

# DOSSIER DE PRESSE

## **Plaisance :**

**simplifier  
moderniser  
responsabiliser**

Conférence de presse de Monsieur François GOULARD,  
secrétaire d'Etat aux transports et à la mer

Vendredi 17 septembre 2004  
La Rochelle Le Grand Pavois - Port des Minimes

# SOMMAIRE

	Page
Historique	3
Lignes directrices de la réforme	5
Principales dispositions	7
<i>Annexes</i>	
1 Les radeaux de survie	9
2 Armement de sécurité : matériels obligatoires	10
3 Procédures de conformité pour navires et embarcations non marqués CE	13

# Rappel historique de la réglementation de la navigation de plaisance en France

## Les origines

La France s'est dotée d'une réglementation spécifique pour la navigation de plaisance dans les années 60 en accompagnement du remarquable essor de cette activité lors des années "Tabarly". La réglementation française, alors très novatrice en matière de sécurité des navires, a d'ailleurs largement contribué au succès des constructeurs français au plan mondial.

La fameuse "division 224" toujours en vigueur à ce jour est une annexe de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires pris en application du décret du 30 août 1984 lui-même pris en application de la loi du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution.

Ce texte, modifié onze fois depuis sa parution, porte sur :

- la *réglementation* de la construction des navires et embarcations de plaisance,
- l'*équipement* de sécurité obligatoire.

## La réglementation communautaire

L'émergence d'une réglementation européenne portant exclusivement sur la construction des navires de plaisance de série a introduit des modifications essentielles dans ce domaine :

- Les navires sont classés en catégories de conception permettant d'affronter différentes conditions de mer et non pas en fonction d'une catégorie de navigation leur permettant un éloignement maximal d'un abri différent pour chacune d'entre elles,
- Les Etats abandonnent leurs prérogatives en matière de contrôle a priori de la construction (celui ci relève maintenant des constructeurs eux-mêmes assistés, dans certains cas, par des organismes notifiés),
- Un seul référentiel technique pour tous les États membres.

Cette modification a été introduite par la directive européenne du 16 juin 1994 transposée en droit français par le décret du 4 juillet 1996. Ce nouveau dispositif est entré en vigueur le 16 juin 1998.

Cette réglementation européenne couvre pratiquement l'ensemble des navires de plaisance de 2,5 à 24 mètres en matière de construction. Toutefois, elle ne prend pas en compte certains types d'embarcations. Il s'agit notamment :

- des constructions amateur,
- des prototypes et bateaux expérimentaux,
- des bateaux du patrimoine,
- des petites embarcations telles que les canoës-kayaks, et les véhicules nautiques à moteur\* (les scooters des mers).

Ces embarcations restent sous la responsabilité des Etats membres. Ainsi, en France, les règles de sécurité applicables à la construction de ces embarcations sont contenues dans la division 224.

### **Préparation de la réforme de la division 224**

Dès 1997, des premières réflexions sur l'adaptation de la réglementation française à cette situation nouvelle ont été initiées. En point de départ, Il fallait en effet trouver une correspondance entre les nouvelles classifications de construction des navires : les catégories de conception et les catégories de navigation utilisées pour le matériel de sécurité. Il fallait surtout répondre à l'attente des plaisanciers et des professionnels qui souhaitaient une clarification de la réglementation.

Le conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques a remis un rapport le 31 mars 2004.

A la demande de monsieur François GOULARD, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, un projet d'arrêté a été soumis à une large consultation auprès des services des affaires maritimes comme de la filière du nautisme.

\*à noter, que pour les VNM, suite à l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2005 d'une modification de la directive du 16 juin 1994, ils seront intégrés dans le champ d'application de la réglementation européenne .

## **Lignes directrices de la réforme**

La division "224" de l'arrêté du 23 novembre 1987 régit, aujourd'hui encore, la sécurité des navires et embarcations de plaisance. Ce texte porte essentiellement sur les règles de construction des navires et embarcations de plaisance, les catégories de navigation en fonction de l'éloignement d'un abri et le matériel de sécurité obligatoire.

En seize ans, l'évolution des techniques, l'émergence d'une réglementation européenne sur la construction des navires de plaisance et une meilleure connaissance de la réalité de la pratique ont rendu nécessaire la réécriture de la division 224.

François GOULARD, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, a choisi d'entreprendre une refonte en profondeur de ce texte, qui concerne environ 4 millions de plaisanciers, afin de répondre aux principaux objectifs suivants :

- Offrir un meilleur niveau de sécurité en adaptant la liste du matériel obligatoire à la réalité des besoins des plaisanciers et à la distance d'éloignement d'un abri,
- Clarifier les dispositions applicables aux constructions amateur,
- Harmoniser les textes nationaux avec la réglementation européenne,
- Recourir à la normalisation européenne et internationale.

### **Les principes de base qui ont présidé à la rédaction de ce texte sont :**

- De définir des objectifs de sécurité plutôt, que des moyens précis : par exemple, pour se localiser au large, le plaisancier aura le choix entre un sextant, un GPS, un Loran, etc.
- De laisser le soin aux constructeurs de matériels de définir eux-mêmes la durée de vie et le rythme de maintenance,
- De permettre au plaisancier d'adapter le matériel d'armement et de sécurité en fonction de son éloignement effectif d'un abri et non plus des catégories de navigation attachées à chaque navire, qui seront supprimées.

### **La confiance plutôt que le contrôle a priori**

Cette réforme est proposée aux plaisanciers comme un contrat de confiance : la confiance est accordée a priori aux plaisanciers puisqu'ils auront la faculté d'emporter à bord le matériel nécessaire à la navigation pratiquée. Par exemple, avec un navire de haute mer, il ne sera pas obligatoire d'emporter un radeau de survie pour effectuer une navigation côtière.

**La responsabilisation des plaisanciers**

La possibilité de choisir, pour partie, son matériel d'armement ou de sécurité en fonction de son programme de navigation se substituera à l'obligation de disposer des matériels définis et imposés par l'administration en fonction d'une catégorie de navigation attachée à chaque navire ou embarcation.

**L'adaptation du matériel aux évolutions techniques**

Il faut noter que la plaisance ne fait pas partie des activités nautiques les plus dangereuses. Les rares accidents mortels sont le plus souvent dus à des erreurs de comportement ou de jugement plutôt qu'à des déficiences des navires ou de leur équipement, d'autant qu'avec l'amélioration des techniques de construction, les bateaux sont devenus plus sûrs.

Techniques récentes, le GPS, la cartographie électronique, la VHF, les balises de détresse et même le téléphone portable facilitent considérablement la recherche des plaisanciers en difficulté. De ce fait, certains équipements obligatoires tels que le sextant ou le compas de relèvement ne seront plus obligatoires.

**Le recours aux normes**

Le nouveau texte prévoit un recours systématique aux normes européennes et internationales élaborées conjointement par les professionnels et l'Etat.

Ces normes seront applicables à tous les constructeurs, professionnels ou amateurs. Comme les professionnels, les constructeurs amateurs deviendront responsables de la conformité aux normes de leurs constructions avec le concours éventuel d'organismes notifiés.

## Principales dispositions

La nouvelle rédaction de la division 224 concerne les "bateaux et navires de plaisance à usage personnel ou de formation, inférieurs à 24 mètres".

Cinq points essentiels fondent cette réforme.

- La question du radeau de survie,
- L'introduction d'une distance d'éloignement d'un abri et la suppression des six catégories de navigation,
- L'introduction de normes harmonisées dans un référentiel technique,
- La clarification des modalités de la construction amateur,
- La simplification de l'importation en France de navires européens non marqués CE.

### **La question du radeau de survie**

Le plaisancier pourra désormais s'équiper du moyen de sauvetage collectif adapté à sa navigation. Concrètement, s'il pratique une navigation au large, il aura le choix entre un radeau de survie et une annexe à gonflage automatique.

Le radeau et l'annexe ne seront plus soumis à la réglementation française, ils devront respecter les normes internationales.

A noter que la durée de vie des radeaux existants qui ont été conçus selon la réglementation française actuelle est prolongée, elle passe de 12 à 15 ans et la fréquence de révision est modifiée. Désormais ces radeaux seront vérifiés tous les trois ans.

### **L'introduction d'une distance d'éloignement d'un abri et la suppression des six catégories de navigation**

C'est la distance d'éloignement qui détermine le matériel nécessaire. L'armement de sécurité exigé au-delà d'une distance de 6 milles sera plus conséquent avec notamment, l'obligation d'embarquer un radeau de survie ou une annexe à gonflage automatique.

Pour les équipements, l'obligation demeure pour certains matériels comme les brassières, les fusées, etc. En revanche, les plaisanciers pourront choisir parmi les différentes solutions proposées par les fabricants, pour les appareils de mouillage, les moyens de communication ou les documents nautiques ...

### **L'introduction de normes harmonisées dans un référentiel technique**

Le recours systématique à un référentiel technique élaboré conjointement par les professionnels et les Etats européens contribue à améliorer le niveau de sécurité des navires puisqu'on prend en compte le calcul des structures, la flottabilité et la stabilité. La normalisation permettra également d'adapter en permanence les règles de construction aux évolutions technologiques puisque ces règles ne seront plus régies par un texte figé mais par des normes évolutives.

**La clarification des modalités de la construction amateur**

Jusqu'à cette réforme, la construction amateur était contrôlée par l'administration. Désormais les plaisanciers devront s'auto certifier et respecter la totalité des normes de construction, quand ils réalisent un navire de catégorie de conception C ou D.

Pour les navires de catégorie de conception A ou B, les exigences de flottabilité et de stabilité devront être vérifiées par un organisme notifié.

**La simplification de l'importation en France de navires européens non marqués CE,**

L'obligation, pour un plaisancier qui souhaitait immatriculer sous pavillon français un navire acquis avant juin 1998 dans un Etat membre de l'Union Européenne, d'obtenir une approbation des affaires maritimes (centre de sécurité des navires) est supprimée sous réserve que son navire dispose d'une "lettre de pavillon" de l'Etat d'origine. Toute fois ce navire est soumis aux dispositions concernant l'armement de sécurité.

## Annexe 1. les radeaux de survie

Les radeaux de survie commercialisés actuellement sont de classe II ou V «plaisance », leurs spécifications techniques sont définies par le chapitre 333-2 de la division 333. La durée de vie de ces radeaux de survie est portée à 15 ans. La périodicité de leur contrôle, précisée au sein de cette même division, est fixée à trois ans.

### **A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005**

Les dispositions du chapitre 333-2 de la division 333 relatives aux radeaux de sauvetage des navires de plaisance sont remplacées par celles de la norme ISO 9650 F-DIS :

- Les certificats d'approbation de type des radeaux de survie sont vérifiés par un organisme notifié.
- La durée de vie et la périodicité des contrôles est fixée par le constructeur.
- La capacité totale de l'engin - ou des engins - embarqué (s) doit permettre de recevoir toutes les personnes présentes à bord.
- Les navires de plaisance approuvés dans les anciennes 3<sup>ème</sup> ou 4<sup>ème</sup> catégories de navigation, qui sont conformes aux critères d'insubmersibilité, conservent la dérogation d'emport du radeau de survie.

### **L'annexe gonflable automatique**

Le radeau de survie peut être remplacé par une annexe gonflable par bouteille. Cette annexe doit satisfaire aux exigences suivantes:

- Etre certifiée CE,
- Etre construite de telle façon que sa forme et ses caractéristiques soient obtenues par une insufflation de gaz conservé sous pression ou tout autre procédé équivalent, à déclenchement automatique ou manuel,
- Etre munie d'une tente qui peut être mise en place manuellement.
- Etre munie d'un point d'attache placé à l'avant et permettant de fixer une bosse destinée au remorquage ou à l'amarrage. La bosse et son système de fixation doivent avoir une résistance à la rupture d'au moins 750 newtons. Le système de liaison à l'annexe doit être construit de façon qu'il n'endommage pas l'annexe au cas où il viendrait à casser.

Comme les radeaux, les annexes disposeront d'accessoires obligatoires.

## Annexe 2. Armement de sécurité : matériels obligatoires

Trois tableaux présentent la liste des matériels obligatoires à bord des navires.

- Tableau 1 : matériel pour toutes distances d'éloignement d'un abri,
- Tableau 2 : matériel complémentaire pour une distance d'éloignement inférieure à 6 milles d'un abri,
- Tableau 3 : matériel complémentaire pour une distance d'éloignement supérieure à 6 milles d'un abri.

<b>Tableau 1. Toutes distances d'éloignement d'un abri</b>	
Respect des règles internationales	- Tout navire doit disposer des équipements conformes aux dispositions du Règlement international pour prévenir les abordages en mer - 1 pavillon national.
Sécurité individuelle	Un système permettant la remontée à bord d'une personne tombée à l'eau.
Sécurité collective	- 3 feux rouges automatiques à main, - 1 miroir de signalisation, - 1 lampe torche étanche.
Sécurité du navire	- 1 seau rigide, - un système permettant d'obturer un trou dans la coque, - un nombre d'extincteur(s) conforme(s) pour les navires habitables, dont la durée de vie et la périodicité des contrôles est fixée par le fabricant, - l'outillage et le matériel permettant d'opérer de petits dépannages, notamment de pouvoir puger un décanteur et de réamorcer un moteur diesel.
Mouillage	1 ancre et 1 ligne de mouillage adaptées au navire et au lieu de navigation. La ligne de mouillage doit être fixée au navire.
Navigation	- 1 sonde à main ou tout autre moyen permettant de mesurer la profondeur d'eau.
Informations nautiques et documentation	- Règlement international pour prévenir les abordages en mer - Livre des feux - Annuaire des marées ou équivalent (sauf en Méditerranée) - Carte(s) papier et/ou électronique de(s) la région(s) fréquentée(s) Les informations nautiques doivent être à jour.

## Annexe 2. (suite)

<b>Tableau 2. Distance d'éloignement inférieure à 6milles d'un abri : matériel complémentaire</b>	
Sécurité individuelle	<p>-1 bouée de sauvetage, avec feu de retournement</p> <p>- Une aide à la flottabilité ou 1 gilet de sauvetage par personne présente à bord, approuvé dans l'un des pays de l'Union européenne. Pour les gilets, les modèles à gonflage buccal seul ne sont pas autorisés. Les gilets de sauvetage intégrés à un vêtement sont autorisés lorsqu'ils répondent aux exigences d'une norme.</p> <p>- A bord des navires de plongée, le port effectif d'une combinaison offrant une flottabilité minimale de 50 newtons dispense de l'obligation d'emport d'un gilet de sauvetage.</p>
Sécurité collective	<p>Une flottabilité totale de 142 newtons par personne est exigée, elle peut être assurée par un ou plusieurs des équipements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- une annexe gonflable ou rigide, permettant d'emporter le nombre de personnes présentes à bord,</li> <li>- un ou des engins flottants pouvant supporter les personnes se trouvant à bord.</li> </ul> <p>Les bateaux et navires marqués CE ne sont pas tenus d'embarquer ce matériel</p>
Sécurité du navire	- 1 système de pompage

## Annexe 2. (suite et fin)

<b>Tableau 3. Distance d'éloignement supérieure à 6 milles d'un abri : matériel complémentaire</b>	
Sécurité individuelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 bouée de sauvetage, avec feu de retournement,</li> <li>- 1 gilet de sauvetage par personne présente à bord. Les modèles à gonflage buccal seul ne sont pas autorisés. Les gilets de sauvetage intégrés à un vêtement sont autorisés.</li> <li>- 1 harnais par personne présente à bord pour les voiliers,</li> <li>- 1 harnais par embarcation pour les navires à moteur.</li> </ul> <p>Les harnais intégrés à un gilet de sauvetage ou à un vêtement sont autorisés.</p>
Sécurité collective	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 3 fusées à parachute,</li> <li>- 2 fumigènes,</li> <li>- 1 radeau de survie (cf. annexe 1 – Radeaux)</li> </ul> <p>Les certificats d'approbation des têtes de série des radeaux de survie de classe II et V sont vérifiés par un organisme notifié.</p>
Annexe gonflable automatique	Le radeau de survie peut être remplacé par une annexe gonflable par bouteille (cf. annexe 1 – Radeaux)
Sécurité du navire	- 1 système de pompage
Navigation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 compas magnétique</li> <li>- Le matériel permettant de faire le point, de tracer et de suivre une route.</li> </ul>
Météorologie	- Un dispositif permettant de recevoir les prévisions météorologiques à bord.
Informations nautiques et documentation	- 1 journal de bord permettant de retracer les éléments essentiels de la navigation (composition de l'équipage, heure d'appareillage, prévisions météorologiques et temps observé, position, cap suivi et vitesse à intervalles réguliers, consommation et réserve de carburant, tout incident, panne ou avarie à bord).

## Annexe 3 : procédures de conformité pour navires et embarcation non marqués CE

TYPE DE NAVIRE OU EMBARCATION	DOCUMENTS NECESSAIRES
<p><b>Pour les navires de conception A ou B suivants :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construction par un amateur,</li> <li>- Navire autre que navire de plaisance, conservé par son propriétaire qui désire obtenir le statut de navire de plaisance</li> </ul>	<p>Une attestation de conformité, établie par un organisme notifié, de la conformité du navire aux normes relatives à la flottabilité et à la stabilité et une attestation sur l'honneur, établie par le propriétaire, de la conformité du navire au référentiel technique à l'exception des normes relatives à la flottabilité et à la stabilité</p>
<p><b>Pour les navires de conception C ou D suivants :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construction par un amateur,</li> <li>- Navire autre que navire de plaisance, conservé par son propriétaire qui désire obtenir le statut de navire de plaisance</li> </ul>	<p>Une attestation sur l'honneur, établie par le propriétaire, de la conformité du navire au référentiel technique</p>
<p><b>Pour les navires suivants :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Navires expérimentaux</li> <li>- Prototypes</li> <li>- Navires de compétition</li> <li>- Submersibles</li> <li>- Aéroglisseurs</li> <li>- Hydroptères</li> </ul>	<p>Une attestation sur l'honneur, établie par le propriétaire et le chef de bord, de la conformité du navire au référentiel technique</p>
<p><b>Pour les bateaux du patrimoine</b></p>	<p>Une attestation de conformité établie par la Fondation du patrimoine maritime et fluvial sur la base du référentiel technique</p>
<p><b>Pour les voiliers multicoques habitables de conception A ou B</b></p>	<p>Une attestation sur l'honneur, établie par le propriétaire et le chef de bord, de la conformité du navire au référentiel technique et une attestation établie par un organisme notifié affirmant que le navire est conçu et construit de manière à avoir une flottabilité suffisante pour lui permettre de rester à flot en cas de retournement, et qu'il est pourvu de moyens d'évacuation efficaces en cas de retournement</p>
<p><b>Pour les voiliers multicoques habitables de conception C ou D</b></p>	<p>Une attestation sur l'honneur, établie par le propriétaire et le chef de bord, de la conformité du navire au référentiel technique et une attestation sur l'honneur établie par le constructeur affirmant que le navire est conçu et construit de manière à avoir une flottabilité suffisante pour lui permettre de rester à flot en cas de retournement et qu'il est pourvu de moyens d'évacuation efficaces en cas de retournement</p>
<p>Aucun bateau ou navire immatriculé après la production d'une attestation sur l'honneur ne peut être revendu pendant cinq ans sauf à produire une attestation établie par un organisme notifié.</p>	