

Code des Transports
Décret n° 84-810 modifié
Commission centrale de sécurité
Session du 01 Juillet 2026

PV_CCS_1013/INF.02

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

Référence :

- Décret 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires
- Arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution

I/ Introduction :

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

La dernière modification de la division 240 a été validée par la CCS en octobre 2025. Cette modification portait entre-autre sur la clarification de la procédure de prêt de navire, une meilleure intégration des exemptions à la division 240 et une meilleure séparation des activités en définissant la planche nautique à moteur ;

Le présent PV propose 5 modifications dans le but de :

- Répondre à la recommandation 2025-R-11 du BEA MER
- Répondre à la recommandation 2025-R-13 du BEA MER
- Intégrer les Down-Wind Stand Up Paddle dans la division 240
- Renforcer le matériel d'armement et de sécurité pour les planches nautiques à moteur en raison de la forte accidentologie rencontrée sur le terrain et des remontées d'expérience de la Fédération Française de motonautisme
- Rendre obligatoire le port du coupe-circuit pour les annexes

Modification n°1 présenté en CCS 1008 (INF.01)

Pour répondre aux recommandations du BEA-MER n°2025-R-11 :

2025-R-11 : de modifier l'arrêté de 2008 en abaissant fortement la puissance motrice des VNM autorisés dans le cadre des randonnées encadrées pour les personnes non titulaires du permis plaisance et en réduisant le nombre de VNM que peut encadrer un moniteur stagiaire.

Afin de répondre à la recommandation du BEA-MER, la MNP propose à la commission d'imposer un dispositif de contrôle à distance des VNM en sortie encadrées.

II/ Développement :

Après avoir entendu les arguments de la FFM :

- Formation des encadrants : BPJEPS en France, 1 000h+ de formation
- Les autres pays compensent le manque de formation par un bridage plus important
- Un bridage supplémentaire serait dévalorisant pour le BPJEPS
- Un nouveau bridage pourrait aussi détourner les clients vers d'autres pratique (rappel : 250 bases nautiques de VNM en France, 1,2M de pratiquant sur les bases nautiques, fort impact économique avec plus de 12 saisonniers par bases + emplois indirects)
- Un bridage supplémentaire obligerait les bases à posséder plusieurs flottes selon l'activité (location ou randonnée encadrée)

Une solution alternative est proposée :

Il s'agit de rendre obligatoire l'ajout d'un dispositif externe de contrôle à distance des VNM qui serait actif lors des randonnées encadrées. Ce dispositif peut contrôler en direct depuis le VNM du moniteur ou depuis la terre :

- La puissance des VNM en groupe ou individuellement
- La zone de navigation possible pour le groupe de VNM
- La réduction automatique et immédiate de la propulsion du VNM en cas de risque de collision

Article 240-2.12 : Conditions d'utilisation des véhicules nautiques à moteur
(Modifié par arrêtés du 06/05/19, 01/10/2023, du 11/10/24 et du 21/05/26)

Les véhicules nautiques à moteur effectuent une navigation exclusivement diurne.

La navigation des véhicules nautiques à moteur conçus pour embarquer au maximum une personne est limitée à 2 milles d'un abri.

La navigation des véhicules nautiques à moteur conçus pour embarquer plus d'une personne est limitée à 6 milles d'un abri.

Quelle que soit leur distance d'un abri, y compris à moins de 300 m de celui-ci, leurs pratiquants doivent porter en permanence :

- Un équipement individuel de flottabilité. Les niveaux de performances présentées par cet EIF sont de :
 - 50 jusqu'à 2 milles d'un abri ;
 - 100 de 2 milles à 6 milles d'un abri.
- Un équipement néoprène (short, shorty ou combinaison intégrale) d'une épaisseur minimale de 2mm, visant à prévenir les risques de blessures qui pourraient être provoquées par le jet de la turbine en cas de chute à l'arrière du véhicule nautique à moteur.

Dans le cadre d'une randonnée encadrée, chaque véhicule nautique à moteur confié à un pratiquant non titulaire du permis plaisance est équipé d'un dispositif externe permettant, pendant la durée de l'activité, le contrôle à distance par l'encadrant, depuis un véhicule nautique à moteur ou depuis un poste de contrôle à terre, des paramètres suivants :

- la modulation de la puissance motrice d'un groupe de véhicules nautiques à moteur ;
- la modulation de la puissance motrice d'un véhicule nautique à moteur pris individuellement ;
- La limitation de la zone de navigation autorisée pour un véhicule nautique à moteur ou pour un groupe de véhicules nautiques à moteur ;
- La réduction automatique et immédiate de la propulsion d'un véhicule nautique à moteur en cas de situation de danger avéré ou imminent, notamment afin de prévenir un risque de collision.

Le dispositif ne doit être ni accessible ni manipulable par les pratiquants.

En dehors des eaux territoriales françaises, le pavillon national doit être arboré.

1. Navigation à moins de 2 milles d'un abri – matériel d'armement et de sécurité basique des véhicules nautiques à moteur

A moins de 2 milles d'un abri, les véhicules nautiques à moteur doivent embarquer le matériel d'armement et de sécurité basique ainsi constitué :

- Un moyen de repérage lumineux individuel. Il doit être étanche et avoir une autonomie d'au moins 6 heures. Il peut être de type lampe flash ou lampe torche. Il peut également être de type cyalume, à condition que ce dispositif soit assujéti à chaque équipement individuel de flottabilité ou porte effectivement par chaque personne à bord ;
- Un dispositif permettant le remorquage (point d'amarrage et bout de remorquage) ;
- Un moyen de connaître les heures et coefficients de marée du jour et de la zone considérée ou leur connaissance.

2. Navigation de 2 milles à 6 milles d'un abri – matériel d'armement et de sécurité côtier des véhicules nautiques à moteur

De 2 milles à 6 milles d'un abri, les véhicules nautiques à moteur doivent embarquer, outre le matériel d'armement et de sécurité basique prévu au 1. du présent article, le matériel d'armement et de sécurité côtier ainsi constitué :

- Trois feux rouges à main conformes aux dispositions de la division 311 du règlement ;
- Un compas magnétique de route, conforme aux dispositions du 5. de l'article 240-2.04.
- La ou les cartes marines, ou encore leurs extraits, officiels, élaborés à partir des informations d'un service hydrographique national. Elles couvrent les zones de navigation fréquentées, sont placées sur support papier ou sur support électronique et son appareil de lecture, et sont tenues à jour ;
- Le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM), ou un résumé textuel et graphique, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes ou sur support électronique et son appareil de lecture ;
- Un document décrivant le système de balisage de la zone fréquentée, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes ou sur support électronique et son appareil de lecture.

AVIS DE LA COMMISSION

Le présent projet de modification est soumis à consultation, vous pouvez adresser vos commentaires au rapporteur qui a présenté le PV.

Modification n°2 : Présenté en CCS 1008 (INF.01)

Pour répondre aux recommandations du BEA-MER n°2025-R-13 :

2025-R-13 : de rendre obligatoire le port du casque pour les clients des randonnées encadrées de VNM.

Dans le cadre de cette recommandation, la MNP a consulté la Fédération Française du Motonautisme (FFM) et le Service de Santé des Gens de Mer (SSGM) qui a consulté également un chef de service d'un SCMM (Samu de Coordination Médicale Maritime). Considérant les résultats de la consultation explicité ci-après, la MNP propose de modifier la D240 en ce sens.

II/ Développement :

Aujourd'hui, le matériel d'armement et de sécurité que les VNM doivent embarquer est donné par l'article 240-2.12 :

*Article 240-2.12 : Conditions d'utilisation des véhicules nautiques à moteur
(Modifié par arrêtés du 06/05/19, 01/10/2023 et du 11/10/24)*

Les véhicules nautiques à moteur effectuent une navigation exclusivement diurne. La navigation des véhicules nautiques à moteur conçus pour embarquer au maximum une personne est limitée à 2 milles d'un abri.

La navigation des véhicules nautiques à moteur conçus pour embarquer plus d'une personne est limitée à 6 milles d'un abri.

Quelle que soit leur distance d'un abri, y compris à moins de 300 m de celui-ci, leurs pratiquants doivent porter en permanence :

- *Un équipement individuel de flottabilité. Les niveaux de performances présentées par cet EIF sont de :
 - 50 jusqu'à 2 milles d'un abri ;
 - 100 de 2 milles à 6 milles d'un abri.*
- *Un équipement néoprène (short, shorty ou combinaison intégrale) d'une épaisseur minimale de 2mm, visant à prévenir les risques de blessures qui pourraient être provoquées par le jet de la turbine en cas de chute à l'arrière du véhicule nautique à moteur.*

En dehors des eaux territoriales françaises, le pavillon national doit être arboré.

1. Navigation à moins de 2 milles d'un abri – matériel d'armement et de sécurité basique des véhicules nautiques à moteur

A moins de 2 milles d'un abri, les véhicules nautiques à moteur doivent embarquer le matériel d'armement et de sécurité basique ainsi constitué :

- *Un moyen de repérage lumineux individuel. Il doit être étanche et avoir une autonomie d'au moins 6 heures. Il peut être de type lampe flash ou lampe torche. Il peut également être de type cyalume, à condition que ce dispositif soit assujéti à chaque équipement individuel de flottabilité ou porte effectivement par chaque personne à bord ;*
- *Un dispositif permettant le remorquage (point d'amarrage et bout de remorquage) ;*
- *Un moyen de connaître les heures et coefficients de marée du jour et de la zone considérée ou leur connaissance.*

2. Navigation de 2 milles à 6 milles d'un abri – matériel d'armement et de sécurité côtier des véhicules nautiques à moteur

De 2 milles à 6 milles d'un abri, les véhicules nautiques à moteur doivent embarquer, outre le matériel d'armement et de sécurité basique prévu au 1. du présent article, le matériel d'armement et de sécurité côtier ainsi constitué :

- *Trois feux rouges à main conformes aux dispositions de la division 311 du règlement ;*

- *Un compas magnétique étanche, conforme aux normes ISO pertinentes ou un système de positionnement satellitaire étanche faisant fonction de compas ;*
- *La ou les cartes marines, ou encore leurs extraits, officiels, élaborés à partir des informations d'un service hydrographique national. Elles couvrent les zones de navigation fréquentées, sont placées sur support papier ou sur support électronique et son appareil de lecture, et sont tenues à jour ;*
- *Le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM), ou un résumé textuel et graphique, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes ou sur support électronique et son appareil de lecture ;*
- *Un document décrivant le système de balisage de la zone fréquentée, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes ou sur support électronique et son appareil de lecture.*

À la suite de l'accident survenu à Arcachon le 4 août 2024 lors d'une randonnée encadrée de véhicules nautiques à moteur (VNM), le BEA-MER a formulé la recommandation 2025-R-13, visant à rendre obligatoire le port du casque pour les clients participant à des randonnées encadrées de VNM.

Cette recommandation repose sur une analyse de risque spécifique à ce type de pratique, caractérisée par :

- Une navigation en groupe, impliquant une proximité constante entre les engins ;
- La présence fréquente de pratiquants non titulaires du permis mer, la randonnée encadrée pouvant légalement être pratiquée sans permis ; (Arrêté du 1^{er} Avril 2008 relatif à l'initiation et à la randonnée encadrées en véhicule nautique à moteur)
- Une probabilité accrue de collisions inter-VNM, de chutes à vitesse significative ou d'abordages, exposant directement les pratiquants à des traumatismes crâniens.

Une consultation a été menée auprès d'un professionnel de santé afin d'évaluer la pertinence sanitaire de la recommandation. Il en ressort les éléments suivants :

- La littérature scientifique spécifique aux traumatismes crâniens en VNM est à ce jour limitée, ce qui ne permet pas de disposer de statistiques consolidées propres à cette pratique.
- Toutefois, au regard des mécanismes accidentogènes observés (chutes, collisions, projections), une analogie pertinente peut être établie avec d'autres sports nautiques exposant à des impacts à vitesse élevée, tels que le wingfoil, le kitesurf, le windsurf ou le surf.
- Dans ces disciplines, le port du casque s'est progressivement imposé comme une pratique courante, à l'exception notable du surf, où les vitesses et configurations d'impact diffèrent.
- À titre d'exemple opérationnel, la SNSM a fait le choix du port systématique du casque lors de l'utilisation de VNM dans ses missions, traduisant une reconnaissance explicite du risque de traumatismes crâniens.

En conséquence, **le corps médical consulté exprime un avis favorable à la recommandation du BEA-MER**, considérant que le port du casque constitue une mesure de prévention proportionnée face aux risques identifiés.

La FFM a également été consultée en amont de la rédaction du procès-verbal.

La FFM n'est pas opposée au principe du port du casque en VNM, qu'elle reconnaît comme un équipement de protection pertinent. Elle souligne toutefois un risque de rupture d'égalité entre usagers si l'obligation était limitée aux seules randonnées encadrées.

Selon la FFM, une telle distinction pourrait générer une dissonance dans la perception du risque, laissant entendre que les autres formes de pratique (notamment la location de VNM avec permis) seraient intrinsèquement moins dangereuses, alors que des situations à risque similaires peuvent s'y produire (vitesse, trafic dense, erreurs de manœuvre). Dans cette optique, la FFM estime qu'une obligation ciblée pourrait être perçue comme incohérente par les pratiquants inexpérimentés et les professionnels.

En conséquence, **la FFM propose d'étendre l'obligation du port du casque à l'ensemble des usagers de VNM**, indépendamment du cadre de pratique (randonnée encadrée, location avec permis, usage personnel).

La MNP propose, sur la base des consultations réalisées, de suivre la recommandation du BEA-MER, et même d'étendre l'obligation du port du casque à tous les usagers de VNM. La MNP propose la modification suivante :

*Article 240-2.12 : Conditions d'utilisation des véhicules nautiques à moteur
(Modifié par arrêtés du 06/05/19, 01/10/2023 et du 11/10/24)*

Les véhicules nautiques à moteur effectuent une navigation exclusivement diurne. La navigation des véhicules nautiques à moteur conçus pour embarquer au maximum une personne est limitée à 2 milles d'un abri.

La navigation des véhicules nautiques à moteur conçus pour embarquer plus d'une personne est limitée à 6 milles d'un abri.

Quelle que soit leur distance d'un abri, y compris à moins de 300 m de celui-ci, leurs pratiquants doivent porter en permanence :

- *Un équipement individuel de flottabilité. Les niveaux de performances présentées par cet EIF sont de :
 - 50 jusqu'à 2 milles d'un abri ;
 - 100 de 2 milles à 6 milles d'un abri.*
- *Un équipement néoprène (short, shorty ou combinaison intégrale) d'une épaisseur minimale de 2mm, visant à prévenir les risques de blessures qui pourraient être provoquées par le jet de la turbine en cas de chute à l'arrière du véhicule nautique à moteur.*
- *Un casque de sécurité adapté à la pratique de l'activité, dont le choix est laissé à l'appréciation du pratiquant.*

En dehors des eaux territoriales françaises, le pavillon national doit être arboré.

[...]

À l'issue de la période de consultation et des travaux conduits par la MNP, il apparaît que **le principe du port du casque en VNM fait l'objet d'un consensus relativement large parmi les acteurs consultés.**

Le corps médical considère cette mesure comme pertinente au regard des mécanismes accidentogènes observés dans la pratique. **La FFM** ne s'oppose pas non plus au port du casque et estime même qu'une éventuelle obligation devrait, dans un souci de cohérence, s'appliquer à l'ensemble des pratiquants de VNM. De même, plusieurs acteurs reconnus du secteur ont d'ores et déjà intégré le port du casque dans leurs pratiques opérationnelles. **La SNSM** impose notamment le port d'un casque lors de l'utilisation de véhicules nautiques à moteur dans le cadre de ses missions. Certaines bases nautiques et structures d'encadrement mettent à disposition des clients des casques afin de réduire le risque de traumatisme crânien.

Ces éléments témoignent d'une reconnaissance croissante du risque associé aux chocs à la tête lors de l'utilisation des VNM ainsi que de l'intérêt du casque comme équipement de protection.

Toutefois, les investigations menées ont mis en évidence l'absence de référentiel technique adapté à la pratique du véhicule nautique à moteur.

En effet, le matériel d'armement et de sécurité imposé par la réglementation doit pouvoir être défini de manière objective et reposer sur des critères techniques vérifiables. Or, à ce jour, aucune norme harmonisée, aucun marquage ni aucun référentiel reconnu ne couvre spécifiquement l'usage des casques dans le cadre de la pratique du véhicule nautique à moteur.

La norme EN 1385, identifiée au cours des travaux comme le référentiel le plus proche de l'usage recherché, ne peut être retenue comme fondement d'une obligation réglementaire. **Son domaine d'application est expressément limité au canoë-kayak et aux sports en eaux vives pratiqués sur des embarcations non motorisées.** Les exigences qu'elle contient ont été élaborées au regard des risques propres à ces activités, notamment les chocs contre des obstacles rocheux en rivière, et ne permettent donc pas de présumer de son adéquation à la pratique du véhicule nautique à moteur.

Dans ces conditions, la MNP considère qu'il n'est pas possible, à ce stade, d'introduire dans la division 240 une obligation réglementaire de port du casque reposant sur un fondement technique suffisamment robuste et juridiquement sécurisé.

Des échanges conduits avec plusieurs équipementiers laissent toutefois apparaître que des travaux sont actuellement en cours afin de développer ou faire certifier des casques spécifiquement destinés à la pratique des sports nautiques motorisés. La MNP poursuivra sa veille sur ce sujet et réexaminera l'opportunité d'une évolution réglementaire dès lors qu'un référentiel technique adapté sera disponible.

Suite à donner, proposition de la mission du nautisme et de la plaisance :

Dans l'attente, la MNP recommande aux pratiquants de véhicules nautiques à moteur ainsi qu'aux professionnels organisant des randonnées encadrées ou des locations de promouvoir et de privilégier le port d'un casque adapté aux contraintes de l'activité. Une attention particulière devrait être portée au choix de cet équipement pour les pratiquants novices ou peu expérimentés ainsi que dans les situations présentant un risque accru de collision, notamment lors des navigations en groupe ou dans des zones à forte densité d'utilisateurs.

Modification n°3 présenté en CCS 1008 (INF.01)

La Fédération Française de Surf a fait remonter à la CCS une lacune dans la D240 à propos d'une pratique, le Down Wind Sup Foil (DWSUPF par la suite)

II/ Développement :

Les différents supports sont définis à l'Art. 240-1.02.III

Art 240-1.02 Définitions

(Modifié par arrêtés du 04/12/09, 06/05/19, 01/10/23 et 11/10/24)

[...]

III – Définitions des embarcations

[...]

6. Planche à voile : quelle que soit sa longueur, flotteur sur lequel le pratiquant se tient en équilibre dynamique, et dont la propulsion est assurée par une voile solidaire.

7. Planche aérotractée (kite surf, wingfoil) : quelle que soit sa longueur, flotteur sur lequel le pratiquant se tient en équilibre dynamique, et dont la propulsion est assurée par une aile aérotractrice.

8. Planche à pagaie (Stand Up Paddle Board) : Planche sur laquelle le pratiquant se tient debout, propulsée et dirigée au moyen d'une pagaie.

[...]

11. Planche à pagaie à sustentation hydrodynamique :

Planche flottante, quelle que soit sa longueur, équipée d'un dispositif de sustentation hydrodynamique, utilisant la vitesse acquise pour générer une portance permettant au support de s'élever au-dessus de la surface de l'eau.

La propulsion est assurée, selon les phases de navigation, par l'énergie humaine et/ou par l'énergie du milieu (houle).

La direction est assurée par la combinaison de l'utilisation d'une pagaie et des mouvements du corps du pratiquant, en équilibre dynamique.

L'adjonction, à titre accessoire, d'un système d'assistance électrique est possible, mais pas nécessaire à la pratique de l'activité.

La planche est conçue de manière à présenter une flottabilité suffisante pour permettre au pratiquant de rester à la surface de l'eau et de rejoindre un abri par ses propres moyens en l'absence de sustentation.

11.→12.

Ensuite, l'emport de matériel d'armement et de sécurité est distribué entre tous les supports à l'article 240-2.01.

Art 240-2.01 Dispositions générales

(Modifié par arrêtés du 06/05/19, 01/10/23 et 11/10/24)

[...]

8. Le tableau ci-dessous récapitule les conditions et limites d'utilisation des embarcations régies par la présente division.

	Zones de navigation et matériel d'armement et de sécurité afférent				
	Jusqu'à 300 m d'un abri	De 300 m à moins de 2 MN d'un abri	De 2 MN à moins de 6 MN d'un abri	De 6 MN à moins de 60 MN d'un	A partir de 60 MN d'un abri

				abri	
Navires	Basique Art. 240-2.03		Côtier Art. 240-2.04	Semi-hauturier Art. 240-2.05	Hauturier Art. 240-2.06
Annexes	Basique spécifique 240-2.09	Navigation interdite	Navigation interdite	Navigation interdite	Navigation interdite
Engins de plage	Aucun matériel requis	Navigation réservée à la pratique encadrée Art. 240-2.08	Navigation interdite	Navigation interdite	Navigation interdite
Embarcations propulsées par l'énergie humaine hors engins de plage	Aucun matériel requis	Basique spécifique Art. 240-2.10	Côtier spécifique Art. 240-2.10 Navigation interdite aux planches à pagaie	Navigation interdite	Navigation interdite
Planches à voile, planches aérotractées, planches nautiques à moteur et planches à pagaie à sustentation hydrodynamique	Aucun matériel requis	Basique spécifique Art. 240-2.11	Navigation interdite	Navigation interdite	Navigation interdite
Véhicules nautiques à moteur	Basique spécifique Art. 240-2.12		Côtier spécifique Navigation réservée aux VNM ≥ 2 places Art. 240-2.12	Navigation interdite	Navigation interdite
Engins à sustentation hydropropulsés	Basique spécifique Art. 240-2.13		Navigation interdite	Navigation interdite	Navigation interdite

[...]

Cela entraîne donc également une modification de l'article 240-2.11

Article 240-2.11 : Conditions d'utilisation des planches à voiles, planches aérotractées, planches nautiques à moteur et des planches à pagaie à sustentation hydrodynamique
(Modifié par Arrêté du 06/05/19 et du 11/10/24)

1. Les planches à voile, les planches aérotractées, les planches nautiques à moteur et les planches à pagaie à sustentation hydrodynamique effectuent une navigation exclusivement diurne.

Leur navigation est limitée à une distance d'un abri n'excédant pas 2 milles.

Les planches aérotractées comportent un identifiant de la personne, physique ou morale, qui en est le propriétaire et permettant de la contacter. Cet identifiant, en caractères d'un centimètre minimum de hauteur, doit être inscrit sur la voile ou sur un support qui en est solidaire. Il doit être constitué soit par le nom, soit par les coordonnées téléphoniques ou électroniques du propriétaire ou par plusieurs de ces identifiants.

Pour les planches à pagaie à sustentation hydrodynamique, le pratiquant doit, lors de la navigation, être équipé d'un dispositif de liaison au flotteur, permettant de rester en contact permanent avec la planche en cas de chute.

A partir de 300 m d'un abri, ils doivent porter en permanence le matériel d'armement et de sécurité basique ainsi constitué :

- Une aide à la flottabilité d'une capacité minimale de 50 N ou une combinaison humide en néoprène ou sèche assurant au minimum une protection du torse et de l'abdomen, une flottabilité positive et une protection thermique ;

- Un moyen de repérage lumineux individuel. Il doit être étanche et avoir une autonomie d’au moins 6 heures. Il peut être de type lampe flash, lampe torche ou cyalume.
2. Les planches à voile et planches aérotractées qui effectuent des navigations dans le cadre des préparations à des événements sportifs et lors de compétitions, organisées par un organisme d’Etat ou par une structure membre de la fédération sportive délégataire désignée par le ministre chargé des sports, peuvent naviguer jusqu’à 6 milles d’un abri, sous réserve :
- Que les pratiquants portent effectivement une aide à la flottabilité d’un niveau de performance 50 et une combinaison humide en néoprène ou sèche assurant au minimum la protection du torse et de l’abdomen ;
 - Que les pratiquants portent un moyen de repérage lumineux individuel, étanche, ayant une autonomie d’au moins 6 heures ;
 - Que des bateaux d’encadrement et d’intervention (BEI) soient présents, sur le plan d’eau et à proximité des pratiquants, en nombre suffisant, d’une puissance suffisante, et avec du personnel d’encadrement qualifié, pour assurer la sécurité de l’activité et la récupération des matériels dérivants ;
 - Que le ou les bateaux d’encadrement et d’intervention soient en capacité d’embarquer la totalité des pratiquants ;
 - Qu’un émetteur-récepteur VHF soit embarqué sur chaque BEI, en complément des dispositions des articles 240-2.01 et 240-2.04.

AVIS DE LA COMMISSION

La commission émet un avis favorable à la proposition de modification.

Modification n°4

A la suite de plusieurs alertes de différentes ULAM (06, 34, 62 en particulier), il apparaît que les loisirs nautiques connaissent un fort développement. L'usage de petits engins, proche du rivage, parfois à grande vitesse pose des enjeux forts en matière de sécurité. Il ressort que les planches nautiques à moteurs sont particulièrement concernées. De nombreux cas de blessures superficielles ont été remontés par la FFM ou certaines ULAM. Leur recensement est rendu difficile par la nature même de l'activité. En effet, les usagers rentrant à terre avant de déclarer leurs blessures, ils sont pris en charge par les SDIS et ne sont pas encore tous identifiés par le SNOSAN.

D'après les alertes que la MNP a reçus, il semblerait qu'une majorité de ces blessures sont aggravées par les pratiques divergentes en termes de port d'équipement de sécurité. Certains pratiquant portent un casque, une combinaison néoprène et un EIF alors que d'autre ne revêtent qu'un maillot de bain.

La FFM demande à la commission d'étudier la possibilité de renforcer les exigences en terme d'emport de matériel d'armement et de sécurité lors de la pratique de ce sport.

II/ Développement :

Une planche nautique à moteur est définie de cette manière dans la division 240 :

Art 240-1.02.III.4 :

Planche nautique à moteur : Planche de longueur de coque inférieure à 2,5 m, équipée d'un moteur de propulsion thermique ou électrique, avec ou sans foil, permettant d'effectuer une navigation grâce à la seule énergie du moteur, et contrôlé par une gâchette ou tout autre dispositif de commande.

Sont exclues de cette définition les planches nautiques à assistance électrique, dont le dispositif électrique compléte temporairement l'action humaine, sans s'y substituer ni permettre la propulsion continue de la planche. La principale source de déplacement est assurée par les mouvements du pratiquant ou par l'énergie des vagues, du vent ou d'une rame.

L'article 240-2.02.8 donne les limites de navigations auxquelles sont soumises les planches nautiques à moteur :

	Zones de navigation et matériel d'armement et de sécurité afférent				
	Jusqu'à 300 m d'un abri	De 300 m à moins de 2 MN d'un abri	De 2 MN à moins de 6 MN d'un abri	De 6 MN à moins de 60 MN d'un abri	A partir de 60 MN d'un abri
Navires	Basique Art. 240-2.03		Côtier Art. 240-2.04	Semi-hauturier Art. 240-2.05	Hauturier Art. 240-2.06
Annexes	Basique spécifique 240-2.09	Navigation interdite	Navigation interdite	Navigation interdite	Navigation interdite
Engins de plage	Aucun matériel requis	Navigation réservée à la pratique encadrée Art. 240-2.08	Navigation interdite	Navigation interdite	Navigation interdite
Embarcations propulsées par l'énergie humaine hors engins de plage	Aucun matériel requis	Basique spécifique Art. 240-2.10	Côtier spécifique Art. 240-2.10 Navigation interdite aux planches à pagaie	Navigation interdite	Navigation interdite
Planches à voile, planches aérotractées et planches nautiques à moteur	Aucun matériel requis	Basique spécifique Art. 240-2.11	Navigation interdite	Navigation interdite	Navigation interdite

Ainsi, les planches nautiques à moteur peuvent aujourd'hui naviguer dans la bande des 300 sans matériel de sécurité et entre 300m et 2 milles nautiques en emportant le matériel Basique Spécifique prévu à l'article 240-2.11

Il est proposé de modifier l'article 240-2.11 comme suit :

Article 240-2.11 : Conditions d'utilisation des planches à voiles, planches aérotractées et planches nautiques à moteur

(Modifié par Arrêté du 06/05/19 et du 11/10/24)

1. Les planches à voile, les planches aérotractées ~~et les planches nautiques à moteur~~ effectuent une navigation exclusivement diurne.
Leur navigation est limitée à une distance d'un abri n'excédant pas 2 milles.
Les planches aérotractées comportent un identifiant de la personne, physique ou morale, qui en est le propriétaire et permettant de la contacter. Cet identifiant, en caractères d'un centimètre minimum de hauteur, doit être inscrit sur la voile ou sur un support qui en est solidaire. Il doit être constitué soit par le nom, soit par les coordonnées téléphoniques ou électroniques du propriétaire ou par plusieurs de ces identifiants.
A partir de 300 m d'un abri, ils doivent porter en permanence le matériel d'armement et de sécurité basique ainsi constitué :
 - Une aide à la flottabilité d'une capacité minimale de 50 N ou une combinaison humide en néoprène ou sèche assurant au minimum une protection du torse et de l'abdomen, une flottabilité positive et une protection thermique ;
 - Un moyen de repérage lumineux individuel. Il doit être étanche et avoir une autonomie d'au moins 6 heures. Il peut être de type lampe flash, lampe torche ou cyalume.
 - Un moyen de communication adapté
2. Les planches nautiques à moteur effectuent une navigation exclusivement diurne.
Leur navigation est limitée à une distance d'un abri n'excédant pas 2 milles.
Quel que soit la distance d'un abri, les pratiquants doivent porter en permanence
 - Un équipement individuel de flottabilité d'indice de performance supérieur ou égal à 50.
 - Un équipement néoprène (short, shorty ou combinaison intégrale) d'une épaisseur minimale de 2mm, visant à prévenir les risques de blessure.

- Un moyen de repérage lumineux individuel. Il doit être étanche et avoir une autonomie d'au moins 6 heures. Il peut être de type lampe flash, lampe torche ou cyalume.
 - Un moyen de communication adapté
3. Les planches à voile et planches aérotractées qui effectuent des navigations dans le cadre des préparations à des événements sportifs et lors de compétitions, organisées par un organisme d'Etat ou par une structure membre de la fédération sportive délégataire désignée par le ministre chargé des sports, peuvent naviguer jusqu'à 6 milles d'un abri, sous réserve :
- Que les pratiquants portent effectivement une aide à la flottabilité d'un niveau de performance 50 et une combinaison humide en néoprène ou sèche assurant au minimum la protection du torse et de l'abdomen ;
 - Que les pratiquants portent un moyen de repérage lumineux individuel, étanche, ayant une autonomie d'au moins 6 heures ;
 - Que des bateaux d'encadrement et d'intervention (BEI) soient présents, sur le plan d'eau et à proximité des pratiquants, en nombre suffisant, d'une puissance suffisante, et avec du personnel d'encadrement qualifié, pour assurer la sécurité de l'activité et la récupération des matériels dérivants ;
 - Que le ou les bateaux d'encadrement et d'intervention soient en capacité d'embarquer la totalité des pratiquants ;
 - Qu'un émetteur-récepteur VHF soit embarqué sur chaque BEI, en complément des dispositions des articles 240-2.01 et 240-2.04.

AVIS DE LA COMMISSION

Le présent projet de modification est soumis à consultation, vous pouvez adresser vos commentaires au rapporteur qui a présenté le PV.

Modification n°5

La Direction de la Mer en Martinique a sollicité la Mission du Nautisme et de la Plaisance afin de demander une clarification de la division 240 concernant l'obligation du port du coupe circuit pour les annexes. Constatant que beaucoup de plaisanciers sur les annexes, ne portent pas le coupe circuit au poignet et la rédaction actuelle de la division 240 contraint les ULAM à ne pouvoir faire que des recommandations sur le port du coupe circuit. Pourtant, les annexes peuvent être amenées à évoluer dans des environnements similaires aux navires à moteur avec des risques d'éjection similaire.

II/ Développement :

En effet, dans les définitions, la division 240 distingue les navires des annexes :

Art 240-1.02 :

III- Définitions des embarcations :

[...]

3. **Annexe** : embarcation utilisée à des fins de servitude ou de liaison depuis la terre ou à partir d'un navire porteur.

[...]

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

Pourtant, l'article 240-2.01 alinéa 7 relatif au port du coupe circuit ne fait référence qu'aux navires à moteur :

7. A bord des navires à moteurs de propulsion hors-bord avec commande à la barre ou en déporté, ainsi qu'à bord des véhicules nautiques à moteurs, lorsque ces navires ou véhicules nautiques à moteur en sont équipés, en application des réglementations nationales ou européennes applicables à leur date de construction, le dispositif filaire d'arrêt d'urgence coupant l'allumage ou les gaz en cas d'éjection du conducteur (coupe-circuit) doit être relié au poignet, ou à la jambe ou à un point fixe de l'équipement de flottabilité porté par ce dernier, dès-lors que le moteur est allumé.

Afin de prévenir le risque d'engagement intempestif de l'hélice ou bien de la turbine, lorsque le conducteur ne dispose pas de sa capacité à réagir instantanément avec la main à portée de la commande moteur, le coupe-circuit filaire ne doit en aucun cas être modifié (rallongé, déplacé) pour faciliter les mouvements du conducteur sur le navire.

Dans toutes les conditions de navigation, tout déplacement du conducteur sur le navire s'effectue après avoir éteint le moteur ou s'être assuré que ce dernier est au point mort et que l'hélice ne peut être mise en rotation.

Le présent alinéa s'applique également aux navires équipés de coupe-circuits électromagnétiques non filaires. Dans ce cas, lorsque plusieurs personnes sont présentes à bord, l'une d'elles doit rester en permanence au poste de pilotage afin de prévenir le risque d'engagement intempestif de l'hélice ou bien de la turbine.

En navigation, un second coupe-circuit filaire doit pouvoir être rapidement et facilement accessible à bord et son emplacement identifié par l'ensemble des personnes à bord :

- Afin de pouvoir redémarrer le moteur par la/les personnes éventuellement restée(s) sur le navire, et ;
- Pour aller chercher la personne tombée à l'eau.

Considérant que le risque d'éjection ou de d'engagement intempestif lors de manœuvre peut être similaire aux risques observés sur les navires à moteur ;

Considérant que les annexes peuvent présenter les mêmes caractéristiques (puissance, longueur) que certains navires soumis à cette obligation

Considérant l'environnement d'usage de ces annexes (haut fond, zones de mouillage, proximité de baigneurs, conditions météo parfois capricieuse, complexifiant les manœuvres)

Constatant la difficulté des acteurs de terrain à faire porter le coupe circuit aux plaisanciers sur les annexes

La Mission du Nautisme et de la Plaisance propose de modifier le dernier article comme suit :

7. A bord des navires à moteurs et des annexes de propulsion hors-bord avec commande à la barre ou en déporté, ainsi qu'à bord des véhicules nautiques à moteurs, lorsque ces navires ou véhicules nautiques à moteur en sont équipés, en application des réglementations nationales ou européennes applicables à leur date de construction, le dispositif filaire d'arrêt d'urgence coupant l'allumage ou les gaz en cas d'éjection du conducteur (coupe-circuit) doit être relié au poignet, ou à la jambe ou à un point fixe de l'équipement de flottabilité porté par ce dernier, dès-lors que le moteur est allumé.

Afin de prévenir le risque d'engagement intempestif de l'hélice ou bien de la turbine, lorsque le conducteur ne dispose pas de sa capacité à réagir instantanément avec la main à portée de la commande moteur, le coupe-circuit filaire ne doit en aucun cas être modifié (rallongé, déplacé) pour faciliter les mouvements du conducteur sur le navire.

Dans toutes les conditions de navigation, tout déplacement du conducteur sur le navire s'effectue après avoir éteint le moteur ou s'être assuré que ce dernier est au point mort et que l'hélice ne peut être mise en rotation.

Le présent alinéa s'applique également aux navires équipés de coupe-circuits électromagnétiques non filaires. Dans ce cas, lorsque plusieurs personnes sont présentes à bord, l'une d'elles doit rester en permanence au poste de pilotage afin de prévenir le risque d'engagement intempestif de l'hélice ou bien de la turbine.

En navigation, un second coupe-circuit filaire doit pouvoir être rapidement et facilement accessible à bord et son emplacement identifié par l'ensemble des personnes à bord :

- Afin de pouvoir redémarrer le moteur par la/les personnes éventuellement restée(s) sur le navire, et ;
- Pour aller chercher la personne tombée à l'eau.

AVIS DE LA COMMISSION

La commission émet un avis favorable à la proposition de modification.