent II.

- F. Navires de plaisance construits avant le 16 juin 1998, qui ne sont pas des navires traditionnels, et navires construits pour une utilisation personnelle par leur futur utilisateur (construction amateur) :

L'armateur fournit le numéro d'approbation de la série, dans le cas d'un navire dont la série a été approuvée par l'administration française. L'autorité compétente demande la décision d'approbation et le Procès-Verbal d'étude à l'administration.

L'armateur sollicite un organisme notifié afin qu'il réalise une Evaluation Après Construction Sans Marquage « CE » (EACSM) du navire selon les dispositions précisées à l'annexe 241-A.2 de la présente division.

- G. Exigences auxquelles doivent répondre les navires cités aux C, D et E. du présent II.

1. Prévention des chutes par-dessus bord et moyens permettant de remonter à bord :

- a) Le navire est conçu de manière à minimiser les risques de chute par-dessus bord et à faciliter la remontée à bord.
- b) Un dispositif de remontée à bord est accessible ou peut être déployé sans assistance par une personne tombée à l'eau. Ce dispositif doit permettre, quelles que soient les conditions de navigation, de récupérer aisément et en toute sécurité une personne tombée à la mer :
 - 1) Il doit prendre en compte la conception du navire ;
 - 2) Il doit être compatible avec le port d'un EPI gonflé ;
 - 3) Il est constitué d'une échelle, d'un harnais, d'une ligne de vie ou de tout autre moyen ou combinaison de moyens et doit permettre à toute personne consciente ou inconsciente tombée à l'eau de remonter ou d'être récupérée à bord du navire en toute sécurité ;
 - 4) Il doit être prêt à être utilisé immédiatement avec un déploiement rapide et sûr ;
 - 5) Son emplacement à bord du navire doit être notifié dans la procédure relative à sa mise en œuvre ;
 - 6) L'utilisation du gréement aux fins de la récupération d'une personne tombée à la mer peut être acceptée, sous réserve de démonstration de sa compatibilité avec les exigences fonctionnelles et les dispositions définies ci-avant ;
 - 7) L'armateur transmet la procédure relative à la mise en œuvre de ce dispositif à l'autorité compétente. Cette dernière peut demander la réalisation d'un essai du dispositif installé ;
 - 8) L'équipage doit être familiarisé avec la procédure de mise en œuvre du dispositif.
- c) Une attention particulière est portée sur la présence de surfaces anti-dérapantes, de cale-pieds, de prises de main (main courante), de dispositifs de maintien du corps, de garde-corps et de points d'accrochage de la ligne de vie sur les voiliers.

- d) Sur les navires pouvant être sujets notamment à de fortes accélérations verticales, les risques de traumatismes dus au pilonnement¹, aux embardées² et au cavalement³ du navire en exploitation doivent être pris en compte.

Les navires qui répondent sur la base d'une conformité totale aux exigences applicables de la norme NF EN ISO 15085 n'ont pas à démontrer la conformité aux dispositions de cet article. Dans le cas où la conformité totale n'est pas établie, la conformité équivalente à l'article 245-2.03 de la division 245 peut être démontrée en complément des dispositions du présent article.

2. Visibilité à partir du poste de barre principal :

Le poste de barre principal du navire offre à l'homme de barre, dans des conditions normales d'utilisation, une bonne visibilité sur 360°. Sur les voiliers, le pont est considéré comme poste de barre.

Les navires qui répondent sur la base d'une conformité totale aux exigences applicables de la norme NF EN ISO 11591 n'ont pas à démontrer la conformité aux dispositions de cet article. Dans le cas où la conformité totale n'est pas établie, la conformité équivalente à l'article 245-2.04 de la division 245 peut être démontrée en complément des dispositions du présent article.

3. Perte du moyen principal de propulsion – manœuvrabilité

- a) La propulsion du navire doit être garantie dans les conditions d'exploitation spécifiées et déclarées, mais également dans des conditions limites conséquentes à une situation dégradée.
- b) Les installations participant à la gouverne du navire sont exploitées et entretenues pour prévenir la perte de manœuvrabilité en cas d'avarie. Le navire est conçu et exploité afin d'être en mesure :
 - 1) Soit de retrouver promptement de la manœuvrabilité, le temps nécessaire à sa mise en condition de sécurité ;
 - 2) Soit de se mettre immédiatement en condition de sécurité.
- c) Tout navire à voiles et tout navire à moteur équipé d'un seul moteur de propulsion, qui est doté d'un système de commande du gouvernail à distance est pourvu d'un dispositif de secours permettant de diriger le navire à vitesse réduite. Ce dispositif peut être une rame ou une pagaie.

4. Ouvertures dans la coque, le pont et la superstructure :

¹ Mouvement brusque en translation, de haut en bas, imprimé au navire et produit par l'état de la mer.

² Mouvement brusque de rotation imprimé au navire et produit soit par le vent, soit par l'état de la mer, soit par une manœuvre

³ Mouvement brusque en translation, d'avant en arrière, imprimé au navire et produit par le choc avec les vagues.

Les ouvertures pratiquées au niveau de la coque, du ou des ponts et de la superstructure n'altèrent pas l'intégrité structurelle du navire ou son étanchéité lorsqu'elles sont fermées.

Les fenêtres, hublots, portes et panneaux d'écouille doivent résister à la pression de l'eau qu'ils sont susceptibles de subir à l'endroit où ils sont placés, ainsi qu'aux charges concentrées qui peuvent leur être appliquées par le poids des personnes se déplaçant sur le pont.

Les passe-coques situés sous la ligne de flottaison sont munis de dispositifs d'arrêt facilement accessibles.

Les navires qui répondent sur la base d'une conformité totale aux exigences applicables des normes NF EN ISO 9093-1, 9093-2 ou 12216 n'ont pas à démontrer la conformité aux dispositions de cet article.

Dans le cas où la conformité totale n'est pas établie, la conformité équivalente des articles 245-4.04 et 245-4.05 de la division 245 peut être démontrée en complément des dispositions du présent article.

5. Envahissement :

Le cockpit et les puits sont à vidange automatique ou sont pourvus d'autres moyens empêchant l'eau de pénétrer à l'intérieur du navire.

Les dispositifs de ventilation sont disposés de manière à empêcher l'eau de pénétrer à l'intérieur du compartiment.

Une ou des pompes adéquates ou d'autres moyens sont installés pour permettre l'évacuation de l'eau de l'intérieur du navire.

Les navires qui répondent sur la base d'une conformité totale aux exigences applicables des normes NF EN ISO 11812 ou 15083 n'ont pas à démontrer la conformité aux dispositions de cet article.

Dans le cas où la conformité totale n'est pas établie, la conformité équivalente des articles 245-4.06 et 245-4.07 de la division 245 peut être démontrée en complément des dispositions du présent article.

6. Ancrage, amarrage et remorquage :

Le navire est pourvu d'un ou de plusieurs points d'ancrage ou d'autres moyens capables d'accepter en toute sécurité des charges d'ancrage, d'amarrage et de remorquage.

Le navire :

- Est conçu de manière à pouvoir mouiller, être amarré et remorqué en toute sécurité. Les dispositifs à bord sont prévus en fonction de la taille du navire, de sa catégorie de conception et de la masse du matériel devant être manipulé au cours des manoeuvres.
- Dispose d'un moyen pour garantir le bon entreposage du mouillage et son accessibilité rapide.

- Dispose d'un point d'arrimage solide sur le pont avant ou une structure équivalente et, s'il y a lieu, d'un chaumard ou d'un davier.

Les systèmes d'ancrage comprenant un guindeau comportent une étalingure de la chaîne fixée à la structure du navire capable d'être libérée en cas d'urgence. Dans le cas où le guindeau n'est pas dimensionné pour reprendre l'effort de rappel de la chaîne, il dispose d'un système extérieur reprenant cet effort.

Les navires qui répondent sur la base d'une conformité totale aux exigences applicables de la norme NF EN ISO 15084 n'ont pas à démontrer la conformité aux dispositions de cet article.

Dans le cas où la conformité totale n'est pas établie, la conformité équivalente de l'article 245-4.10 de la division 245 peut être démontrée en complément des dispositions du présent article.

7. Moteur intérieur :

Tout moteur intérieur de propulsion est installé dans un compartiment fermé et isolé du local d'habitation.

Les éléments et accessoires du moteur qui demandent un contrôle ou un entretien fréquents sont facilement accessibles.

Les matériaux isolants utilisés à l'intérieur du compartiment moteur n'entretiennent pas la combustion.

Les colliers de serrage des circuits de carburant et des décharges hors bordé sont systématiquement doubles.

8. Ventilation du compartiment moteur :

Tout compartiment moteur est ventilé et les prises d'air sont conçues de sorte que l'eau ne puisse pénétrer dans le compartiment.

- a) La ventilation des compartiments contenant un moteur diesel est au moins naturelle. Elle est forcée lorsque la puissance totale installée dépasse 120 kW par compartiment et est arrêtée depuis l'extérieur du compartiment.
- b) A l'exception des compartiments directement ouverts vers l'extérieur, comportant une ouverture d'une section d'au moins $0,34 \text{ m}^2$, la ventilation des compartiments contenant un moteur à essence et ou un réservoir à essence, est forcée. Cette ventilation doit se mettre en marche dès que le contact moteur est actionné.

En outre, un affichage apposé de façon visible à proximité du poste de pilotage comporte la mention : « Faire fonctionner le ventilateur pendant 4 min avant de démarrer le moteur ». Cette disposition peut être remplacée par un dispositif de temporisation ne permettant le démarrage du moteur qu'après 4 minutes de ventilation.

- c) Les appareils électriques et les ventilateurs présents dans un compartiment moteur contenant de l'essence doivent être antidéflagrants.

Les navires qui répondent sur la base d'une conformité totale aux exigences applicables de la norme NF EN ISO 11105 n'ont pas à démontrer la conformité aux dispositions de cet article.

Dans le cas où la conformité totale n'est pas établie, la conformité équivalente de l'article 245-5.05 de la division 245 peut être démontrée en complément des dispositions du présent article.

9. Réservoirs de carburant :

Les réservoirs, conduites et tuyaux de carburant sont fixés et éloignés de toute source de chaleur importante ou en sont protégés. Les emplacements de réservoirs sont ventilés.

Les réservoirs amovibles sont solidement fixés de manière à éviter le désarrimage en cours de navigation.

Tous les éléments métalliques en contact avec l'essence sont munis d'un système de mise à la masse du navire.

Les navires qui répondent sur la base d'une conformité totale aux exigences applicables de la norme NF EN ISO 21487 n'ont pas à démontrer la conformité aux dispositions de cet article. Dans le cas où la conformité totale n'est pas établie, la conformité équivalente de l'article 245-5.08 de la division 245 peut être démontrée en complément des dispositions du présent article.

10. Batteries :

- a) L'espace dans lequel sont installées les batteries doit être correctement ventilé avec de l'air frais de manière à éviter toute accumulation d'hydrogène ou d'oxygène.

Lorsque les batteries sont installées dans un compartiment fermé ou dans un ou des conteneurs réservés à cet effet, un système de ventilation ou d'autres moyens sont prévus pour permettre l'évacuation à l'air libre des gaz dégagés par les batteries pendant la charge. L'entrée d'air doit se situer sous le niveau des batteries et la sortie d'air doit se situer au point le plus haut du compartiment ou du conteneur, et doit conduire directement à l'air libre avec des coudes inférieurs ou égaux à 45°.

Le débit minimal de ventilation (Q) en litres/heure (l/h) est défini par la formule suivante :

$$Q = 110 \times l \times n$$

Ou :

- n est le nombre d'éléments en série ;
- l est le courant en ampères issu du tableau suivant :

Type de batterie	Au plomb ouverte		Au plomb à soupapes		Nickel Cadmium ouverte	
Tension de charge nominale par élément (Volts par élément)	2,23	2,4	2,27	2,4	1,4	1,55

Courant i à la tension de charge nominale par élément par 100 Ah de capacité nominale (Ampères)	0,5	2,0	0,1	0,8	0,5	5
---	-----	-----	-----	-----	-----	---

Si la ventilation naturelle est insuffisante ou impossible, une ventilation mécanique doit être prévue.

Lorsqu'une ventilation mécanique est utilisée, le ou les systèmes de chargement doivent être verrouillés de manière à se couper en cas de défaillance de la ventilation. Un dispositif d'avertissement, si possible au poste de pilotage, doit être prévu pour signaler toute défaillance.

Tout appareil électrique et ventilateur présent dans un compartiment batteries doit être antidéflagrant.

Les entrées de câbles dans le compartiment ou le conteneur doivent être étanches au gaz.

- b) La/les batterie(s) doit/doivent être fixée(s) solidement et protégée(s) contre la pénétration de l'eau.

Les navires qui répondent sur la base d'une conformité totale aux exigences applicables de la norme NF EN 60092-507 : 2015 n'ont pas à démontrer leur conformité aux présentes dispositions.

Dans le cas où la conformité totale n'est pas établie, la conformité équivalente de l'article 245-5.22 de la division 245 peut être démontrée en complément des dispositions du présent article.

- c) Dispositions supplémentaires applicables aux batteries Lithium-Ion :

- 1) Elles ne doivent pas être installées dans des emplacements susceptibles d'être soumis à des températures en dehors des paramètres acceptables (température haute ou basse). Il convient d'étendre cette considération aux zones pouvant être soumises à échauffement par le rayonnement solaire, d'autres sources de chaleur extérieures ou points chauds potentiels.
- 2) Elles ne doivent pas être installées dans des emplacements susceptibles d'être exposés à l'eau. Les composants exposés à l'eau sont abrités dans un boîtier étanche présentant un indice de protection IP67.
- 3) Elles doivent être installées dans des emplacements qui évitent les dommages liés aux chocs et aux vibrations. Les bancs de batteries lithium-ion sont maintenus de sorte qu'une fois installés, ils ne puissent pas se déplacer de plus de 10 mm dans une quelconque direction lorsqu'une force de traction correspondant au double du poids de la batterie est appliquée au centre de gravité de la batterie pendant 1 minute.
- 4) Les connexions du système et les circuits électroniques du BMS sont protégés contre la corrosion. Aucune connexion électrique directe avec une batterie lithium-ion doit contourner le BMS ou les relais de protection.
- 5) Les commutateurs de déconnexion du système de batterie lithium-ion sont facilement accessibles, sans avoir à se pencher au-dessus de la batterie.
- 6) Les compartiments dans lesquels sont installées les batteries lithium-ion doivent satisfaire aux exigences suivantes :

i. Ces compartiments doivent être protégés contre l'incendie d'une ou de plusieurs batteries sur la base d'un concept de protection contre l'incendie élaboré par le fabricant de la batterie et son installateur. Ce concept :

- Tient compte des autres équipements situés dans le même compartiment ;
- Tient compte des instructions du fabricant de la batterie lithium-ion ;
- Inclut des dispositions pour les systèmes d'alarme.

Un concept de protection contre l'incendie n'est pas exigé si la/les batterie(s) lithium-ion sont logées dans une enveloppe résistante à l'incendie, qui est équipée :

- D'au moins un dispositif de surveillance (détection incendie et surveillance de l'emballage thermique) et
- D'une installation d'extinction fixe d'incendie appropriée pour la protection des batteries.

ii. Les compartiments batteries doivent être ventilés mécaniquement vers le pont ouvert. Les ouvertures d'aération doivent être situées de façon à ne pas mettre en danger la sécurité des personnes se trouvant à bord.

Les installations de batteries lithium-ion répondant aux exigences de la norme XP ISO/TS 23625 n'ont pas à démontrer la conformité aux dispositions de cet article.

11. Appareils à gaz :

Chaque appareil à gaz doit être équipé d'un dispositif de sécurité à l'allumage et à l'extinction agissant sur chaque brûleur.

Chaque appareil à gaz doit être alimenté par un branchement particulier du système de distribution et pourvu d'un dispositif de fermeture propre. Une ventilation adéquate doit être prévue pour prévenir les risques dus aux fuites et aux produits de combustion.

Si le navire est muni d'une installation fixe au gaz, il doit être équipé d'une enceinte destinée à contenir toutes les bouteilles à gaz. L'enceinte doit être isolée des espaces réservés à la vie à bord, accessible uniquement de l'extérieur et ventilée vers l'extérieur de manière à assurer l'évacuation des gaz.

Les navires qui répondent sur la base d'une conformité totale aux exigences applicables de la norme NF EN ISO 8846 n'ont pas à démontrer leur conformité aux présentes dispositions.

Dans le cas où la conformité totale n'est pas établie, la conformité équivalente de la section 5 de la division 245 peut être démontrée en complément des dispositions du présent article.

12. Protection contre l'incendie :

a) Détection incendie

Selon le niveau de risque identifié, tout incendie doit pouvoir être détecté dans sa zone d'origine et dans des délais adaptés pour permettre une lutte efficace contre le feu.

Un système de détection approprié (de fumée, de chaleur, de vapeur ou de flamme) est installé :

- Dans le ou les espaces habitables ;
- Dans le ou les compartiments moteurs.

Le système de détection doit :

- Fournir une alarme sonore d'au moins 85 dB ;
- Etre raccordé à l'alimentation électrique ou être alimenté indépendamment.

Le fonctionnement du dispositif fixe de détection de l'incendie et d'alarme d'incendie est vérifié périodiquement, par l'équipage du navire, au moyen d'un matériel adapté au détecteur.

b) Equipements de lutte contre l'incendie

1) Le navire est pourvu d'équipements de lutte contre le feu appropriés aux risques d'incendie.

Les extincteurs portatifs au dioxyde de carbone (CO₂) ne peuvent être placés que dans des locaux d'habitation contenant des équipements électriques sous tension (par exemple les espaces contenant des moteurs électriques, les espaces batteries, les tableaux électriques) ou des liquides inflammables (par exemple la cuisine).

- Chaque extincteur individuel au CO₂ doit avoir une capacité maximale de 2 kg.
- Il ne doit pas y avoir plus d'un extincteur au CO₂ par espace habitable.
- Une notice d'avertissement doit être fixée à proximité de tout extincteur au CO₂.

i. Protection des espaces habitables contenant des couchettes

Les navires munis d'espaces habitables contenant des couchettes sont équipés d'au moins un extincteur d'incendie portatif d'une capacité nominale d'au moins 5A/34B.

ii. Protection des espaces contenant des appareils de cuisine et de chauffage

Chaque espace contenant des appareils de cuisine ou de chauffage est protégé par un extincteur d'incendie portatif conformément aux exigences du tableau suivant :

Appareil de cuisine* sans flamme nue	- Un extincteur portatif d'une capacité nominale 5A/34B ou - Un système d'extinction fixe
Appareil de cuisine à flamme nue	- Un extincteur portatif d'une capacité totale 8A/68B ou - Une couverture anti-feu plus un extincteur portatif 5A/34B ou - un système d'extinction fixe
* Les barbecues sont considérés comme des appareils de cuisine	

iii. Protection du (ou des) compartiment(s) moteur(s)

La protection du (ou des) moteur(s) et du (ou des) compartiment(s) moteur(s) doit être obtenue conformément aux exigences du tableau suivant :

Protection du ou des moteurs et compartiment(s) moteur

Position du/des moteur(s)	Critère	Protection obtenue par
Moteur(s) Hors-bord	$P^a) \leq 25 \text{ kW}$	Pas d'extincteur requis
	$25 < P \leq 220 \text{ kW}$	1 extincteur portatif 34 B
	$P > 220 \text{ kW}$	Extincteur(s) portatif(s) d'une capacité totale $B = 0,3 P^c)$
Moteur(s) intérieur(s) à essence	Moteur à essence dans un coffre ou Moteur situé au-dessus du pont	– Extincteur(s) portatif(s) pour orifice d'extinction ^{d)} ou – Système d'extinction fixe
	Compartiment moteur à essence situé(s) sous le pont	– Système d'extinction fixe
Moteur(s) intérieur(s) Diesel	Compartiment moteur diesel $\leq 3,5 \text{ m}^3$ de volume net ^{b)} ou $P \leq 120 \text{ kW}$	– Extincteur portatif pour orifice d'extinction ^{d)} ou – Système d'extinction fixe
	Compartiment moteur diesel $> 3,5 \text{ m}^3$ de volume net ^{b)} ou $P > 120 \text{ kW}$	– Système d'extinction fixe
^{a)} P est la puissance nominale combinée en kW du ou des moteurs installés dans l'espace moteur. ^{b)} Le volume net est le volume brut du compartiment moteur moins le volume de tous les éléments fixes tels que moteurs, réservoirs à carburant, batteries. ^{c)} Exemple : Pour moteur Hors-bord de $1 \times 220 \text{ kW}$ la capacité requise est $220 \times 0,3 = 66B$ ce qui correspond à 2 extincteurs 34B. ^{d)} La capacité de lutte contre l'incendie de l'extincteur portatif ne doit pas être inférieure à la valeur minimale recommandée par son fournisseur pour une utilisation avec un orifice d'extinction et le volume du coffre ou espace moteur.		

2) Stockage et emplacement

Les extincteurs portatifs sont fixés à des endroits facilement accessibles. L'un d'entre eux doit être placé de manière à pouvoir être facilement atteint du poste de barre principal du navire.

Ils peuvent être entreposés dans un placard ou tout autre espace clos ou protégé. Dans ce cas la porte du placard ou de l'espace clos doit porter le symbole approprié.

Les extincteurs d'incendie portatifs placés dans un endroit où ils pourraient être exposés aux éclaboussures d'eau ou aux embruns, sont équipés d'un système de protection de la buse de

projection et du système de déclenchement, sauf si les extincteurs sont certifiés ou désignés pour un usage marin.

Les navires qui répondent sur la base d'une conformité totale aux exigences applicables de la norme NF EN ISO 9094 n'ont pas à démontrer leur conformité aux présentes dispositions.

Dans le cas où la conformité totale n'est pas établie, la conformité équivalente de la section 6 de la division 245 peut être démontrée en complément des dispositions du présent article.

3) Couverture anti-feu

Une couverture anti-feu est placée à portée de main de tout appareil de cuisine à flamme nue, friteuse, barbecue ou plancha et placée de manière à être immédiatement accessible en cas d'incendie pour un usage immédiat.

13. Feux de navigation :

Le navire doit être équipé des feux de navigation conformément aux dispositions de la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (convention COLREG 72).

14. Prévention de la pollution :

Le navire est équipé, exploité et entretenu de manière à :

- Garantir que seuls les déchets, gaz et effluents autorisés sont rejetés à la mer ;
 - Conserver les autres déchets, gaz et effluents à bord.
- a) Tout navire est astreint au respect des dispositions du chapitre 213-5 (Prévention de la pollution par les ordures) de la division 213 du présent règlement, relative à la prévention de la pollution.
 - b) En application du 1.2.2 du 1. de l'article 213-6.13, les moteurs diesel marins installés sur les navires marqués « CE » à partir du 01 janvier 2006 respectant les exigences en matière d'émissions gazeuses de monoxyde de carbone, d'hydrocarbure, d'oxyde d'azote et de particules de la directive 2003/44/CE puis 2013/53/UE, les dispositions de l'article 213-6.13 ne s'appliquent pas.
 - c) En application du 1.2.3 du 1. de l'article 213-6.13, à l'exception des navires équipés de moteurs diesels marins installés à bord entre le 20 mai 2005 et le 31 décembre 2005, les navires effectuant uniquement des voyages à l'intérieur des eaux territoriales françaises ne sont pas tenus de respecter les dispositions de l'article 213-6.13.
 - d) Conformément à l'article L341-13-1 du code du tourisme, lorsque le navire est équipé de toilettes et qu'il a été construit après le 1er janvier 2008, il est muni d'une installation permettant soit de stocker, soit de traiter les eaux usées de ces toilettes.

15. Exigences particulières

a) Radiateurs :

Les radiateurs électriques installés à bord des navires :

- Sont à minima de classe II ;
- Présentent un indice de protection adapté aux influences externes de leur emplacement ;
- Présentent une température sur les surfaces accessibles inférieure à 50 °C ;
- Sont fixés à demeure de façon à réduire le plus possible les risques d'incendie.

Les radiateurs qui répondent aux exigences applicables des normes NF C15-100 ou NF EN IEC 60364 n'ont pas à démontrer leur conformité aux présentes dispositions.

b) Barbecues et planchas embarqués :

Le barbecue ou la plancha doit être équipé des dispositifs de sécurité suivants :

- Dispositif de verrouillage des réservoirs de gaz ;
- Système de fixation sécurisé afin de maintenir la base stable pour éviter tout basculement lors de mouvements brusques du navire ;
- Dispositif permettant de régler la flamme ou la chaleur (couvercle par exemple) ;
- Extincteur dédié placé à proximité du barbecue ou de la plancha ;

Le barbecue doit être installé sur le bord extérieur du navire.

c) Interdiction de fumer

En fonction de l'analyse des risques liés à l'incendie et aux explosions, dans le cadre de l'exercice de ses responsabilités, le capitaine établit les consignes relatives à l'interdiction de fumer en certains endroits. Ces consignes spécifiques sont affichées à bord.

d) Exigences particulières pour les navires prévus au IV. de l'article 241-1.02 :

1) Conditions d'exploitation :

Ces navires effectuent des navigations par vent de force 7 maximum sur l'échelle de Beaufort ou par mer 5 maximum sur l'échelle de Douglas.

2) Exigences techniques supplémentaires :

Ces navires doivent disposer d'un dispositif de recharge des batteries indépendant du système de propulsion.

3) Matériel d'armement et de sécurité :

Ces navires doivent embarquer :

- Un RADAR de navigation fonctionnant dans la bande des 9 GHz, en complément du matériel requis au chapitre 241-2 ;
- Un ou des radeaux de survie SOLAS, en substitution du matériel requis au chapitre 241-2 ;
- Une balise AIS-MOB par personne embarquée, en complément du matériel requis au chapitre 241-2 ;
- Un téléphone satellitaire reconnu par le SMDSM, en complément du matériel requis au chapitre 241-2 ;
- Une radio portative VHF SMDSM et son chargeur, en complément pour les navires équipés de la dotation semi-hauturière.

4) Suivi technique du navire :

En complément des dispositions de l'article 241-5.04, une vérification du gréement doit être réalisée visuellement depuis le pont avant chaque voyage et de manière approfondie dans le mât toutes les 6 semaines.

Article 241-1.05 : Navires exploités à la journée

(Modifié par Arrêtés du 14/07/12, du 01/09/15, du 10/05/17 et du xx/xx/25)

Les navires exploités à la journée appareillent d'un port-base identifié, tel que défini au 15. de l'article 241-1.03. Ils effectuent exclusivement des voyages nationaux n'excédant pas 12 heures, dans les limites définies au 9. de l'article 241-1.03.

Un navire effectuant des navigations à la journée peut accomplir plus d'une navigation sans jamais dépasser 12h à l'issue de la journée.

Article 241-1.06 : Labellisation du NUC

(Créé par arrêté du xx/xx/25)

Tout navire approuvé en tant que navire de plaisance à utilisation commerciale (NUC) obtient un label « NUC » délivré par l'autorité compétente.

Le label, présenté par un numéro pris sur une liste ministérielle doit être inscrit de manière visible sur la coque du navire.

Les caractères respectent les dimensions minimales suivantes :

- Hauteur du caractère : 20 cm
- Largeur du caractère : 10 cm
- Largeur des traits : 2 cm

Les caractères sont de couleur blanche sur fond de couleur rouge.

Article 241-1.07 : Mentions au permis de navigation

(Modifié par Arrêtés du 17/07/12 du 02/05/17 et du xx/xx/25)

- I. La mention du port-base et du/des lieu(x) exceptionnels d'exploitation est portée sur le permis de navigation.
- II. Le permis de navigation des navires exploités au cours de voyages nationaux uniquement comporte la mention :
« Navigation nationale exclusivement ».
- III. Le permis de navigation des navires exploités au cours de voyages internationaux comporte la mention :
« 12 passagers max. lors des voyages internationaux ». Le permis est alors bilingue.

Article 241-1.08 : Limites d'exploitation

(Créé par Arrêté du xx/xx/25)

- I. Navires neufs, conçus, construits et destinés spécifiquement à recevoir un équipage et à embarquer des passagers à des fins commerciales, indépendamment du nombre de passagers, navires marqués « CE » et navires construits pour une utilisation personnelle par leur futur utilisateur (construction amateur) à compter de l'entrée en vigueur de l'arrêté du 30 septembre 2004 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires :

Ces navires sont autorisés à effectuer des navigations dans les limites météorologiques fixées par leur catégorie de conception.

Le tableau A suivant établit la correspondance entre les catégories de conception et les limites maximales de navigation à attribuer à ces navires.

Tableau A : *Limites de navigation en fonction de la catégorie de conception*

Catégorie de conception du navire	Force de vent (échelle de Beaufort) et hauteur de vagues significatives maximales	Catégorie de navigation
A	Vent : force 9 Hauteur de vagues significatives : non limitées	5 ^e , 4 ^e , 3 ^e , 2 ^e ou 1 ^{ère}
B	Vent : force 8 Hauteur de vagues significatives : 4m	5 ^e , 4 ^e , 3 ^e ou 2 ^e
C	Vent : force 6 Hauteur de vagues significatives : 2m	5 ^e , 4 ^e ou 3 ^e
D	Vent : force 4 Hauteur de vagues significatives : 0,3m	5 ^e ou 4 ^e

II. Navires traditionnels :

Les navires traditionnels et leurs répliques individuelles sont autorisés à effectuer des navigations dans les limites fixées par leur exploitation antérieure. À ce titre, l'exploitant fournit à l'autorité compétente un document détaillé déclinant, jusqu'au jour de la demande, l'historique du navire (navigations effectuées, activités exercées, incidents et avaries survenues, entretien du navire).

A défaut, le navire est limité, au maximum, à des navigations en 3^{ème} catégorie de navigation.

III. Navires de compétition reconvertis :

Les navires de compétition faisant l'objet d'un changement de destination vers une exploitation commerciale touristique ou sportive sont autorisés, au maximum, à effectuer des navigations en 3^e catégorie de navigation.

IV. Navires existant d'avant le 16 juin 1998 qui ne sont pas des navires traditionnels et navires construits pour une utilisation personnelle par leur futur utilisateur (construction amateur) avant l'entrée en vigueur de l'arrêté du 30 septembre 2004 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires :

Les navires appartenant à une série de navires approuvée ou approuvés à l'unité par l'administration française ne peuvent être autorisés à effectuer des navigations au-delà des limites définies par la catégorie de navigation plaisance pour laquelle la série a été étudiée et approuvée.

Les autres navires ne peuvent effectuer des navigations au-delà des limites définies par la catégorie de navigation qui leur a été attribuée au moment de leur immatriculation en plaisance.

Il est tenu compte des éventuelles réserves faites au cours de l'Evaluation Après Construction Sans Marquage « CE », pour réduire, le cas échéant, la zone de navigation.

Le tableau A suivant établit la correspondance entre les anciennes catégories de navigation plaisance et la catégorie de navigation professionnelle à attribuer au navire.

Tableau B : *Correspondances entre les anciennes catégories de navigation plaisance et les catégories de navigation professionnelles*

Anciennes catégories de navigation plaisance	Catégories de navigation professionnelle
6 ^e (2 milles d'un abri)	5 ^e

5 ^e (5 milles d'un abri)	5 ^e ou 4 ^e
4 ^e (20 milles d'un abri)	5 ^e , 4 ^e ou 3 ^e
3 ^e (60 milles d'un abri)	5 ^e , 4 ^e , 3 ^e ou 2 ^e limitée à 60 milles
2 ^e (200 milles d'un abri)	5 ^e , 4 ^e , 3 ^e ou 2 ^e
1 ^{ère} (illimité)	5e, 4e, 3e, 2e ou 1ère

Article 241-1.09 : Nombre maximal de passagers admissibles
(Créé par arrêté du xx/xx/25)

I. Dispositions générales :

Le présent article a pour objet de donner à l'autorité compétente les éléments déterminants pour fixer le nombre maximum de passagers admissibles sur un navire de plaisance à utilisation commerciale (NUC).

Les présentes dispositions s'appliquent à tout navire lors de sa première mise en service comme navire de plaisance à utilisation commerciale.

Elles n'ont pas pour objet de réglementer la position des passagers en navigation, celle-ci relevant de la seule responsabilité du capitaine qui est maître d'autoriser ou d'interdire les déplacements ou stationnements des passagers sur le navire, en fonction de leur exposition aux éventuels risques.

En fonction des conditions définies par les présentes dispositions, l'autorité compétente fixe le nombre maximal de passagers que le navire peut embarquer.

II. Bases de la définition du nombre de passagers admissibles :

Le nombre maximal de passagers pouvant embarquer à bord d'un navire de plaisance à utilisation commerciale est défini en fonction :

- de la zone maritime fréquentée ;
- de la durée du séjour à la mer ;
- des caractéristiques du navire.

L'autorité compétente décide de ce nombre en application des modalités décrites aux points A, B, C et D. suivants, sur la base des plans et documents qui lui sont communiqués par l'armateur et des observations faites sur le navire.

Pour les navigations internationales, quel que soit le navire, le nombre maximum de passagers admissibles ne peut en aucun cas dépasser douze.

A. Nombre initial de passagers :

Le nombre initial de passagers constitue le point de départ de l'étude pour la détermination du nombre maximal définitif de passagers qui seront finalement admis à embarquer sur le navire.

Le nombre initial de personnes (passagers et équipage) pouvant être admis à embarquer est au plus égal au nombre de personnes inscrit sur la plaque constructeur ou sur la plaque signalétique.

A défaut de plaque constructeur ou de plaque signalétique, le nombre maximal initial de personnes à bord est déterminé par l'autorité compétente au vu de la proposition de l'exploitant éventuellement complétée par les observations faites dans le cadre de l'Evaluation du navire Après Construction Sans Marquage « CE ».

L'autorité compétente demande toute information complémentaire qu'elle estime nécessaire.

Le nombre initial de passagers pouvant être admis à bord est alors obtenu par déduction de l'équipage, dans les limites définies par l'alinéa 3.3 de l'article 1er 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.

Le tableau A suivant récapitule le nombre maximal initial de passagers qui peut être admis sur chaque type de navire.

Tableau A : Nombre maximal initial de passagers pouvant être demandé par l'exploitant

NAVIRES A PROPULSION MECANIQUE	NAVIRES A VOILE
Nombre de personnes inscrit sur la plaque constructeur, ou la plaque signalétique, ou demandé par l'exploitant : - Réduit du nombre de membres d'équipage, et ; - Sans jamais dépasser 12	Nombre de personnes inscrit sur la plaque constructeur, ou la plaque signalétique, ou demandé par l'exploitant : - Réduit du nombre de membres d'équipage, et ; - Sans jamais dépasser : - 30 en navigation nationale - 12 en navigation internationale

B. Révision en fonction de la zone maritime fréquentée

En fonction de la (des) zone(s) maritime(s) envisagée(s) à partir du port base et par rapport à la côte, le nombre initial de passagers déterminé en application des dispositions du A. précédent peut être maintenu ou réduit.

Les zones maritimes sont appréciées en tenant compte de la catégorie de navigation demandée ainsi qu'en référence aux classes de navires telles que définies par la division 223 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé.

L'affectation du navire à une zone maritime et à une catégorie de navigation est réalisée en tenant compte des conditions météo précisées par sa catégorie de conception, lorsque le navire y est soumis.

Le nombre de passagers redéfini au titre du présent sous-article tient compte du nombre maximum de personnes recommandé par le fabricant pour chaque catégorie de conception.

Pour les navires n'étant pas assujettis à une catégorie de conception, compte tenu de leur date de fabrication ou de leur exploitation d'origine, l'affectation du navire à une zone maritime et le nombre de passagers redéfini au titre du présent sous-article sont réalisés en tenant compte de la catégorie de navigation et des conditions d'exploitation (charge maximale et nombre de personnes admissibles) qui lui ont été attribuées à sa première mise en service.

Lorsque la navigation doit se réaliser au cours d'une même sortie sur plusieurs zones maritimes, il est tenu compte de la zone de référence la plus restrictive.

C. Révision en fonction de la durée du séjour à la mer

Sans préjudice des exigences d'hygiène et d'habitabilité, lorsqu'elles sont applicables, prévues par la division 215 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé, en fonction de la durée du séjour à la mer envisagée, le nombre de passagers déterminé au B précédent peut être maintenu ou réduit, après la prise en compte des conditions d'hygiène et d'habitabilité suivantes :

1. Durée du séjour à la mer inférieure à six heures :

Le nombre de passagers est maintenu sans conditions supplémentaires ;

2. Durée du séjour à la mer comprise entre six heures et douze heures :

Le nombre de passagers est maintenu ou peut être réduit par l'obligation de mise en place d'un ou de plusieurs water-closets, à raison d'un water-closet jusqu'à 30 passagers ou fraction de 30 passagers.

Chaque water-closet dispose d'un lavabo à proximité.

Il n'est pas nécessaire que ce water-closet soit réservé à l'usage exclusif de l'équipage ou des passagers.

3. Durée du séjour à la mer supérieure à douze heures :

En aucun cas, le nombre de personnes à bord (passagers et équipage) ne peut dépasser le nombre de couchages initialement prévus sur le navire. Les cabines doivent répondre aux dispositions suivantes :

- a) Des cabines séparées sont mises à disposition des passagers et de l'équipage ;
- b) Pour l'équipage, les cabines peuvent être individuelles ou double. Des cabines séparées sont prévues pour les équipages féminins et masculins. Lorsqu'elles sont doubles, elles sont obligatoirement occupées par des personnes du même sexe ou en couple ;
- c) Les cabines placées dans les pointes avant du navire, lorsqu'elles ne sont accessibles qu'à partir d'un panneau à plat pont ou par un accès horizontal à l'intérieur du navire lorsque cet accès se trouve dans la continuité d'une cabine principale sont utilisées uniquement à quai ou au mouillage ;
- d) Elles sont munies d'un éclairage adapté et d'une ventilation suffisante.

Lorsque les personnes à bord ne disposent pas d'installations personnelles, un endroit approprié comprenant au minimum un water-closet, un lavabo et une douche doit être prévu pour chaque groupe de six personnes ou moins.

Dans le cas où la durée du séjour à la mer dépasse vingt-quatre heures, la provision d'eau potable à consommer en cours de voyage est calculée à raison de 5 litres d'eau par personne embarquée et par jour de durée normale de navigation entreprise, plus un supplément d'approvisionnement de 50 % sur la quantité normale ainsi définie.

D. Révision en fonction des caractéristiques du navire

Pour la détermination du nombre maximal définitif de passagers pouvant être admis à bord, les dispositions suivantes sont prises en compte :

1. Les plans et documents suivants sont présentés à l'autorité compétente :

- a) Un plan du navire sur lequel sont présentées les zones d'accès autorisé des passagers. L'autorité compétente peut demander toute information complémentaire préalable à la prise en compte du plan pour la détermination du nombre définitif de passagers admissible ;
 - b) Un plan du navire sur lequel figurent les espaces d'exclusion, lorsque l'exploitant envisage d'exclure, en navigation, des zones du navire à l'accès aux passagers ;
 - c) La procédure de sécurisation et de surveillance des passagers, établie par l'exploitant, lorsque des passagers se trouvent, en navigation :
 - 1) Derrière le poste de conduite ou de barre ;
 - 2) Dans les zones de manœuvre et les endroits pouvant présenter un danger d'être balayés par les écoutes, les espars ou les voiles.
2. Chaque passager dispose à bord, pour son usage exclusif, d'une surface disponible d'au moins 0,30 m², incluant une surface sur laquelle le passager peut s'asseoir, protégée de la pleine force de la mer dans les conditions normales d'exploitation du navire.
3. Sont exclus, pour la détermination du nombre de passagers pouvant être admis à bord :
- a) Le dessus des chambres de flottabilité des navires pneumatiques et des navires semi-rigides.
Cependant, pour les navires naviguant en 4^{ème} et 5^{ème} catégorie, dont la vitesse d'exploitation est inférieure à 12 noeuds, les dessus des chambres de flottabilité peuvent être prises en compte si les passagers portent un équipement individuel de flottabilité conforme aux dispositions du chapitre 241-2 ;
 - b) Les zones de manoeuvre des navires à moteur ;
4. Sur les navires conçus et équipés d'origine par leur fabricant comme navires rapides, selon les exigences de la norme NF EN ISO 15085 relative à la prévention des chutes par-dessus bord et remontée à bord, et sur les navires conçus exclusivement pour la compétition faisant l'objet d'un changement d'exploitation, le navire est équipé d'un dispositif de ligne de vie pour chaque personne embarquée. Le port d'un équipement individuel de flottabilité conforme aux dispositions du chapitre 241-2, muni d'un harnais, est alors obligatoire en navigation pour tous les passagers.

III. Conséquences liées au nombre de passagers sur l'exploitation du navire :

Sur les navires embarquant plus de douze passagers, un dispositif ou une procédure de communication générale adapté au navire doit être mis en place.

Le nombre de passagers admissibles autorisé par l'administration est affiché à bord de façon visible, à l'extérieur des locaux du navire. Il comporte, le cas échéant, la répartition des passagers dans les différentes catégories de locaux et les zones non autorisées.

Article 241-1.10 : Voyages isolés sans passagers
(Créé par arrêté du xx/xx/25)

Si un navire est amené, dans des conditions exceptionnelles, à entreprendre un voyage isolé, sans passagers, il peut être exempté, par l'autorité compétente, d'une ou de certaines des dispositions de la présente division, à condition qu'il soit conforme aux dispositions qui, de l'avis de l'autorité compétente, sont suffisantes pour assurer sa sécurité et celle de l'équipage au cours du voyage qu'il entreprend.

CHAPITRE 241-2 : COMPLEMENT D'ARMEMENT ET DE SECURITE

Article 241-2.01 : Matériel d'armement et de sécurité
(Modifié par Arrêté du 14/07/12, du 20/07/23 et du xx/xx/25)

I. Un navire dispose à son bord du matériel d'armement et de sécurité suivant, tel que défini par la division 240 du présent règlement :

- **Côtier**, dans le cas d'une navigation n'excédant pas les limites de la 4^e catégorie ;
- **Semi-hauturier**, dans le cas d'une navigation en 3^{ème} catégorie et n'excédant pas la 2^e catégorie restreinte à 60 milles, ou ;
- **Hauturier**, dans les autres cas.

Toutefois :

- La dispense d'embarquement d'un radeau de survie gonflable prévue au paragraphe II de l'article 240-2.14 n'est pas appliquée aux navires de plaisance à utilisation commerciale ;
- Le/les radeau(x) doit/doivent rester accessible(s) de l'extérieur, de façon qu'il(s) puisse(nt) être mis à l'eau immédiatement et facilement en toutes circonstances ;
- Le dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau type « bouée fer à cheval » ou « bouée couronne » est équipé d'une source lumineuse ;
- Les brassières ou gilets de sauvetage de l'armement semi-hauturier sont de niveau de performance 150.
- Lorsque le nombre de personnes embarquées (passagers et équipage) dépasse 10, des brassières ou gilets de sauvetage de rechange pour adultes pour au moins 10 % du nombre total de personnes à bord sont également prévues. En plus des brassières ou gilets de sauvetage pour adultes, chaque enfant embarqué dispose d'une brassière ou d'un gilet de sauvetage adapté à sa morphologie ;
- Chaque brassière ou gilet de sauvetage est équipé d'une source lumineuse et de bandes réfléchissantes.

II. En outre, à l'exception des navires exploités dans les limites de la 5^{ème} ou de la 4^{ème} catégorie de navigation, un navire dispose à son bord :

- D'un compas magnétique de route au poste principal de commande de l'appareil à gouverner. Sa courbe ou table de déviation est dressée et affichée. Un relevé de déviation est effectué préalablement à la mise en service du navire. Si elle est supérieure à 10°, le compas est compensé ;
- D'un réflecteur radar ou d'un moyen équivalent validé par l'autorité compétente ;
- D'un récepteur GPS ou d'un système équivalent validé par l'autorité compétente. Lorsqu'un tel système n'intègre pas de totalisateur de distance parcourue, le navire dispose d'un loch totalisateur séparé apte à mesurer la distance parcourue dans les conditions d'exploitation normales du navire ;
- Les voiliers disposent d'un anémomètre et d'une procédure de réduction de voilure.

III. Prescriptions applicables pour les navires naviguant dans les eaux polaires :

Les eaux polaires sont les zones maritimes arctiques et antarctiques définies aux alinéas 2, 3 et 4 de la règle 1 du recueil sur la navigation polaire.

Les navires naviguant dans les eaux polaires doivent embarquer des équipements permettant de rester dans l'attente des secours dans le délai maximal de sauvetage prévu, c'est-à-dire pendant la durée qui a été adoptée au stade de la conception du matériel et des systèmes pour assurer la survie. Ce délai ne doit jamais être inférieur à cinq jours.

Les équipements suivants doivent être embarqués :

- Une combinaison d'immersion ou un moyen de protection thermique par personne embarquée de classe de performance A, B ou C, tels que définis par la norme NF EN ISO 15027-2 : 2013 relative aux combinaisons de protection thermique en cas d'immersion (combinaisons d'abandon). Cet équipement individuel de survie doit pouvoir :
 - Offrir une isolation thermique suffisante pour conserver la température interne du corps ;
 - Offrir une protection suffisante pour éviter la perte de chaleur des membres de l'utilisateur immergé dans de l'eau froide.
- Un nombre suffisant de radeaux de survie de type complètement fermé, approuvé(s) SOLAS, afin de conférer une protection efficace contre les éléments naturels pour toutes les personnes à bord.
- Un manuel d'exploitation répondant aux dispositions du chapitre 2 du recueil sur la navigation polaire

Article 241-2.02 : Installations radioélectriques (Modifié par arrêté du 20/07/2023)

- I. Le matériel de radiocommunications installé à bord ou embarqué doit être conforme soit à l'ensemble des exigences essentielles de la directive 2014/53/EU relative à la mise sur le marché des équipements radioélectriques, soit aux dispositions de la division 311 relative aux équipements marins.
- II. L'utilisation de toutes installations radioélectriques à bord d'un navire est soumise à autorisation administrative appelée licence de station de navire (articles 18.1 du Règlement des Radiocommunications et L41-1 du code des postes et des communications électroniques CPCE). L'Agence Nationale des Fréquences (ANFR) est l'organisme compétent pour délivrer cette licence.
Une antenne dédiée aux VHF prescrites par la présente division est obligatoire.
- III. Les installations radioélectriques fixes et portatives munies de l'ASN, installées à bord ou embarquées, doivent être programmées avec le MMSI attribué par l'autorité compétente pour l'attribution des licences de stations mobiles maritimes.

- IV. Les balises EPIRB, les émetteurs-récepteurs VHF portatifs SMDSM pour embarcations et radeaux de sauvetage et les SART (Search and rescue transponder) doivent répondre aux exigences techniques de la division 311 du présent règlement.
- V. Les balises EPIRB sont identifiées et enregistrées conformément aux exigences de la division 175 du présent règlement.

Article 241-2.03 : Installations radioélectriques toutes zones
(Modifié par arrêtés du 01/09/15 et du 20/07/2023)

- I. Un navire dispose d'au moins une installation radioélectrique fixe à ondes métriques (VHF) permettant d'émettre et de recevoir par ASN sur la fréquence 156,525 MHz (voie 70) et par phonie sur les fréquences 153,300 MHz (voie 6), 156,650 MHz (voie 13) et 156,800 MHz (voie 16). Il doit être possible de déclencher sur la voie 70 l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire.
- II. Toutefois, dans la mesure où les communications sont assurées quelle que soit la position géographique du navire sur le plan d'eau désigné, les navires de longueur de coque inférieure à 12 m, exploités exclusivement à la journée :
 - en 4^e catégorie de navigation, peuvent embarquer un émetteur-récepteur VHF fixe sans ASN ;
 - en 5^e catégorie de navigation, peuvent embarquer un émetteur-récepteur VHF fixe ou portatif sans ASN
- III. Les navires effectuant une navigation à partir de la 3^e catégorie de navigation embarquent une balise EPIRB. Cet équipement est installé de manière à être facilement accessible et rapidement placé dans une embarcation ou un radeau de sauvetage.
- IV. Les navires effectuant une navigation à partir de la 2^e catégorie de navigation embarquent un émetteur-récepteur VHF portatif SMDSM pour embarcations et radeaux de sauvetage et un transpondeur SART.

Article 241-2.04 : Installations radioélectriques zones A2, A3 et A4
(Modifié par arrêtés du 20/07/2023 et du xx/xx/25)

Sous réserve des dispositions de l'article 241-2.05, les navires effectuant une navigation dans les zones A2 et A3 sont conformes aux dispositions du chapitre 13 de la division 242.

Article 241-2.05 : Matériel radioélectrique des navires naviguant exclusivement à partir des départements, territoires et collectivités d'outre-mer
(Modifié par arrêté du 20/07/2023)

- I. Les navires exploités dans une zone sous couverture VHF d'une station côtière sont conformes à l'article 241-2.03.
- II. Les navires exploités hors de la couverture VHF d'une station côtière et armés en 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} catégorie de navigation sont conformes à l'article 241-2.03 et embarquent une balise EPIRB.
- III. Les navires armés en 1^{ère} et 2^{ème} catégorie de navigation sont conformes aux dispositions du chapitre 13 de la division 242.

Article 241-2.06 : Entretien de la position
(Créé par arrêté du 20/07/23)

Des renseignements sur la position du navire doivent, en permanence, être fournis automatiquement à tous les équipements fixes de radiocommunication concernés afin d'être inclus dans l'alerte de détresse initiale.

Article 241-2.07 : Dotation médicale
(Modifié par arrêtés du 01/09/15 et du 20/07/23)

- I. Les navires effectuant une navigation dans les limites des 5e et 4e catégories de navigation embarquent la trousse de secours prévue à l'article 240-2.19 de la division 240 du présent règlement.
- II. Les navires effectuant une navigation dans les limites de la 3e catégorie de navigation embarquent la dotation médicale C prévue par la division 217.

Les navires effectuant une navigation dans les limites de la 3^e catégorie de navigation et restant moins de 24 heures à la mer, embarquent, à minima, la dotation médicale C restreinte prévue par la division 217.

- III. Les navires s'éloignant à plus de 20 milles mais jamais à plus de 150 milles du port le plus proche, médicalement équipé de façon adéquate, embarquent la dotation médicale B prévue par la division 217.

Les navires armés en 2^e catégorie de navigation restreinte, et ne s'éloignant pas à plus de 60 milles des côtes, embarquent, à minima, la dotation médicale B restreinte prévue par la division 217.

- IV. Les autres navires embarquent la dotation médicale A prévue par la division 217.
- V. La composition de la dotation médicale embarquée peut, le cas échéant, être complétée après avis du médecin régional du service de santé des gens de mer.

CHAPITRE 241-3 : PREVENTION DES ACCIDENTS

Article 241-3.01 : Appareux de mouillage
(Modifié par arrêté du xx/xx/25)

- I. Le navire est pourvu de deux lignes de mouillage :
 - A. La première des lignes de mouillage est :
 - À poste, avec son ancre parée à être mouillée ;
 - Étalinguée en permanence. Il doit toujours être possible de filer la ligne en cas de nécessité, sans qu'il soit exigé un système de largage sous tension.
 - B. La deuxième ligne de mouillage et son ancre sont disposées de manière à garantir une rapide disponibilité.
Les navires exploités exclusivement en 4^{ème} ou 5^{ème} catégorie de navigation sont exemptés de la deuxième ligne de mouillage.
- II. Un navire embarquant une ancre dont la masse est supérieure à 30 kg est au moins équipé d'un guindeau ou d'appareux de mouillage similaires. Lorsqu'il est nécessaire de manutentionner l'ancre avant ou après les opérations de mouillage, le navire comporte un dispositif mécanique approprié.
- III. Lorsque le navire est équipé d'un guindeau ou d'appareux de mouillage similaires, l'étalingle de la ligne de mouillage est munie d'un système de largage d'urgence.
- IV. Contrôles périodiques :

Des contrôles opérationnels du mouillage sont effectués périodiquement et consignés dans le livre de bord.

À l'occasion de la mise en service, les manœuvres de mouillage et de relevage des ancres sont réalisées, sous l'autorité du capitaine.

Article 241-3.02 : Travail dans le gréement des voiliers

- I. Toutes les dispositions sont prises pour permettre à l'équipage de travailler en toute sécurité lorsqu'un travail en hauteur est requis dans le gréement.
- II. Dans ce but, les dispositions prévues sont basées sur des pratiques de travail sûres reconnues pour le type de navire. Ces dispositions peuvent inclure, mais sans s'y limiter, les éléments suivants :
 - Des filets de sécurité sous le beaupré ;
 - Des rambardes de sécurité ou des lignes de vie métalliques ou textiles fixées le long du beaupré et servant de main courante ou de points d'accrochage pour les harnais de sécurité ;
 - L'utilisation obligatoire de harnais de sécurité pour le travail en hauteur, sur le bordé et sur le beaupré ;
 - Des ralingues de bordure et des chevalets en câble (ou cordage) en quantité suffisante grées en permanence pour permettre aux hommes de tenir debout pendant le travail sur les vergues ou sur le beaupré ;
 - Des lignes de vie métalliques ou textiles fixées sur le dessus des vergues pour servir de main courante ou de point d'accrochage pour les harnais de sécurité ;
 - Des moyens pour grimper en hauteur en toute sécurité tels que des marches ou des échelles en métal fixes attachées au mât, ou des enfléchures traditionnelles fixées à travers les haubans pour former une échelle permanente.

Article 241-3.03 : Embarcations annexes

(Modifié par arrêté du xx/xx/25)

- I. Les annexes sont conformes aux exigences essentielles de sécurité applicables aux navires de plaisance à usage personnel. Si leur longueur de coque est égale ou supérieure à 2,50 m, elles sont enregistrées avec leur propre numéro d'enregistrement, et montrent, en supplément, une plaque sur laquelle est apposée la mention « AXE – suivi du numéro d'immatriculation du navire porteur ».
- II. Chaque annexe est clairement marquée du nombre de personnes qu'elle peut transporter en toute sécurité. Le nombre de personne ne peut en aucun cas dépasser celui indiqué sur la plaque constructeur ou la plaque signalétique de l'annexe.
- III. Une annexe embarque le même matériel d'armement et de sécurité qu'une embarcation de plaisance à usage personnel.
- IV. Aucune annexe ne peut s'éloigner de plus de 5 milles du navire porteur, et aucune annexe exclusivement mue par l'énergie humaine ne peut s'éloigner à plus de 300 m du navire porteur ou d'un abri à terre.

Article 241-3.04 : Planchons, passerelles et échelles de coupée

- I. Au port, un dispositif d'accès sûr au navire est déployé ou prêt à être déployé. Si ce dispositif n'est pas déployé, un autre dispositif permet la communication entre les personnes à quai et celles à bord.
- II. Lorsqu'un planchon de coupée est disposé, il est construit conformément à une norme nationale ou internationale reconnue et comporte le nom du fabricant, le numéro de modèle, l'angle d'utilisation maximal prévu et la charge maximale recommandée (par nombre de personnes ou par poids total). Des protections latérales ou des rambardes sont prévues.

Toutefois, une coupée dont la conformité aux normes reconnues ne peut être établie peut être approuvée par l'autorité compétente. Dans ce cas, un certificat d'épreuve en charge du fabricant est fourni par l'armateur, ou bien des essais pratiques peuvent être menés. Dans tous les cas, l'angle maximal de mise en oeuvre, le nombre maximal de personnes et le poids total maximal sont clairement marqués.
- III. Le dispositif d'accès et les abords immédiats sont correctement éclairés.

Article 241-3.05 : Eclairage

(Créé par arrêté du xx/xx/25)

A l'exception des navires exploités à la journée, un éclairage satisfaisant est prévu afin que l'équipage puisse s'acquitter de toutes ses tâches de façon appropriée de jour comme de nuit, en mer comme au port.

L'éclairage des instruments et des commandes essentiels ne doit subir qu'une diminution limitée en cas de défaillance prévisible du système.

Article 241-3.06 : Outillage et matériel de rechange
(Créé par arrêté du xx/xx/25)

L'armateur prend les mesures nécessaires afin que l'équipage dispose d'un jeu d'outillage, des consommables et des pièces de rechange suffisants pour l'exploitation considérée. Il détermine la composition de ce matériel sur la base d'une analyse qui prend en compte :

- les matériels, les équipements et les installations du navire ;
- l'autonomie requise ;
- les moyens d'assistance au navire, et ;
- le retour d'expérience.

Article 241-3.07 : Port des équipements de protection individuelle
(Créé par arrêté du xx/xx/25)

Le port d'un équipement de protection individuelle destiné à prévenir les risques de noyade est obligatoire, pour l'ensemble des personnes embarquées, en cas d'exposition au risque de chute à la mer et notamment dans les circonstances suivantes :

- en navigation de nuit ;
- en l'absence de visibilité ;
- en cas de circonstances météorologiques défavorables ;
- lors de trajets en annexes.

Le port de l'équipement de protection individuelle est également obligatoire en toute autre circonstance le justifiant et dont le capitaine est le seul juge.

CHAPITRE 241-4 : ENCADREMENT DE LA SECURITE

Article 241-4.01 : Formation, exercices et consignes
(Modifié par arrêté du xx/xx/25)

I. Formation de l'équipage :

- A. Tout membre de l'équipage auquel des fonctions de secours ont été assignées doit être familiarisé avec ses fonctions avant le début du voyage.
- B. Des consignes adaptées au navire, concernant l'utilisation des matériels, l'évacuation et l'abandon du navire, doivent être accessibles à tous. Les rôles d'incendie, de voie d'eau, d'abandon et de récupération d'une personne à la mer, à l'adresse de l'équipage et des passagers, sont affichés.

II. Exercices :

Tout membre de l'équipage du navire doit avoir une connaissance et un entraînement suffisants pour mettre en œuvre efficacement les équipements de sauvetage.

- A. Chaque membre de l'équipage participe à des exercices permettant de vérifier que les fonctions de secours qui lui sont assignées sont acquises. Ces exercices sont réalisés sous la responsabilité du capitaine, et leur résultat est consigné soit dans le journal de bord, soit dans un registre tenu à la

disposition de l'autorité maritime. L'écart entre deux exercices n'excède pas un mois, lorsque le navire est en exploitation.

- B. Dans le cas d'une navigation sans escale excédant 24 heures, un exercice de récupération d'un objet flottant est effectué le premier jour. Pour les autres navires, des exercices de repêchage d'une personne en mer (exercice de récupération d'un objet flottant) sont réalisés à une fréquence et de telle manière que l'équipage du navire soit suffisamment entraîné ;
- C. Des exercices d'abandon sont conduits par le capitaine du navire à des intervalles ne dépassant pas un mois. Ils font l'objet d'une analyse systématique aux fins d'amélioration continue.

III. Consignes aux passagers :

Avant l'appareillage, le capitaine informe les passagers des mesures à prendre en cas de situation critique.

Il indique notamment l'emplacement des brassières de sauvetage, du ou des radeaux de sauvetage et de tout matériel de sécurité présent à bord. Il s'assure par un essai pratique que chaque personne est en mesure d'endosser correctement la brassière qui lui est attribuée.

- IV. Pour satisfaire aux dispositions du présent article, l'usage de documents sonores et audiovisuels est autorisé en utilisant une ou des langues compréhensibles par tous les passagers.

Article 241-4.02 : Disponibilité des équipements de sauvetage

- I. Les équipements de sauvetage sont maintenus en état de fonctionner et prêts pour une utilisation immédiate à tout moment lorsque le navire est à la mer.
- II. Chaque élément de la drôme de sauvetage collective fait l'objet des révisions préconisées par le fabricant, dans une station de révision approuvée. Les dispositifs de largage hydrostatique approuvés pour une durée de vie de 2 ans et destinés à être remplacés à ce terme n'ont pas besoin d'être révisés.
- III. La maintenance des autres équipements est réalisée conformément aux consignes pour l'entretien du bord.

Article 241-4.03 : Communication sur le navire

(Créé par arrêté du xx/xx/25)

Sauf si la disposition des lieux rend ce dispositif inutile, notamment lorsque les locaux sont directement accessibles à la voix depuis le poste de barre, le navire est équipé d'un moyen réversible de communication phonique avec les membres d'équipage qui se trouvent dans chacun des locaux d'habitation et/ou dans les locaux de service usuellement fréquentés.

Article 241-4.04 : Journal de bord et journal machine

(Modifié par arrêté du xx/xx/25)

I. Journal de bord :

Le journal de bord doit pouvoir être présenté à toute demande des autorités maritimes.

Le journal de bord doit contenir au moins :

- L'ensemble des faits relatifs à la sécurité du navire, et en particulier les prévisions météorologiques prises avant le départ et en cours de navigation et tous les événements intéressant la sauvegarde de la vie humaine en mer doivent être consignés par ordre chronologique ;
- Les renseignements relatifs à la conduite du navire ;
- Les mouvements de carburants et ce, quelque soit la puissance propulsive.

II. Journal machine :

Quand la puissance du ou des moteurs est supérieure à 250 kW, il est exigé un journal séparé pour la machine. Le journal machine est tenu sous l'autorité du capitaine. Y sont consignés par ordre chronologique tous les faits concernant le fonctionnement et l'entretien du/des moteur(s) et des auxiliaires.

III. Quelle que soit la puissance propulsive, les mouvements de carburant sont consignés sur le journal machine ou le journal de bord.

CHAPITRE 241-5 : SUIVI TECHNIQUE DU NAVIRE

Article 241-5.01 : Dispositions générales

(Modifié par arrêté du xx/xx/25)

- I. Le suivi technique du navire relève de la responsabilité de l'armateur, qui fait réaliser les vérifications prévues par les dispositions du présent chapitre.
- II. Les rapports d'examen et les justificatifs d'intervention des organismes sollicités sont conservés à bord du navire dans un registre spécifique.

Article 241-5.02 : Vérifications périodiques spécifiques

(Modifié par arrêté du xx/xx/25)

- I. Toute vérification vise à estimer la sécurité présentée par l'objet examiné, ainsi que celle des éléments concourant à son installation ou son assujettissement à bord. Elle est au moins visuelle, et est complétée, si l'armateur le juge nécessaire, par d'autres mesures appropriées telles que des contrôles non-destructifs.
- II. D'après les résultats des vérifications, l'armateur diligente le cas échéant les suites à donner en fonction des dispositions de la présente division, ou à défaut en fonction des tolérances et des

méthodes correctives, des normes pertinentes applicables aux petits navires, ou d'un autre référentiel soumis à l'acceptation de l'autorité compétente.

Article 241-5.03 : Vérifications relatives au flotteur

(Modifié par arrêté du xx/xx/25)

I. L'inspection de la face interne et externe de la carène du navire est soumise à des vérifications périodiques effectuées sous la responsabilité de l'armateur, selon les fréquences suivantes :

- La première vérification intervient avant la fin de la troisième année suivant la mise en service du navire ;
- L'écart entre deux vérifications n'excède pas 36 mois, et ;
- Au moins deux vérifications interviennent au cours d'une période de cinq ans.

Pour les navires pouvant transporter plus de 12 passagers, il ne doit pas s'écouler plus de douze mois entre deux vérifications.

Cette inspection de la carène et des éléments associés est effectuée navire à sec ou, le cas échéant, lors d'une inspection sous-marine, le navire restant alors à flot

- II. Les accessoires des moyens d'évacuation de l'eau accumulée sur le pont, moyens de fermeture, hublots et sabords, orifices de ventilation, écoutilles, trappes d'évacuation, dégagements d'air, vannes des prises d'eau et décharges sont examinés et manoeuvrés.
- III. Les dérives mobiles sont examinées et manoeuvrées.
- IV. Les parties mobiles des appendices de coque sont examinées et manoeuvrées. Elles sont convenablement assujetties et ne présentent pas de jeu excessif. Lorsque la tenue de la mèche de safran dépend de paliers coniques, il n'existe aucun jeu perpendiculaire à l'axe du tube de jaumière.
- V. Les arbres d'hélice sont examinés et manoeuvrés à la main. Ils ne présentent pas de point dur ni de jeu excessif perceptible. Les hélices ne présentent pas de déformation ni d'arrachement de morceaux de pales.
- VI. Les anodes comportent une masse sacrificielle suffisante et sont convenablement fixées.
- VII. Les joints tournants d'étanchéité de passage d'arbre sont changés conformément aux préconisations du fabricant, ou à défaut tous les deux ans.
- VIII. Selon les résultats des vérifications, l'armateur diligente le cas échéant les suites à donner en fonction des dispositions de la présente division, ou à défaut en fonction des tolérances et des méthodes correctives, des normes pertinentes applicables aux petits navires, ou d'un autre référentiel soumis à l'acceptation de l'autorité compétente.
- IX. A l'issue du contrôle, l'armateur établit une attestation selon le modèle de l'annexe 130-A.10 de la division 130. L'armateur doit être en mesure de présenter cette attestation en cas de contrôle ou de visite du navire.

Article 241-5.04 : Maintenance du gréement des voiliers

(Modifié par arrêté du 02/07/17 et du 25)

- I. Tous les éléments constitutifs du gréement d'un voilier sont entretenus et inspectés annuellement par une personne compétente, telle que définie au 3. de l'article 241-1.03.
- II. Les espars, étais, haubans, et leurs moyens de fixation sont protégés contre les chocs, l'usure par frottement, et la corrosion.
- III. Les ridoirs comportent un moyen de blocage mécanique empêchant la modification intempestive de la tension du gréement. Ils ne sont pas tordus, et leurs filetages sont en bon état. Les cages sont exemptes de fissuration. Les axes d'ancrage des ridoirs ou des embouts d'étais ne comportent pas de marquage d'usure asymétrique. En présence de traces d'usures asymétriques, toute disposition est prise pour corriger l'orientation de la traction de manière à ce qu'elle s'effectue dans l'axe du ridoir ou de l'embout.
- IV. Les sertissages des haubans et étais sont exemptes de toute fissuration ou de présence d'amas de corrosion indiquant une fragilisation de l'ajut.
- V. Le commettage d'un câble est régulier et exempt de pliure, d'entortillement ou de coque. Aucun câble métallique ne comporte, sur sa longueur, une variation de diamètre égale ou supérieure à 50 % du diamètre d'un toron. Aucun câble métallique ne comporte plus de 5 % de torons brisés sur une longueur égale à trois fois la circonférence du câble. Toutefois, un câble métallique monotoron ne comporte aucun fil rompu, ni aucune indentation ou aplatissement excédant 50 % du diamètre du fil considéré.
- VI. D'une manière générale, mais particulièrement à leurs points de portage et à leurs extrémités, les drisses et écoutes textiles sont exemptes de zones de compression permanente excédant 20 % du diamètre de la drisse. Cette valeur est portée à 10 % dans le cas d'une drisse en câble métallique. Les drisses et écoutes textiles sont continues et convenablement arrêtées, au moyen d'un manchon, d'une surliure, ou d'une soudure thermique. Toutefois, l'usage d'une drisse mixte textile/métallique est autorisé si l'ajut est réalisé par épissure autour d'une âme commune.
- VII. Le diamètre d'un réa n'est jamais inférieur à 15 fois celui du câble porté. Le portage d'un élément du gréement courant dans la cannelure d'une poulie est homogène. Le secteur transversal appuyé dans la cannelure est compris entre 135 et 180°.
- VIII. Les câbles électriques dans les espars sont protégés contre l'usure par frottement.
- IX. Les ferrures de fixation, platines, et de manière générale la boulonnerie d'un gréement dormant sont exemptes de déformation ou de fissuration.
- X. L'armateur conserve l'attestation de vérification du gréement à bord du navire et la tient à la disposition des autorités de contrôle sur demande.

Article 241-5.05 : Vérification spéciale applicable aux navires de plaisance à utilisation commerciale dont la durée de validité du permis de navigation est supérieure à 1 an

(Créé par arrêté du 02/05/17 et du 25)

- I. Les navires de plaisance à utilisation commerciale dont la durée de validité du permis de navigation est, en application de l'article 130.9.2 de la division 130 du présent règlement, supérieure à 1 an, sont soumis à une vérification spéciale annuelle.
Elle est effectuée sous la responsabilité de l'armateur et donne lieu à l'établissement d'un rapport établi sur le modèle de l'annexe 241-A.1 de la présente division, selon les conditions d'utilisation et les caractéristiques du navire.
- II. Ce rapport est mis à la disposition des passagers du navire au moment de leur embarquement pour qu'ils en prennent connaissance. Une copie est conservée à bord du navire. Il est également mis à la disposition des autorités de contrôle sur demande.
- III. Le rapport de vérification spéciale permet au propriétaire du navire d'attester du respect de ses obligations en vertu de III de l'article 130.75 du présent règlement.

CHAPITRE 241-6 : VOYAGE INTERNATIONAL

Article 241-6.01 : Dispositions générales
(Modifié par Arrêté du 17/07/12)

- I. Dès lors qu'ils effectuent un voyage international, les navires de plaisance à utilisation commerciale sont soumis aux dispositions du présent chapitre.
- II. Les exemptions et équivalences aux dispositions nationales accordées à ces navires n'ont pas à être remises en cause.

Article 241-6.02 : Exigences pour tous les navires
(Modifié par arrêté du xx/xx/25)

Chaque navire est astreint aux exigences suivantes :

- Embarquement de 12 passagers au maximum, voilier ou navire à moteur ;
- Etablissement d'un permis de navigation bilingue
- Le cas échéant, conformité aux chapitres IV, V (à partir de 15 personnes à bord) et VI de la division 213 à vérifier lors d'une visite inopinée, ou spéciale si le navire a subi des modifications.

Article 241-6.03 : Dispositions supplémentaires applicables aux navires de jauge brute égale à 150 ou supérieure

- I. Les navires sont conformes aux dispositions du chapitre V de la division 221, ou bien aux dispositions du chapitre 14 de la division 242.
- II. Au-delà de 300 de jauge brute, les navires sont conformes aux dispositions de la division 242.

CHAPITRE 241-7 : ACTIVITE DE TRANSPORT DE CARGAISON PAR UN NAVIRE A VOILE TRADITIONNEL A UTILISATION COMMERCIALE

(Créé par arrêté du 02/05/17)

Article 241-7.01 : Dispositions requises pour le transport de cargaison par un navire à voile traditionnel à utilisation commerciale

Un navire à voile traditionnel à utilisation commerciale peut être autorisé à exercer une activité de transport de cargaison si son exploitant est en mesure de garantir sa solidité et l'adaptation de sa structure à l'activité de transport envisagée.

À cette fin, le navire doit satisfaire cumulativement aux conditions suivantes :

- I. Il a été conçu comme navire de charge ou de pêche ou est la réplique individuelle d'un navire conçu comme tel.
- II. l'armateur doit fournir au centre de sécurité des navires un document détaillé déclinant, jusqu'au jour de la demande, l'historique du navire (navigations effectuées, activités exercées, charges transportées, incidents et avaries ayant eu un impact sur la structure et le gréement, entretien du navire).
- III. La preuve des informations requises au titre du a) et du b) doit être apportée par l'armateur. Ces informations peuvent être contenues dans des documents tels que :
 - Des contrats maritimes ;
 - Le journal de bord ou le journal de pêche ou tout autre document équivalent établi conformément à une législation étrangère ;
 - La fiche de déclaration de capture ou tout autre document équivalent établi conformément à une législation étrangère ;
 - Le rôle d'équipage ;
 - La décision d'effectif ;
 - Des lignes de services de marins ayant appartenu à l'équipage du navire, conservées par l'établissement national des Invalides de la marine ou par toute autre administration nationale ou étrangère chargée de l'archivage de ces données ;
 - Tout autre document à la satisfaction de l'autorité compétente.
- IV. Un rapport valant attestation d'examen prévu au V de l'article 241-5.04, signé par la personne désignée, doit avoir été établi moins de 5 ans avant la première demande d'autorisation de transport de cargaison.
- V. Il ne transporte pas de marchandises dangereuses, pouvant porter atteinte à la sécurité du navire ou à l'environnement.
- VI. Le permis de navigation précise le nombre maximum de passagers pouvant être admis à bord lorsque le navire exerce simultanément une activité de transport de cargaison, sans que ce nombre puisse dépasser 12. Les logements équipage et passagers sont séparés de la cale où est entreposée la cargaison.

- VII. Il fait l'objet d'une étude de risques qui prend en compte le chargement envisagé (nature et, à leurs niveaux maximums, poids et volume) et l'éventuel transport simultané de passagers.
- VIII. Un plan du navire précise l'emplacement des lieux où sera entreposée la cargaison. Les modes d'arrimage et d'assujettissement prévus pour éviter le ripage de la cargaison sont précisés. Il est interdit de transporter des cargaisons en pontée. Cette interdiction est mentionnée sur le permis de navigation.
- IX. Il est interdit d'utiliser tout appareil de levage embarqué à l'exception du gréement s'il était conçu à cette fin.

X. Le chargement, en tonnes, ne peut dépasser la valeur

$$Ch = (BH \times C \times LH \times M) / (3 \times 10^3)$$

où :

- BH est le bau de coque, en mètres ;
- C est le creux, en mètres ;
- LH est la longueur de coque, en mètres ;
- M est le déplacement, en tonnes.

Cette valeur ne peut en outre excéder la charge maximale mentionnée, le cas échéant, dans la documentation initiale du navire.

- XI. Toute modification structurelle du navire est soumise à l'approbation préalable de l'autorité compétente.

ARTICLE ANNEXE 241-A.1 : RAPPORT DE VERIFICATION SPECIALE DES NAVIRES DE PLAISANCE A UTILISATION COMMERCIALE DONT LA DUREE DE VALIDITE DU PERMIS DE NAVIGATION EST SUPERIEURE A 1 AN

(Créée par arrêté du 02/05/17 – Modifiée par arrêté du **xx/xx/25**)

RAPPORT DE VÉRIFICATION SPÉCIALE

I. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1. Nom du navire : _____

2. Immatriculation du navire : _____

3. Armateur du navire : _____

4. Catégorie de navigation : ☐¹ ☐² ☐³ ☐⁴ ☐⁵

5. Matériel d'armement et de sécurité : Côtier ☐ Semi-hauturier ☐ Hauturier ☐

6. Date d'établissement du rapport : _____

II. MATÉRIEL D'ARMEMENT ET DE SÉCURITÉ

CONTRÔLES

Vérifications	Dates des tests ou des vérifications des validités	Dates limites (capsules de gaz, dispositifs lumineux, pyrotechnie)	Observations
Équipement individuel de flottabilité (nombre, flottabilité en Newton, état général)			
Combinaisons d'immersion			
Harnais et leurs longues			
Dispositif de remontée à bord			
Essai du dispositif de récupération d'une personne tombée à l'eau			
Essai du dispositif d'arrêt automatique			
Dispositifs lumineux individuels / collectifs			
Dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau			
Feux rouges à main			
Dispositif d'assèchement			
Moyen(s) de lutte contre l'incendie			
Dispositif de remorquage			
Sondeur			
Compas magnétique et relevé de déviation			
Émetteur récepteur VHF fixe			
Émetteur récepteur VHF portatif			
Balise EPIRB			
Transpondeur SART			
Émetteur-récepteur SMDSM			
Réflecteur radar ou moyen équivalent			
Récepteur GPS ou système équivalent			
Loch totalisateur			
Anémomètre			
Moyens de connaître les heures et coefficients de marée du jour			
Cartes marines ou leurs extraits			

RIPAM ou résumé textuel ou graphique			
Document décrivant le système de balisage de la zone fréquentée			
Dotation médicale			
Plan affichant la localisation du matériel de sécurité			
Instructions en cas d'incendie, Envahissement, abandon et récupération d'homme à la mer			
Radeau de survie ; Type et N°			
ACTIONS			
Actions	Dates	Détail de l'intervention et date de déclaration au CSN	
Observations et visa de l'autorité maritime en cas de contrôle			

III. PREVENTION DES ACCIDENTS		
CONTRÔLES		
Vérifications	Dates	Observations
Appareils de mouillage		
Equipements de sécurité pour le travail dans le gréement		
Embarcation annexe		
Planchon, passerelle, échelle de coupée		
Eclairage		
Outils et matériels de rechange		
Equipements de protection individuelle		
ACTIONS		
Actions	Dates	Détail de l'intervention et date de déclaration au CSN
Observations et visa de l'autorité maritime en cas de contrôle		

IV. ENCADREMENT DE LA SECURITE

CONTRÔLES		
Vérifications	Dates	Observations
Enregistrement du registre des personnes embarquées		
Consignes de sécurité : - Utilisation des équipements et matériels - Evacuation - Abandon - Incendie - Voie d'eau		
Consignes aux passagers		
Journal de bord		
Journal machine		
Système de communication sur le navire		
ACTIONS		
Actions	Dates	Détail de l'intervention et date de déclaration au CSN
Observations et visa de l'autorité maritime en cas de contrôle		

V. SUIVI TECHNIQUE DU NAVIRE		
CONTRÔLES DU FLOTTEUR		
Vérifications	Dates	Observations
Vérification de la face externe de la carène		
Accessoires des moyens d'évacuation de l'eau accumulée sur le pont		
Moyens de fermeture		
Hublots et sabords		
Orifices de ventilation		
Ecoutilles		
Trappes d'évacuation		
Dégagements d'air		
Vannes des prises d'eau et décharges		
Dérives mobiles		
Parties mobiles des appendices de coque		
Arbre(s) d'hélice		
Hélice(s)		
Anodes (masse sacrificielle)		
Joints tournants d'étanchéité de passage d'arbre		
ACTIONS		
Actions	Dates	Détail de l'intervention et date de déclaration au CSN

Observations et visa de l'autorité maritime en cas de contrôle		
V. SUIVI TECHNIQUE DU NAVIRE VERIFICATION DU GREEMENT		
Vérifications	Dates	Observations
Espars, étais, haubans, et moyens de fixation		
Ridoirs		
Sertissages des haubans et étais		
Commettage des câbles		
Drisses et écoutes textiles		
Réas		
Câbles électriques dans les espars		
Ferrures de fixation, platines, boulonnerie du gréement dormant		
État et tension filière(s) et chandeliers		
ACTIONS		
Actions	Dates	Détail de l'intervention et date de déclaration au CSN
Entretien ligne(s) de vie		
Entretien filière(s)		
Entretien haubanage(s)		
Entretien accastillage de pont		
Observations et visa de l'autorité maritime en cas de contrôle		
V. SUIVI TECHNIQUE DU NAVIRE CONTRÔLES DE L'APPAREIL A GOUVERNER		
Vérifications	Dates	Observations
Appareil à gouverner de secours		
Absence de points durs		
Absence de jeu excessif		
ACTIONS		
Actions	Dates	Détail de l'intervention et date de déclaration au CSN
Entretien, réparation ou changement du safran		
Entretien, réparation ou changement de la mèche du gouvernail		
Entretien, réparation ou changement de l'ensemble électrohydraulique ou ses parties (moteur, pompe hydraulique, vérin)		

Observations et visa de l'autorité maritime en cas de contrôle		
V. SUIVI TECHNIQUE DU NAVIRE		
CONTRÔLE DE LA PROPULSION		
Vérifications	Dates	Observations
Essais mise en marche/arrêt		
Niveau(x) des fluides		
Contrôles des courroies, filtres, réalisation des vidanges, des graissages (conformément aux prescriptions du constructeur)		
Contrôle du circuit de refroidissement		
État hélices(s) & tuyère(s) /anodes		
Entretien crépine(s)		
ACTIONS		
Actions	Dates	Détail de l'intervention et date de déclaration au CSN
Observations et visa de l'autorité maritime en cas de contrôle		
V. SUIVI TECHNIQUE DU NAVIRE		
CONTRÔLES DES FEUX DE NAVIGATION		
Vérifications	Dates	Observations
Essai des feux réglementaires de route et mouillage		
ACTIONS		
Actions	Dates	Détail de l'intervention et date de déclaration au CSN
Remplacement des feux de navigation		
Modification de l'emplacement des feux de navigation		
Observations et visa de l'autorité maritime en cas de contrôle		
V. SUIVI TECHNIQUE DU NAVIRE		
CONTRÔLE DE L'ASSECHEMENT		
Essai des pompes et moyens d'assèchement		
État et fixation des aspirations		
État du/des tuyautage(s)		
ACTIONS		

Actions	Dates	Détail de l'intervention et date de déclaration au CSN
Observations et visa de l'autorité maritime en cas de contrôle		
V. SUIVI TECHNIQUE DU NAVIRE CONTRÔLE DES INSTALLATIONS DE GAZ ET ELECTRICITE		
Vérifications	Dates	Observations
Circuit Gaz (dispositifs de sécurité)		
Circuit gaz (dates des pièces nécessitants un renouvellement)		
Contrôle des fixations batteries		
Contrôle des ventilations du compartiment batteries		
ACTIONS		
Actions	Dates	Détail de l'intervention et date de déclaration au CSN
Observations et visa de l'autorité maritime en cas de contrôle		

ARTICLE ANNEXE 241-A.2 : EVALUATION APRES CONSTRUCTION SANS MARQUAGE « CE »

(Créé par arrêté du xx/xx/25)

La présente annexe s'applique aux navires de plaisance construits avant le 16 juin 1998, qui ne sont pas des navires traditionnel, et qui ne sont pas assujettis à la procédure d'évaluation après construction (EAC) prévue à l'article R.5113-28 du code des transports, ainsi qu'aux navires construits pour une utilisation personnelle par leur futur utilisateur (construction amateur)

L'armateur sollicite un organisme notifié qui réalise une Evaluation Après Construction Sans Marquage « CE » du navire selon les dispositions suivantes :

L'évaluation est réalisée sur la base des exigences de l'annexe I des annexes au Livre 1^{er} du code des transports, et donne lieu à l'établissement d'un rapport d'Evaluation Après Construction Sans Marquage « CE » dont le modèle figure dans le présent article annexe.

Seules les dispositions suivantes sont applicables :

1. Le contrôle sur la base de l'évaluation après construction sans marquage « CE » est la procédure qui vise à évaluer la conformité équivalente du navire dans le cadre du dossier de demande de mise en service en tant que navire de plaisance à utilisation commerciale.

2. L'armateur qui fait une demande de mise en service soumet à un organisme notifié une demande d'évaluation après construction sans marquage « CE » du navire et fournit à cet organisme les documents et le dossier technique lui permettant d'évaluer la conformité du produit avec les exigences de l'annexe I des annexes au Livre 1^{er} du code des transports.

3. L'organisme notifié examine le navire en question et procède à des calculs, essais et autres évaluations en vue de s'assurer de la conformité équivalente du navire avec les exigences pertinentes de l'annexe I des annexes au Livre 1^{er} du code des transports.

L'organisme notifié établit et délivre un rapport d'évaluation après construction sans marquage « CE » relatif à l'évaluation réalisée.

4. Les exigences suivantes de l'annexe I des annexes au Livre 1^{er} du code des transports ne sont pas applicables :

- 2.1. Identification du bateau ;
- 2.2. Plaque du constructeur du bateau ;

La déclaration UE de conformité prévue à l'article R.5113-26 du code des transport n'est également pas requise.

RAPPORT D'EVALUATION APRES CONSTRUCTION SANS MARQUAGE « CE »

☐ D'un navire de plaisance construit avant le 16 juin 1998, qui n'est pas un navire traditionnel, et qui n'est pas assujetti à la procédure d'évaluation après construction définie par l'article R.5113-28 du code des transports ;

☐ D'un navire construit pour une utilisation personnelle par son futur utilisateur
(construction amateur)

1. Organisme notifié ayant réalisé le présent rapport :

2. Nom du navire : _____

3. Immatriculation du navire : _____

4. Armateur du navire : Nom :

Adresse :

5. Date d'émission du présent rapport : _____

Je soussigné, M./Mme _____, représentant l'organisme notifié
_____, atteste avoir évalué le navire
_____, dans le cadre d'une évaluation après construction sans
marquage « CE », au titre de la division 241, relative aux navires de plaisance à utilisation commerciale.

Le navire _____, enregistré sous le numéro
_____ :

☐ Respecte les exigences de l'annexe I des annexes au Livre 1^{er} du code des transports, et de fait les exigences du G. du II. de l'article 241-1.04.

☐ Ne respecte pas les exigences de l'annexe I des annexes au Livre 1^{er} du code des transports. Les observations et remarques suivantes sont portées à la connaissance de l'armateur et de l'autorité compétente, qui statue sur la suite à donner.

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.

6. Signature et tampon de l'organisme notifié :
