



Gouvernement de la
Nouvelle-Calédonie

Direction
des affaires maritimes
de la Nouvelle-Calédonie

Commission régionale de
sécurité de Nouméa

PROCES-VERBAL

C.R.S. : XX
P.V. : REG.XX-xx
DATE : jj/mm/aaaa
CSN : Nouméa

REGLEMENTATION APPLICABLE AUX NAVIRES DE LONGUEUR INFERIEURE A 12 METRES

Objet du passage en CRS: Doctrine relative à l'adaptation et la définition des dispositions techniques applicables aux navires de longueur hors-tout inférieure à 12 mètres exploités jusqu'aux limites de la 3^{ème} catégorie de navigation et de la compétence de la Nouvelle-Calédonie.

Procès-verbaux antérieurs : PV CRS n°17/QD1, n° 17/QD4 et n°QD5 du 03/06/2004, n°18.SN.98.3, n°25/10 du 11/12/2007, n°26-01 du 25/06/2008, n°26-08 du 25/06/2008, n°29/07 du 02/12/2009 et n°34-01 du 17/06/2011

Autorité compétente: NOUVELLE-CALEDONIE

Réglementation applicable: Code des transports – Décret 84-810 modifié du 30/08/1984 et règlement annexé à l'arrêté du 23/11/1987 : divisions 222, 224, 225, 227, 240, 241, 234, 236, 211, 213, 214, 215, 217, 219, 310, 311, 321, 322, 331, 333, 336, 361

Le présent procès-verbal a pour objet de soumettre à l'avis de la commission les adaptations et précisions sur les dispositions techniques applicables aux navires neufs et existants de longueur inférieure à 12 mètres suivants naviguant jusqu'aux limites de la 3^{ème} catégorie de navigation:

- les navires de charge, navire de pêche et navire de plaisance à utilisation collective à moteur ;
- les navires autres que ceux précédemment cités soumis à la division 222 (navires spéciaux, pilotine, lamage, etc.).

Sont donc exclus de l'application des dispositions du présent procès-verbal :

- les navires de plaisance, autres que les navires à utilisation collective ;
- les navires à utilisation collective à voile ;
- les navires de plaisance à utilisation collective à moteur de longueur supérieure à 10 mètres et de longueur inférieure à 12 mètres soumis aux dispositions de la division 225 ;
- les barges, pontons de travail, chalands et engins de même nature ;
- les navires de pêche pratiquant les arts traînants ;
- les navires à passagers.

Sauf s'il en est disposé autrement dans le présent procès-verbal, les dispositions sont applicables aux navires neufs et existants.

Pour toute disposition technique non reprise dans le présent procès-verbal, les dispositions de la division applicable au navire à la date de pose de quille restent en vigueur. Ainsi, sont applicables aux navires visés par cette doctrine :

- les exigences des divisions en vigueur à la date de pose de quille hors présent procès-verbal ;
- les dispositions rétroactives introduites dans la division applicable et les dispositions du présent procès-verbal.

Les références aux catégories de navigation utilisées dans le présent procès-verbal sont celles d'un procès-verbal REG adopté par la commission.

Les navires concernés par le présent procès-verbal sont des navires de la compétence de la Nouvelle-Calédonie. A ce titre, les références réglementaires sont :

- la division 227 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié à jour de l'arrêté du 16 septembre 2009 (paru au JO du 26 septembre 2009) ;
- la division 222 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié à jour de l'arrêté du 24 juillet 2009 (paru au JO du 4 août 2009)
- la division 240 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié à jour de l'arrêté du 20 mai 2010 (paru au JO du 10 juin 2010)
- la division 241 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié à jour de l'arrêté du 9 avril 2008 (paru au JO du 16 mai 2008)
- la division 224 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié à jour de l'arrêté du 11 mars 2008 (paru au JO du 8 avril 2008)
- la division 225 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié à jour de l'arrêté du 7 mars 2005 (paru au JO du 14 mai 2005)
- la division 217 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié à jour de l'arrêté du 9 février 2011 (paru au JO du 22 mars 2011)
- la division 219 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié à jour de l'arrêté du 9 mai 2011 (paru au JO du 22 juin 2011).

Dans le cadre de l'article 55 du décret 84-810 du 30 août 1984 modifié, le présent procès-verbal présente les dérogations et exemptions envisageables en fonction du caractère particulier que revêtent le type et l'exploitation des navires visés ainsi que la zone de navigation.

1. CONTEXTE

Le présent procès-verbal fait suite au PV CRS n°34-01 du 17/06/2011 dont l'objet était de présenter les difficultés d'application de la réglementation aux navires de charge et de pêche de longueur inférieure à 12 mètres en prenant en compte les spécificités de la navigation en Nouvelle-Calédonie et des navires exploités autour de la Nouvelle-Calédonie.

Le procès-verbal prévoyait que la doctrine de 2011 puisse être appliquée pendant 3 ans et qu'en fonction du retour d'expérience, elle puisse être révisée. C'est l'objet du présent procès-verbal.

Pour les affaires maritimes, le retour d'expérience a montré que :

- les catégories de navigation telles adoptées par la doctrine de 2011 répondait à l'exploitation des navires de pêche et de charge de longueur inférieure à 12 mètres à l'exception du grand sud de la Grande Terre (accès au grand coude) et au grand nord de la Grande Terre (route jusqu'aux îles Belep) ;
- les catégories de navigation répondait aux besoins des navires à utilisation collective alors que la doctrine ne s'appliquait pas à ces navires ;

- certaines dispositions créent des incohérences sur des navires identiques avec des exploitations similaires (navire de charge avec passagers pour la desserte d'îlots et navires à utilisation collective à moteur) ;
- certaines dispositions concernant le type d'équipement et la révision sont un frein à l'acquisition et à l'entretien du matériel ;
- de nombreux navires de pêche et des navires exploités comme navires à utilisation collective ne sont jamais inspectés par les affaires maritimes ce qui créé :
 - o un risque pour la sécurité des personnes (il est probable que ces navires ne soient pas équipés des équipements minimum de sécurité, y compris pendant le transport de passagers)
 - o une distorsion dans l'application de la réglementation qui exerce une pression sur les exploitants de navires qui font la démarche de rendre conforme leur navire et de le soumettre aux inspections.

Pour les professionnels de la pêche, l'inadaptation de la doctrine est due :

- aux catégories de navigation qui ne prennent pas assez en compte la navigation dans le lagon et la notion d'abri constituée par les îlots ;
- à l'exigence d'équipements de sécurité à un coût d'achat, d'entretien, de révision et de renouvellement excessif dont l'utilité n'est pas toujours prouvée ;
- à une base réglementaire venant de la réglementation métropolitaine sans prendre en compte la possibilité pour la Nouvelle-Calédonie de créer ses propres normes depuis le transfert de compétences du 01/07/2011.

Le projet de procès-verbal présenté est le résultat de consultations des représentants des professionnels et des provinces à l'occasion desquels les rapports de réunions annexés au présent procès-verbal ont été rédigés. Il permet d'adapter les dispositions réglementaires applicables à ces navires dans un délai court terme sachant que la production de norme technique par la Nouvelle-Calédonie ne sera possible qu'à moyen terme par l'élaboration d'une délibération-cadre du congrès organisant la sécurité des navires en Nouvelle-Calédonie puis par la production de normes techniques applicables aux navires.

L'objectif de la présente doctrine d'application de la réglementation en Nouvelle-Calédonie est d'harmoniser et de rendre cohérentes les exigences sur les navires de charge, de pêche et de plaisance à utilisation collective sachant que ces navires sont de conception identique et fréquentent les mêmes zones de navigation. En revanche, certaines spécificités sont prises en compte comme le métier pratiqué (pêche) ou le type de transport (personnel spécial ou passagers). Par exemple, il est apparu nécessaire de rendre cohérente les exigences sur un navire de charge autorisé à transporter des passagers à destination d'un îlot et un navire de plaisance à utilisation collective à moteur emmenant des touristes sur les îlots.

Les catégories de navigation font l'objet d'un procès-verbal REG spécifique.

2. DEFINITIONS

Exemption : *dispense d'une disposition technique applicable à un navire particulier.*

Dérogation : *application d'une disposition technique d'une manière autre que celle prévue par la réglementation, mais jugée à un niveau de sécurité équivalent par l'autorité compétente.*

Passager : *toute personne autre que :*

a) *Le capitaine, les membres de l'équipage et les autres personnes employées ou occupées à bord à titre professionnel ou moyennant rétribution en quelque qualité que ce soit pour les besoins du navire*

- b) *Les enfants de moins d'un an*
- c) *Le personnel spécial embarqué sur un navire spécial.*

Personnel spécial : *toute personne qui n'entre pas dans l'énumération du a) de la définition du passager ci-dessus, et qui est employée ou occupée à bord en raison des fonctions spéciales du navire ou des activités spéciales exercées à son bord.*

Service régulier : *une série de traversées organisées de façon à assurer la liaison entre les deux mêmes points ou plus :*

1. *soit selon un horaire publié ;*
2. *soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'elle constitue une série systématique évidente.*

Transport de passagers : *toute exploitation consistant à embarquer des personnes à titre onéreux pour un service régulier et une navigation qui n'est pas touristique ou sportive.*

Navire semi-ponté :

a) *Un navire équipé d'un pont étanche surélevé sur la partie avant et s'appuyant sur une superstructure vitrée débouchant directement sur les espaces intérieurs, superstructure qui ne peut être considérée comme fermée, Mais qui assure toutefois une certaine protection du cockpit ou du pont arrière contre la mer ; ou*

b) *Un navire équipé d'un pont étanche continu, dont la valeur du franc-bord en charge, mesuré au livet du pont est inférieure au dixième de la largeur mais égale ou supérieure au vingtième de cette largeur.*

Navire non ponté : *un navire non pourvu d'un pont étanche continu de l'avant à l'arrière, ou pourvu d'un pont étanche continu mais dont le franc-bord en charge est inférieur au vingtième de la largeur.*

Navire ponté : *nonobstant la définition précisée à l'article 110-02, un navire qui n'est ni un navire non ponté, ni un navire semi-ponté tels que définis ci-dessus.*

Navire à voile : *sont considérés comme voiliers les navires dont la propulsion principale est vélique, à condition que $A_s \geq 0,07(m LDC)^{2/3}$*

Navigation à la journée : navigation au cours de laquelle le navire appareille d'un port-base identifié en Nouvelle-Calédonie, effectue une navigation inférieure à 12 heures, et rallie le même port-base à la fin de la journée.

Catégories de conceptions : ~~*les navires de plaisance neufs sont classés dans l'une des quatre catégories de conception suivantes :*~~

1. *Catégorie de conception A : catégorie attribuée aux navires de plaisance conçus pour la navigation en « haute mer », pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et les vagues une hauteur significative de 4 m et pour lesquels ces bateaux sont, dans une large mesure, autosuffisants.*

2. *Catégorie de conception B : catégorie attribuée aux navires de plaisance pour la navigation « au large », conçus pour des voyages au large des côtes au cours desquels version du 10/06/10 les vents peuvent aller jusqu'à la force 8 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 4 m compris.*

3. *Catégorie de conception C : catégorie attribuée aux navires de plaisance pour la navigation « à proximité des côtes », conçus pour des voyages à proximité des côtes et dans de grandes baies, de grands estuaires, lacs et rivières, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 6 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 2 m compris.*

4. *Catégorie de conception D : catégorie attribuée aux navires de plaisance pour la navigation « en eaux protégées », conçus pour des voyages dans des eaux côtières protégées, des baies de petite dimension, des petits lacs, rivières et canaux, au cours desquels le vent peut atteindre la force 4 et les vagues une hauteur significative jusqu'à 0,3 mètre, avec des vagues occasionnelles, causées par exemple par des bateaux de passage, d'une hauteur maximale de 0,5 mètre.→*

NAVIRES DE PECHE DE LONGUEUR INFERIEURE A 12 METRES – DIVISION 227

I - RENSEIGNEMENTS GENERAUX

~~Les navires de pêche relevant de la présente doctrine ne sont pas autorisés à transporter des passagers.~~

~~L'embarquement de personnel spécial (observateurs ou personnels commissionnés par les provinces) peut être autorisé et doit être mentionné sur le permis de navigation. Cela fait l'objet d'une étude suite à une demande formelle de l'armateur.~~

L'exploitation de navires pneumatiques et pneumatiques semi-rigides pour la pêche n'est pas autorisée.

Dans le PV CRS n°34-01 la commission avait indiqué qu'« *il est constaté que la couverture VHF en Nouvelle-Calédonie n'est pas totale et n'est pas satisfaisante au regard des enjeux de la sécurité maritime. Les membres de la commission demandent qu'une étude de la couverture VHF réelle en Nouvelle-Calédonie soit réalisée.* ». Au final, la réfection du réseau VHF par l'OPT a été actée et va être mis en œuvre prochainement.

Article 227-1.03 – restrictions à la navigation

« *Les navires non pontés ne sont autorisés qu'à pratiquer une navigation de 4^{ème} ou de 5^{ème} catégorie.* »

Il est proposé de ~~maintenir la dérogation~~déroger à cette règle afin d'autoriser les navires non pontés à pratiquer une navigation au-delà de la 4^{ème} catégorie, sous réserve :

- de respecter les critères de flottabilité définis à l'article 227-2.03§2 ;
- d'avoir une longueur hors-tout minimum.

Le tableau ci-après synthétise les exigences en termes de flottabilité, d'équipement de sauvetage et de radiocommunications en fonction des catégories de navigation :

| Catégorie de navigation | Longueur hors-tout minimum | Flottabilité ou Engin de sauvetage | Equipement de radiocommunication | Franc-bord |
|-------------------------|----------------------------|------------------------------------|--|---------------------------------|
| 5 ^{ème} | 3,50 m | Flottabilité | Mobilis (sac étanche) | Non ponté, semi-ponté ou ponté* |
| 4 ^{ème} | 4.70 m | Flottabilité ou radeau | VHF portative (puissance minimale 5W – sac étanche) Balise RLS ** | Non ponté, semi-ponté ou ponté* |
| 3 ^{ème} L1 | 5 m | Flottabilité ou radeau | VHF fixe ASN ***** Balise RLS ** | Non ponté, semi-ponté ou ponté* |
| 3 ^{ème} L2 | 6 m | Flottabilité ou radeau | VHF fixe ASN Balise RLS | Semi-ponté ou ponté* |
| 3 ^{ème} | 7 m | radeau | VHF fixe ASN Balise RLS | Semi-ponté*** ou ponté* |

~~* si navire ponté de longueur hors-tout supérieure à 7 mètres.~~

* les navires non pontés ne sont autorisés qu'à effectuer une navigation à la journée – les navires semi-pontés et pontés sont conformes aux dispositions concernant l'habitabilité pour une navigation supérieure à 12 heures de plus d'une journée.

** pour une personne seule.

*** Art 227-1.03 : les navires pontés ou semi-pontés sont admis en 3ème catégorie de navigation. Pour les navires semi-pontés, les limites de la navigation autorisée peuvent être réduites compte tenu du niveau de protection contre la mer assuré par la superstructure, et/ou de la valeur du franc-bord.

**** pour les navires non pontés, la VHF peut être portative sous réserve d'avoir une puissance minimale de 5W et être transportée en sac étanche.

Pour bénéficier d'un changement de catégorie de navigation, un navire existant doit être conforme aux exigences de la réglementation applicable et aux dispositions applicables aux navires de pêche de tous les chapitres de la présente doctrine.

~~Conformément à l'article 110 2.01, la 5^{ème} catégorie de navigation pourrait être définie comme suit :~~

~~« Navigation au cours de laquelle le navire demeure constamment dans les eaux abritées telles que rades non exposées lacs, bassins, étangs d'eaux salées, chenaux, mangroves etc., ou à une distance ne dépassant pas 1 mille de la terre où se trouve son port de départ. Dans cette catégorie sont compris les îlots situés à moins de 1 mille de la terre ».~~

~~Ces dispositions seraient applicables aux navires neufs et existants.~~

AVIS DE LA COMMISSION

Avis n°1

Avis n°2

II - COQUE - FRANC-BORD

II-1 – Coque

Article 227-1.04 – Examen des plans

2. Examen des documents

Alinéa 2 « Les plans de structure et d'échantillonnage sont visés au préalable par une société de classification agréée, selon les dispositions du paragraphe 3 ci-après. »

3. Examen de la structure

Paragraphe 3.1 alinéa 1, « 3.1 La solidité générale et le mode de construction de la coque, et le cas échéant des superstructures fermées, des roufs, de la timonerie, des tambours de machines, des descentes et des autres structures résistantes ainsi que de l'équipement principal intéressant l'étanchéité sont examinés et visés par une société de classification agréée. La vérification de la résistance à la fissuration progressive sous charges cycliques ou chocs n'est pas requise au titre de cet examen.

3.2 L'intervention de la société de classification conduit à la délivrance d'une attestation indiquant les caractéristiques de service et de navigation ainsi que, le cas échéant, la puissance motrice prise en compte. »

~~Ces dispositions applicables à tous les navires neufs peuvent difficilement être mise en œuvre sans condamner l'importation des navires de plaisance et la construction navale de Nouvelle-Calédonie.~~

~~Le surcoût à l'achat pour ces unités serait de l'ordre de 500.000 FCFP à 800.000 FCFP sans garanties sur la recevabilité et l'acceptation du projet par une société de classe.~~

Il est proposé de maintenir l'exemption pour les navires neufs, de longueur hors-tout inférieure à 7 mètres ou naviguant jusqu'aux limites de la 3^{ème} catégorie de navigation L2 en deçà de la 3^{ème} catégorie de navigation non limitée, de l'application des paragraphes 2 alinea 2, 3.1 alinea 1, 3.2 et 3.3 de l'article 227-1.04. Cette exemption n'est valable que pour les navires pratiquant les arts dormants et dont la structure n'est pas soumise à d'autres efforts que ceux résultant de l'état de mer.

Pour ces navires, les plans et documents constitutif du dossier fourni par l'armateur sont examinés par ~~le service~~ des Affaires maritimes. Le dossier d'examen comprend au minimum les pièces suivantes :

- une déclaration de mise en chantier ou de construction
- une déclaration de l'armateur précisant :
 - les types d'exploitation prévus ;
 - la désignation précise du matériel de pêche embarqué et sa masse ;
 - la masse des captures et sa répartition à bord ;
- une coupe transversale d'échantillonnage au maître ;
- un plan d'ensemble, comportant les dimensions principales, le tirant d'eau, la vitesse maximale prévue et les mentions de navigation et de service ;
- une fiche de renseignements généraux ;
- une fiche technique du ou des moteurs
- un jeu de schémas concernant les installations ci-dessous lorsqu'elles équipent le navire
 - installation et circuit de combustible ;
 - circuits d'eau de mer, d'assèchement et d'incendie ;
 - installation électrique ;
- un bilan électrique.

Pour les navires de longueur inférieure à 5 mètres et les navires existants mais hors catégorie professionnelle, l'inspecteur en charge de l'étude fixe la liste des documents à fournir.

Les éléments de structure et d'échantillonnage de la coque sont étudiés sur la base des recommandations de l'OMI sur les mesures de sécurité recommandées pour les navires de pêche pontés d'une longueur inférieure à 12 mètres et les navires de pêche non pontés dispositions techniques applicables aux navires de pêche de longueur inférieure à 12 mètres.

Pour les navires neufs de longueur hors-tout égale ou supérieure à 7 mètres et naviguant en 3^{ème} catégorie de navigation sans restriction non limitée, l'intégralité des dispositions de l'article 227-1.04 est applicable.

II-2 – Franc-bord

Article 227-2.03 – Flottabilité et limites de charge (navires non pontés)

Paragraphe 2. « Les navires non pontés sont équipés d'une réserve de flottabilité égale en dm³ aux masses en kilogrammes additionnées de la coque, du matériel d'armement et du moteur et du quart du poids du chargement maximum autorisé tel que défini ci-dessus.

Un calcul justificatif de cette réserve de flottabilité est fourni. Pour les navires en bois, ce calcul peut prendre en compte la flottabilité propre à ce matériau pour la moitié de sa valeur.

Cette réserve de flottabilité est judicieusement répartie de façon à assurer, en cas d'envahissement, une tenue à flot du navire dans de bonnes conditions d'assiette et sans gite.

Un plan de cette répartition à bord est fourni.

Sur les navires à coque en bois ou en matériaux composites, les volumes de flottabilité sont remplis d'un matériau cellulaire à cellules fermées.

Sur les navires à coque métallique équipée d'un double-fond, si celui-ci est divisé longitudinalement en trois compartiments au moins, et de volumes comparables, la mise en place d'un matériau cellulaire n'est pas exigée.

Les éléments de la réserve de flottabilité sont solidement assujettis au navire de façon à résister à la poussée qu'ils sont susceptibles de développer ; ils sont protégés contre les chocs ou ragages et doivent résister aux hydrocarbures. »

De nombreux navires non pontés existants, souvent prévus pour la plaisance ou construit dans certains chantiers de Nouvelle-Calédonie, ne disposent pas ou n'ont pas assez de réserve de flottabilité au regard des dispositions de l'article 227-2.03§2.

Afin de maintenir un niveau de sécurité adéquat dans les catégories de navigation définies par la doctrine, il est proposé de vérifier que les navires existants non pontés sont dotés de réserves de flottabilité conformément à l'article 227-2.03§2, condition minimum pour bénéficier d'une catégorie de navigation définie dans la doctrine. Les navires existants qui ne pourront répondre aux critères de flottabilité définis à l'article 227-2.03 pourront être reclassés dans une catégorie de navigation définie dans la présente doctrine sous réserve d'embarquer un radeau de survie et une balise RLS le cas échéant, à défaut le navire sera maintenu dans la catégorie de navigation définie lors de la visite de mise en service.

Tous les navires neufs non pontés doivent être conformes à l'article 227-2.03§2.

Un plan des réserves de flottabilité et un calcul justificatif doivent être fournis pour vérifier de la conformité à l'article 227-2.03§2.

Les dispositifs de nables d'ouverture (bouchons de vidange) positionnés sur les caissons étanches en partie immergé (tableau arrière) des navires non pontés à coque métallique ne sont pas acceptés pour les navires de pêche.

Si le constructeur l'estime nécessaire (inspection des caissons), des tapes de visites sur caissons étanches peuvent être positionnés sur pont de travail à un endroit protégé de l'action de la mer, ces tapes devront être métalliques de même échantillonnage que le pont de travail, vissables, munis de joints d'étanchéité et imperdables.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis n°1

Avis n°2

III - STABILITE

Néant

IV - ASSECHEMENT

Article 227-2.08 – Circuit d'assèchement (navires pontés et semi pontés)

« 2. Nombre et débit des pompes d'assèchement

Il est installé une pompe principale d'assèchement reliée au circuit et une pompe de secours aspirant dans le compartiment moteur.

La pompe principale est attelée au moteur de propulsion et la pompe de secours peut être à bras ou électrique.

Le débit de la pompe principale d'assèchement est, en mètres cubes au moins égal à la longueur du navire exprimée en mètres. Si la pompe de lavage est utilisée comme pompe d'assèchement de secours, une vanne à trois voies est disposée pour passer de l'aspiration à la mer à l'assèchement.

Le diamètre du collecteur d'assèchement est au moins égal à 40 mm pour un navire de 12 mètres de longueur, et 30 mm pour un navire de 7 mètres ; pour ceux de longueur intermédiaire le diamètre est obtenu par interpolation linéaire. On utilise le diamètre standard le plus proche.

Si la pompe de secours est électrique, elle doit avoir un débit égal ou supérieur à la moitié de celui de la pompe principale.

Les dispositions de cet article ~~visent exclusivement~~ sont applicables dans leur intégralité sur les navires propulsés par des moteurs in-bord.

~~Les pompes électriques actuelles ont des débits importants permettant de faire face à une voie d'eau sur de petits navires et présentent des débits répondant aux exigences réglementaires.~~

Il est proposé les dispositions suivantes sur les navires neufs pontés propulsés par une motorisation hors-bord de longueur inférieure à 7 mètres :

- 2 pompes électriques d'assèchement dont le débit respecte le critère de l'article 227-2.08§2 alinéa 3 et dont toutes les connexions électriques sont étanches à l'eau.

Il est proposé les dispositions suivantes sur les navires neufs pontés propulsés par une motorisation hors-bord de longueur supérieure ou égale à 7 mètres :

- une motopompe d'assèchement essence dont le débit respecte le critère de l'article 227-2.08§2 alinéa 3 et une pompe de secours dont le débit est conforme à l'article 227-2.08§2 alinéa 6, **ou**
- une pompe électrique principale dont le débit respecte le critère de l'article 227-2.08§2 alinéa 3 et une pompe de secours dont le débit est conforme à l'article 227-2.08§2 alinéa 6 – les connexions électriques doivent être étanches à l'eau.

Article 227-2.09 – Prévention de l'invasion (navires pontés)

« 1. Champ d'application

1.1 Les dispositions du présent article sont applicables à tout navire neuf ponté construit après le 1er janvier 2007.

1.2 Les navires pontés existants avant le 1er janvier 2007 doivent se mettre en conformité avec les dispositions du présent article avant le 1er juin 2010, y compris dans le cas de navires équipés d'alarmes de niveau non conformes au présent article.

1.3 Tout dispositif d'alarme de niveau d'eau remplacé sur un navire existant doit être conforme aux dispositions du présent article.

2. Approbation des équipements

Le dispositif d'alarme de niveau est conforme aux dispositions de la division 361 du présent règlement, intitulée "Dispositifs de détection et d'alarme d'invasion". »

Il est proposé de déroger à l'application de l'article 227-2.09§1 et 2 pour les navires neufs de longueur inférieure à 7 mètres et les navires existants de longueur hors-tout inférieure à 7 mètres ~~quelle que soit la longueur~~, sous réserve de mettre en place un dispositif de prévention de l'invasion conforme aux dispositions de la division 361, excepté 361.3§1.

Les dispositions de l'article 227-2.09§1 sont applicables aux navires neufs pontés de longueur supérieure à 7 mètres.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis n°1

Avis n°2

V – MACHINE

Article 227-3.09 – *Stockage du combustible pour moteur hors-bord*

Alinea 1 : « Le navire est équipé d'un réservoir spécial dont la construction est particulièrement soignée compte tenu des risques ; en particulier, le débordement accidentel doit se déverser à l'extérieur. Un dégagement ou une prise d'air est installé. »

Alinea 2 : « Si l'approvisionnement direct en carburant ne peut être assuré, il est installé un compartiment spécial pour y déposer les réservoirs portatifs. Le fond et les parois latérales de ce compartiment sont étanches et il est équipé d'un anguiller pour l'évacuation vers l'extérieur des fuites éventuelles. »

Alinea 3 : « Aucune manipulation de carburant ne doit être faite à bord ; un dispositif simple et sûr doit permettre la mise en service de l'un ou l'autre des réservoirs portatifs. »

~~Le développement actuel de la pêche côtière et lagonaire tend vers l'utilisation d'unités de 6 à 8 m avec motorisation hors-bord essence dont l'exploitation est nécessairement hors des limites de la 4^{ème} catégorie.~~

Les capacités fixes (réservoirs fixe sous pont) ou mobiles (nourrices) de carburant doivent correspondre aux contraintes d'exploitation du navire.

Il est proposé les dispositions suivantes pour les navires neufs :

- une motorisation de secours d'au moins 15 Cv pour les navires pontés, semi-pontés ou non pontés en 3^{ème} catégorie de navigation L2 et 3ème catégorie ~~illimitée~~ sans restriction.

Il est proposé d'autoriser la motorisation avec un moteur hors-bord essence pour les navires neufs en 3^{ème} catégorie de navigation L1.

Il est proposé en complément des dispositions de l'article 227-3.09 qui ne prévoit pas explicitement l'emport de réservoirs fixes pour l'essence :

- l'application des normes ISO 11105 et 10088 ;
- que le compartiment, destiné à recevoir les réservoirs, fasse l'objet d'un cloisonnement et d'une ventilation naturelle débouchant à l'air libre avec dispositif d'obturation et que les connexions électriques soient protégées contre la détonation conformément à la norme ISO 8846 ;
- que les réservoirs :
 - munis chacun d'un dégagement d'air avec tamis pare-flamme, de diamètre au moins égal au diamètre du tuyau de remplissage
 - équipé chacun d'une vanne de fermeture de l'alimentation en essence en sortie de réservoir et d'un dispositif de fermeture à distance de cette vanne manœuvrable depuis l'extérieur du compartiment ;
 - éprouvé conformément à la norme ISO 10088, l'attestation d'épreuve devra être présentée ;
- que le réservoir et les éléments métalliques de l'installation soient mis à la masse ;

- que la capacité maximale ne dépasse pas 600 litres au total et 300 litres par réservoir.
- de limiter la capacité du ou des réservoirs portatifs à 100 litres.

Les moteurs in-bord essence sont interdits.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis n°1

Avis n°2

VI – ELECTRICITE

Néant

VII – INCENDIE

Article 227-4.04 – Extincteurs

« Indépendamment des dispositions de l'article 227-4.03, tout navire ponté de longueur égale ou supérieure à 8 mètres, est équipé d'au moins deux extincteurs à poudre polyvalents d'une capacité minimale de 4 kg.

Tout navire de longueur inférieure à 8 mètres est équipé d'au moins un extincteur à poudre polyvalent d'une capacité minimale de 4 kg. »

Il est proposé de ~~maintenir la dérogation~~~~déroger~~ à l'article 227-4.04 alinéa 2 pour les navires non pontés neufs et existants, navigant en 5^{ème}, 4^{ème}, 3^{ème} catégorie L1 ~~et L2~~, sous réserve de ne pas dépasser une capacité totale en combustible de 150 litres ~~et~~ :

- d'embarquer 1 extincteur à poudre de 2 kg (norme CE –NF EN3) lorsque la puissance ~~totale~~ du ~~ou des~~ moteur(s) hors-bord est inférieure à 60 Cv ;
- d'embarquer 2 extincteurs à poudre de 2 kg (norme CE-NF EN3) lorsque la puissance ~~totale~~ du ~~ou des~~ moteur(s) hors-bord est supérieure ou égale à 60 Cv.

Les dispositions des alinéas 1 et 2 de l'article 227-4.04 ~~s'appliquent~~ ~~sont applicables~~ aux autres navires, les extincteurs ~~doivent~~ ~~peuvent~~ être ~~d'un type~~ approuvés « équipement marin » (marquage ~~barre à roue~~) ~~selon la norme CE-NF EN3~~.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis n°1

Avis n°1

VIII - NAVIGATION

Article 227-6.02 (modifié par arrêté du 18/01/07) – Compas magnétique

« 1. Les navires effectuant une navigation de 3^{ème} ou de 4^{ème} catégorie sont équipés d'un compas magnétique d'un type approuvé conformément à l'item A.1/4.23 de la division 311 du présent règlement.

Sauf exemption par le président de la commission de visite de mise en service, ou le président de la commission de visite annuelle, les navires effectuant une navigation en 5^{ème} catégorie sont équipés d'un compas magnétique approuvé conformément à l'item A.1/4.23 de la division 311 du présent règlement.

2. Le compas est installé au poste de conduite du navire. Il est, dans toute la mesure du possible, éloigné des masses métalliques, des circuits électriques et des appareils radioélectriques et de leurs haut-parleurs.

Sur les navires à coque en acier, un soin particulier est apporté au choix de l'emplacement du compas afin d'atténuer au maximum les effets perturbateurs des masses métalliques avoisinantes.

3. Le compas est compensé et la courbe ou table de déviation dressée et affichée. »

Il est proposé de maintenir l'exemption pour les navires neufs et existants naviguant en 5^{ème} catégorie de navigation des dispositions du paragraphe 227-6.02§1.

Les navires neufs navigant au-delà de la 5^{ème} catégorie de navigation en 4^{ème}, 3^{ème} catégorie L1 et L2 sont équipés d'un compas magnétique d'un type approuvé CE.

~~Les navires neufs navigant en 3^{ème} catégorie non limitée sont équipés d'un compas magnétique d'un type approuvé « équipements marin » (marquage barre à roue).~~

Article 227-6.04 (modifié par arrêté du 20/12/95) – Feux des navires

« 1. Les navires ne doivent pas porter de feux ou marques autres que ceux prescrits par le présent article. Les feux sont d'un type approuvé ; leurs caractéristiques et leur implantation à bord sont conformes aux prescriptions du Règlement International pour prévenir les abordages en mer.

2. Navires pontés et semi-pontés munis d'une timonerie :

Les navires pontés sont équipés de feux de route, de pêche et d'impossibilité de manœuvre installés à poste fixe.

Les feux sont commandés par un tableau d'allumage installé en timonerie, équipé d'un interrupteur et d'un témoin de bon fonctionnement.

3. Navires non pontés et navires non munis d'une timonerie :

Les navires non pontés sont équipés de feux de pêche et de feux de côté rouge et vert installés à poste fixe, le feu blanc de pêche pouvant tenir lieu de feu blanc de route.

Les navires non équipés de feux de navigation installés à poste fixe ne peuvent pratiquer qu'une navigation diurne. »

Il est proposé de déroger à l'article 227-6.04§1 pour tous les navires neufs navigant en-deçà de lajusqu'aux limites de la 3^{ème} catégorie de navigation sans restriction non limitée, sous réserve d'être équipés de feux munis d'une attestation de conformité au règlement pour prévenir les abordages en mer.

Article 227-6.09 – Matériel nautique et d'armement

« Les navires sont équipés de matériel nautique et d'armement en fonction de leur catégorie de navigation conformément aux indications du tableau ci-dessous :

| Désignation du matériel | 3 ^{ème} catégorie | 4 ^{ème} catégorie | 5 ^{ème} catégorie |
|-------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Baromètre | 1 | - | - |
| Thermomètre | 1 | - | - |
| Jumelles marines | 1 | 1 | - |
| Sondeur à ultrasons | 1 | - | - |

| | | | |
|--|--------------|-------------------|----------|
| <i>Sonde à main</i> | <i>1</i> | <i>1</i> | <i>1</i> |
| <i>Fusées à parachute approuvées</i> | <i>3</i> | <i>3</i> | <i>3</i> |
| <i>Fumigènes flottants approuvés</i> | <i>2</i> | <i>2</i> | <i>-</i> |
| <i>Pavillon national</i> | <i>1</i> | <i>1</i> | <i>1</i> |
| <i>Pavillons N et C</i> | <i>1</i> | <i>1</i> | <i>-</i> |
| <i>Lampe torche étanche</i> | <i>1</i> | <i>1</i> | <i>1</i> |
| <i>Miroir de signalisation (sauf si le navire est équipé d'un radeau de sauvetage)</i> | <i>1</i> | <i>1</i> | |
| <i>Cartes marines des parages fréquentés</i> | <i>1 jeu</i> | <i>1 au moins</i> | <i>-</i> |
| <i>Instructions nautiques. Livres des feux (ou document équivalent à jour)</i> | <i>1</i> | <i>-</i> | <i>-</i> |
| <i>Annuaire des marées (ou document équivalent).</i> | <i>1</i> | <i>1</i> | <i>1</i> |
| <i>Règle rapporteur</i> | <i>1</i> | <i>-</i> | <i>-</i> |
| <i>Compas à pointes sèches</i> | <i>1</i> | <i>-</i> | <i>-</i> |
| <i>Règlement en vigueur pour prévenir les abordages en mer.</i> | <i>1</i> | <i>1</i> | <i>-</i> |
| <i>Jeu d'outillage (marteau, clé à molette, cisaille, etc.)</i> | <i>1</i> | <i>1</i> | <i>1</i> |
| <i>Injecteur de rechange</i> | <i>1</i> | <i>-</i> | <i>-</i> |
| <i>Bougie de rechange</i> | <i>-</i> | <i>1</i> | <i>-</i> |
| <i>Gaffe</i> | <i>1</i> | <i>1</i> | <i>1</i> |
| <i>Ecope (sur navire non ponté)</i> | <i>-</i> | <i>1</i> | <i>1</i> |
| <i>Aviron (sur navire non ponté)</i> | <i>-</i> | <i>1</i> | <i>1</i> |
| <i>Filins nécessaires pour manoeuvres courantes et amarrage</i> | <i>1</i> | <i>1</i> | <i>1</i> |
| <i>Jeu d'ampoules pour feux de navigation</i> | <i>1</i> | <i>1</i> | <i>1</i> |
| <i>Jeu de fusibles de</i> | <i>1</i> | <i>1</i> | <i>-</i> |

Il est proposé de ~~déroger~~ maintenir la dérogation aux dispositions de l'article 227-6.09 pour les navires neufs et existants, dans les conditions suivantes :

- pour les navires en 5^{ème} catégorie de navigation : 3 feux à mains rouges au lieu de 3 fusées parachutes et un kit de réparation moteur en supplément du matériel requis, à l'exception du pavillon national;
- pour les navires en 4^{ème} catégorie : matériel du tableau ci-dessus à l'exception du pavillon national, de la paire de jumelles, du baromètre, du thermomètre, de la règle rapporteur et du compas à pointe sèche sous réserve de relever le bulletin météorologique avant appareillage. Le jeu de cartes marines peut être remplacé par un appareil de type lecteur traceur GPS avec la cartographie des zones de navigation. En supplément, un kit de réparation moteur doit être embarqué – le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM) peut être remplacé par un résumé textuel et graphique, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes, et les instructions nautiques et le livre des feux peuvent être remplacées par un document décrivant le système de balisage de la zone fréquentée, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes ;
- et 3^{ème} catégorie L1 : matériel du tableau ci-dessus à l'exception de la paire de jumelles, du baromètre, du thermomètre, de la règle rapporteur et du compas à pointe sèche sous réserve de relever le bulletin météorologique avant appareillage. Le jeu de cartes marines peut être remplacé par un appareil de type lecteur traceur GPS avec la cartographie des zones de navigation. En supplément, un kit de réparation moteur doit être embarqué – le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM) peut être remplacé par un résumé textuel et graphique, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes, et les instructions nautiques et le livre des feux peuvent être remplacées par un document décrivant le système de balisage de la zone fréquentée, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes.

Les navires neufs et existants naviguant en 3^{ème} L2 embarquent le matériel du tableau ci-dessus à l'exception du baromètre, du thermomètre, de la règle rapporteur et du compas à pointe sèche sous réserve de relever le bulletin météorologique avant appareillage. Le jeu de cartes marines peut être remplacé par un appareil de type lecteur traceur GPS avec la cartographie des zones de navigation.

Les navires neufs et existants naviguant en 3^{ème} non limitée embarquent le matériel requis dans le tableau ci-dessus et un kit de réparation moteur.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis n°1

Avis n°2

IX - RADIOCOMMUNICATIONS

Article 219-22 (Modifié par arrêté du 13/03/08) – *Matériel radioélectrique des navires de pêche naviguant exclusivement à partir des départements, territoires et collectivités d'outre-mer*

« 1. **Pour les navires exploités dans une zone sous couverture VHF d'une station côtière, l'installation doit comporter :**

1.1. *une installation fixe VHF permettant d'émettre et de recevoir des alertes par ASN et d'assurer une veille permanente par ASN sur la voie 70 (1) ;*

1.2. *une radiobalise de pont par satellite COSPAS-SARSAT fonctionnant dans la bande des 406 MHz.*

Cette RLS est exigée :

- à compter du 1^{er} janvier 2006 pour tous les navires en 3^{ème} catégorie ;
- à compter du 1^{er} janvier 2006 pour tous les navires armés en 4^{ème} catégorie et pratiquant les arts traînants.

Les navires armés en 4e catégorie et ne pratiquant pas les arts traînants ne sont pas tenus d'être équipés d'une RLS. Dans le cas d'un navire armé avec une seule personne, s'il n'est pas raisonnable d'équiper le navire d'une radiobalise de pont en raison de la disposition du navire et de la navigation pratiquée, l'autorité compétente peut autoriser l'emport d'une radiobalise de survie personnelle adaptée au milieu marin, sous réserve d'être portée en permanence. Cette radiobalise est bi-fréquence 406/121,5 MHz, approuvée de type COSPAS-SARSAT, équipée d'un système de positionnement par GPS, et codée avec un numéro d'identification maritime (MMSI).

1.3. Nonobstant les dispositions des paragraphes ci-dessus :

- Les navires armés en 4e catégorie de longueur de référence inférieure à 12 mètres peuvent n'être équipés que d'une seule installation radiotéléphonique VHF sans ASN au lieu de la VHF prescrite au paragraphe 1.1 ci-dessus. Cette VHF peut être portative pour ces navires non pontés.
- Une antenne dédiée à l'installation de veille prescrite au paragraphe 1.1 ci-dessus n'est pas exigée.
- Les navires armés en 5e catégorie sont dispensés de l'emport du matériel prescrit dans cet article. »

Il est proposé de ~~maintenir la dérogation~~~~déroger~~ à l'article 219-22 sur les navires neufs et existants ~~comme prévu dans le tableau du point n°1 de la doctrine~~ pour n'embarquer qu'une VHF portative en sac étanche de 5W minimum, sans radiobalise, en 4^{ème} catégorie sur les navires semi-pontés, pontés ou non pontés sous réserve de naviguer sous la couverture VHF établie par l'OPT.

Il est proposé de déroger à l'article 219-22 sur les navires neufs et existants ~~comme prévu dans le tableau du point n°1 de la doctrine~~ pour n'embarquer qu'une VHF portative en sac étanche de 5W minimum, sans radiobalise, en 3^{ème} catégorie L1 sur les navires non pontés, sous réserve de naviguer sous la couverture VHF établie par l'OPT.

En 3ème catégorie de navigation L1, les navires neufs et existants semi-pontés et pontés embarquent une VHF fixe ASN, sans radiobalise.

A partir de la 3^{ème} catégorie de navigation L2, les navires neufs et existants sont équipés d'une VHF fixe ASN et d'une radiobalise de pont SARSAT-COSPAS fonctionnant dans la bande des 406 MHz. Les radiobalises de survie personnelle adaptées au milieu marin sont acceptées.

Dans le cas où une personne navigue seule, l'obligation d'emport de la radiobalise est effectif ~~dès la~~ 4^{ème} catégorie de navigation. La personne emporte une radiobalise de survie personnelle adaptée au milieu marin, portée en permanence. Cette radiobalise est bi-fréquence 406/121,5 MHz, approuvée de type COSPAS-SARSAT, équipée d'un système de positionnement par GPS, et codée avec un numéro d'identification maritime (MMSI), à défaut le navire doit être équipé d'une radiobalise pont.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis n°1

Avis n°2

X - SAUVETAGE

Article 227-7.05 (modifié par arrêtés du 07/11/94 et 05/03/98) – Brassières de sauvetage

« Tout navire doit être équipé, pour chaque personne embarquée, d'une brassière d'un type approuvé conformément aux dispositions du chapitre 331-1 du présent règlement. Toutefois, sur les navires effectuant une navigation de 5^{ème} catégorie, les brassières de sauvetage peuvent être soit d'un type approuvé « plaisance », conformément aux dispositions du chapitre 331-2, et satisfaisant à l'obligation de retournement du corps d'une personne inconsciente, soit, si elles portent le marquage CE, du type 100 (NF/EN/395) ou du type 150 (NF/EN/396), à l'exclusion des modèles autres qu'à flottabilité inhérente totale.

Les brassières sont rangées dans un caisson placé au-dessus du pont de franc-bord, facilement accessible et protégé des intempéries et dont l'ouverture ne nécessite ni clef ni outil.

Les navires existants doivent se conformer aux présentes dispositions pour le 1er janvier 2000 au plus tard. »

~~Les dispositions de l'article 227-7.05§1 sont applicables aux navires neufs et existants navigant en 3^{ème} catégorie de navigation limitée L2 ou non limitée.~~

Il est proposé de déroger à l'article 227-7.05§1 ~~pour les~~ navires neufs et existants quelle que soit la catégorie de navigation navigant en 5^{ème}, 4^{ème} et 3^{ème} catégorie de navigation L1, sous réserve d'embarquer une brassière de sauvetage approuvée de type CE à flottabilité minimale de 150N munie d'un appareil lumineux en remplacement de la brassière de sauvetage approuvée « équipement marin » (marquage barre à roue).

~~En plus de la brassière prévue à l'article 227-7.05, le port d'un équipement de protection individuel en cas de chute à la mer est recommandé et sera obligatoire à compter du 01/01/2012 pour les personnes naviguant seules. Il sera obligatoire pour toutes les personnes à compter du 01/07/2012. obligatoire.~~

~~Cet équipement de protection individuel porté (qui peut un vêtement à flottabilité intégrée), du type 150N minimum, destiné à prévenir les risques de noyade, est obligatoire en cas d'exposition au risque de chute à la mer et notamment dans les circonstances suivantes :~~

- ~~- lors des opérations de pêche ;~~
- ~~- en cas de travail de nuit, en l'absence de visibilité ou en cas de circonstances météorologiques défavorables ;~~
- ~~- lors de trajets en annexes ou autres embarcations légères.~~

~~Le port de cet équipement de protection individuelle est également obligatoire en toute circonstance le justifiant, dont le capitaine est seul juge, compte tenu du niveau de formation de l'intéressé.~~

~~Conformément aux dispositions du III de l'article 51-1 du décret du 30 août 1984, les dispositions ci-dessus sont applicables aux marins pêcheurs non-salariés et travailleurs indépendants.~~

Article 227-7.02 (arrêtés des 09/02/04, 15/12/14 rectifié, 12/10/05 et 18/01/07) – Radeau de sauvetage

« 1. Tout navire pratiquant une navigation de 3^{ème} catégorie doit être équipé d'un radeau de sauvetage gonflable d'une capacité suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

2. Tout navire de plus de 7 mètres pratiquant une navigation de 4^{ème} catégorie à l'exception d'un navire soit armé en cultures marines ou cultures marines et petite pêche, soit doté d'une réserve de flottabilité satisfaisant aux dispositions de l'article 227-2.03, doit être équipé d'un radeau de sauvetage gonflable d'une capacité suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

3. Toutefois les navires dont la longueur est supérieure à 7 mètres pratiquant une navigation de 4^{ème} catégorie qui ne satisfont pas aux conditions d'exception du paragraphe 2 peuvent être exemptés de l'emport du radeau de sauvetage prévu lorsqu'ils justifient de certaines conditions d'exploitation ou de certains aménagements, expressément définis par le directeur régional des

affaires maritimes après avis de la commission régionale de sécurité compétente. Dans le cas d'une exemption d'emport de radeau, les marins embarqués doivent être porteurs d'un vêtement à flottabilité intégrée (VFI) portant le marquage CE du type "100N (NF/EN/395)", du type "150N (NF/EN/396)" ou du type "275N (NF/EN/399)" ou approuvé conformément à l'item A.1/1.4 de la division 311 du présent règlement.

4. Les navires visés aux paragraphes 1 et 2, existants à la date du 1er avril 2004, déjà équipés d'un radeau de sauvetage gonflable, y compris s'il s'agit d'un radeau de sauvetage de classe V "plaisance", pourront conserver ce radeau dans la limite de vie décidée par le fabricant ou son représentant agréé lors des visites de contrôle périodiques.

5. Les navires visés aux paragraphes 1 et 2, existants et non équipés de radeau de sauvetage gonflable au 1^{er} avril 2004 devront se conformer aux dispositions du présent article au plus tard le 1er janvier 2006.

6. Les radeaux sont d'un type approuvé, de classe VI ou de classe V-PRO, conformes aux dispositions de la division 333, qui prévoit notamment un ber de stockage et un système de largage hydrostatique approuvé et installés par un professionnel agréé par le fabricant. »

Il est proposé de maintenir la dérogation à l'article 227-7.02 sur les navires de pêche visés par la présente doctrine de la 4^{ème} catégorie et jusqu'aux limites de la 3^{ème} catégorie de navigation L2, sous réserve qu'ils soient dotés d'une réserve de flottabilité satisfaisant aux dispositions de l'article 227-2.03. A défaut, ces navires sont équipés d'un radeau de sauvetage d'une capacité suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

A l'exception des navires en 3^{ème} catégorie sans restriction, Lorsqu'un navire de pêche a l'obligation d'emport d'un radeau de sauvetage conformément à la présente doctrine, il est proposé de déroger à l'article 227-7.02§6 sous réserve que le radeau soit d'un type conforme à la norme EN/ISO 9650 installé sur un ber de stockage avec un système de largage hydrostatique approuvé. La durée de maintien en service et la périodicité des contrôles de ces radeaux sont prescrites par les fabricants.

Les navires en 3^{ème} catégorie de navigation sans restriction emportent un radeau de sauvetage conformément à l'article 227-7.02.

AVIS

Avis.

XI - HYGIENE - HABITABILITE

« **Article 217-3.01** (arrêtés des 23/01/04 et 25/09/07) – *Obligations des navires de commerce et de pêche.*

1. Tout navire de commerce ou de pêche possède en permanence à bord une dotation médicale composée de matériels, d'objets de pansement et de médicaments conforme aux dispositions du présent chapitre.

Article 217-3.03 – *Composition et répartition des dotations médicales.*

1. La dotation médicale requise à bord d'un navire est déterminée par la navigation pratiquée, le nombre et la qualité des personnes présentes à bord et par l'éloignement des secours médicaux.

Article 217-3.04 – *Adaptation des dotations médicales.*

Sur avis du médecin chef régional des gens de mer, le chef du centre de sécurité peut adapter, en tant que de besoin, la dotation médicale du navire pour tenir compte de conditions particulières relatives à ses installations, à la navigation effectuée et aux personnes transportées.

ANNEXE 217- 3.A.1. (arrêtés des 23/01/04 et 25/09/07)

3) DOTATION MEDICALE C : sans référence à l'effectif embarqué :

– Navires restant moins de 24 heures à la mer et restant très près des côtes ou ne disposant pas d'aménagements autres qu'une timonerie. »

Il est proposé de maintenir ces dispositions aux navires neufs et existants naviguant au-delà de la 3^{ème} catégorie de navigation L1 en 3^{ème} catégorie de navigation limitée L2 ou non limitée avec une exemption pour les produits à conserver au froid.

Il est proposé de déroger déroger aux dispositions de l'annexe 217-3.A.1, sur les navires de moins de 6 mètres naviguant jusqu'aux limites de la 3^{ème} catégorie de navigation L1, sous réserve d'embarquer, au lieu de la dotation médicale C :

- médicaments : principe actif (Paracétamol 500 mg, chlorhexidine, hexamidine)
- matériel médical et objets de pansement :
 - 1 paquet de 10 compresses de gaze stériles, taille moyenne
 - 1 contention élastique adhésive
 - 1 paire de ciseaux (lames inox)
 - 1 pince à échardes
 - 1 rouleau de 4 m de bande de crêpe (largeur 10 cm)
 - 1 rouleau de 4 m de bande auto-adhésive (largeur 10 cm)
 - 1 boîte de pansements adhésifs en 3 tailles
 - 1 paire de gants d'examen stériles
 - 6 sutures cutanées adhésives
 - une couverture de survie.

Article 215-1.01 (Modifié par arrêté du 12/12/07) – Champ d'application

« 1. Les dispositions de la présente division concernent l'habitabilité à bord des navires de commerce et de pêche. Sauf s'il est prévu dans les autres divisions du présent livre deuxième des dispositions différentes applicables à certains types de navires, elles s'appliquent à tout navire d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres effectuant une navigation à plus de 20 milles de la terre la plus proche.

Toutefois, quand il en est disposé ainsi dans les articles ci-dessous, elles s'appliquent également aux navires effectuant une navigation à moins de 20 milles de la terre la plus proche et l'autorité compétente pour l'étude des plans et documents peut, dans la mesure où l'organisation du travail et les conditions d'exploitation du navire impliquent l'hébergement et la nourriture de tout ou partie de l'équipage à bord, et eu égard au nombre et aux fonctions des marins de l'équipage, faire application à ces navires de certaines des autres mesures de la présente division.

2. Pour tout navire de longueur inférieure à 12 mètres, l'autorité compétente pour l'étude des plans et documents fixe les dispositions applicables compte tenu des caractéristiques de construction du navire et des conditions particulières de navigation.

3. Les dispositions du titre 2 relatif aux locaux affectés aux passagers s'appliquent à tous les navires à passagers quelle que soit la navigation effectuée sauf lorsqu'il en est disposé autrement. »

Pour l'application de l'article 215-1.01 §2, il est proposé que les navires autorisés à rester plus de 12 heures d'une journée en mer sont conformes aux dispositions ci-après :

- l'emplacement, les moyens d'accès, la construction et la disposition des locaux d'équipage sont tels qu'ils assurent une bonne protection contre les intempéries, une

- bonne isolation contre la chaleur, les odeurs et les émanations provenant des autres parties du navire ;
- il ne doit pas exister d'ouvertures directes entre les locaux de couchage et le compartiment moteur ;
 - les parois extérieures des roufs servant de cloisons aux locaux d'équipage ainsi que les parois en contact avec le compartiment moteur ou le caisson de passage de l'échappement doivent être convenablement calorifugées ;
 - il est installé une couchette par personne de dimensions minimales, dans la mesure du possible, de 1,90 m x 0,70 m ;
 - chaque couchette est pourvue d'un matelas et d'un traversin ou d'un oreiller ;
 - sur les navires neufs d'une longueur supérieure à 9 mètres, ~~le navire est équipé d'une installation sanitaire privée contenant un lavabo et un water-closet est installée.~~ ;
 - il est installé une caisse ou des caisses à eau potable d'une capacité minimale de 10 litres d'eau par jour et par personne embarquée.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis n°1

Avis n°2

NAVIRES DE CHARGE DE JAUGE BRUTE INFÉRIEURE A 500 – DIVISION 222

I - RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Le transport de passagers n'est autorisé sur les navires de charge neufs non pontés que dans les limites de la 4^{ème} catégorie de navigation. Au-delà de cette catégorie, le transport de passagers n'est autorisé que sur les navires pontés et semi-pontés.

L'exploitation de navires pneumatiques de type semi-rigide comme navires de charge est limitée aux utilisations suivantes :

- support plongée professionnelle ;
- travaux sous-marins ;
- activités de relevés scientifiques ;
- opérations d'assistance et de remorquage sur les navires de plaisance.

Dans le cadre de ces activités, le personnel embarqué sur les navires de charge, ne faisant pas partie de l'équipage et exerçant une activité professionnelle est considéré comme personnel spécial. Ces personnes sont familiarisées avec le navire, la navigation, la sécurité et les activités en mer.

Dans le PV CRS n°34-01 la commission avait indiqué qu'« *il est constaté que la couverture VHF en Nouvelle-Calédonie n'est pas totale et n'est pas satisfaisante au regard des enjeux de la sécurité maritime. Les membres de la commission demandent qu'une étude de la couverture VHF réelle en Nouvelle-Calédonie soit réalisée.* ». Au final, la réfection du réseau VHF par l'OPT a été actée et va être mis en œuvre prochainement

« **Article 222-1.03 – Navires non pontés**

Les navires non pontés ne peuvent effectuer qu'une navigation en 5' catégorie. Toutefois, l'autorité compétente peut autoriser ces navires à effectuer une navigation de 4' catégorie dans des conditions de navigation particulières. »

Il est proposé de déroger-maintenir la dérogation à cette règle afin d'autoriser les navires non pontés à pratiquer une navigation au-delà de la 4^{ème} catégorie, sous réserve :

- de respecter les critères de flottabilité définis à l'article 227-2.03§2 ;
- d'avoir une longueur hors-tout minimum.

Le tableau ci-après synthétise les exigences en termes de flottabilité, d'équipement de sauvetage et de radiocommunications en fonction des catégories de navigation : ~~La catégorie de navigation des navires non pontés et pontés pourrait ainsi être définie selon le tableau suivant et sous réserve d'une navigation sous la couverture VHF établie par l'OPT.~~

~~La catégorie de navigation des navires non pontés et pontés pourrait ainsi être définie selon le tableau suivant :~~

| Catégorie de navigation | Longueur hors-tout minimum | Flottabilité ou Engin de sauvetage | Equipement de radiocommunication | Franc-bord |
|-------------------------|----------------------------|------------------------------------|--|--|
| 5 ^{ème} | 3,50 mètres | Flottabilité | mobilis (sac étanche) <u>ou</u> <u>VHF portative (puissance minimale 5W – sac étanche)</u> | Non ponté, <u>semi-ponté</u> ou ponté* |

| | | | | |
|---------------------|----------|----------------------------|---|--|
| | | | **** | |
| 4 ^{ème} | 4.70 m | Flottabilité ou radeau | VHF portative (puissance minimale 5W – sac étanche) | Non ponté, <u>semi-ponté</u> ou ponté* |
| 3 ^{ème} L1 | 5 mètres | Flottabilité ou radeau | VHF fixe ASN ou VHF portative (puissance minimale 5W – sac étanche) ***** | Non ponté, <u>semi-ponté</u> ou ponté* |
| 3 ^{ème} L2 | 6 mètres | Flottabilité ou radeau *** | VHF fixe ASN Balise RLS ** | Non ponté****, <u>semi-ponté</u> ou ponté* |
| 3 ^{ème} | 7 mètres | radeau | VHF fixe ASN Balise RLS ** | Ponté(ou semi-ponté)* |

* les navires non pontés ne sont autorisés qu'à effectuer une navigation à la journée – les navires semi-pontés et pontés sont conformes aux dispositions concernant l'habitabilité pour une navigation supérieure à 12 heures la journée – le transport de passagers n'est autorisé que sous la couverture VHF établie par l'OPT-

** hors couverture VHF.

*** en cas de transport de passagers en 3^{ème} L2, l'emport d'un radeau de sauvetage est obligatoire.

**** en cas de transport de passagers en 5^{ème} catégorie, une VHF portative d'une puissance minimale de 5W en sac étanche est obligatoire.

***** sauf en cas de transport de passagers.

***** sur les navires non pontés.

Pour bénéficier d'un changement de catégorie de navigation, un navire existant doit être conforme aux exigences de la réglementation applicable et aux dispositions applicables aux navires de charge de tous les chapitres de la présente doctrine.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis.

II - COQUE - FRANC-BORD

II-1 – Coque

« Article 222-2.02 – Structure et échantillonnage

2.6. Pour les navires dont la longueur hors tout est inférieure à 12 mètres naviguant en 1^{ère}, 2^{ème} ou 3^{ème} catégorie nationale, un examen des plans de structure et d'échantillonnage est effectué par une société de classification agréée. »

Il est proposé de déroger/maintenir la dérogation à l'application de l'article 222-2.02§2.6 pour les navires neufs, de longueur hors-tout inférieure à 7 mètres jusqu'aux limites de la 3^{ème} catégorie de navigation L2 ou navigant en deçà de la 3^{ème} catégorie de navigation non limitée, sous réserve :

- de fournir les plans et documents listés ci-après ;
- d'un examen par ~~le service de~~ les affaires maritimes des plans et documents listés ci-après.

Les plans et documents constitutifs du dossier fourni par l'armateur sont examinés par le service des Affaires maritimes. Le dossier d'examen comprend au minimum les pièces suivantes :

- une déclaration de mise en chantier ;
- une déclaration de l'armateur précisant :

- les types d'exploitation prévus ;
- la désignation précise du matériel embarqué et sa masse ;
- les masses des charges embarquées et leurs répartitions à bord ;
- une coupe transversale d'échantillonnage au maître ;
- un plan d'ensemble, comportant les dimensions principales, le tirant d'eau, la vitesse maximale prévue et les mentions de navigation et de service ;
- une fiche de renseignements généraux ;
- une fiche technique du ou des moteurs
- un jeu de schémas concernant les installations ci-dessous :
 - installation et circuit de combustible ;
 - circuits d'eau de mer, d'assèchement et d'incendie ;
 - installation électrique ;
- un bilan électrique

Pour les navires de longueur inférieure à 5 mètres, l'inspecteur en charge de l'étude fixe la liste des documents à fournir.

Suite à examen et selon l'activité du navire, le service des Affaires maritimes peuvent l'inspecteur en charge de l'étude peut demander un examen des plans de structure et d'échantillonnage par une société de classification reconnue quelle que soit la catégorie de navigation du navire.

Pour les navires neufs de longueur hors-tout supérieure ou égale à 7 mètres et navigant en 3^{ème} catégorie de navigation non limitées sans restriction, l'intégralité des dispositions de l'article 222-2.02 sont applicables.

II-2 – Franc-bord

Depuis 2011, il a été proposé d'introduire les critères de flottabilité définie dans la division 227 des navires de pêche de longueur inférieure à 12 mètres (article 227-2.03§2) pour les navires non pontés dans les catégories de navigation définies permettant de bénéficier de l'exemption du radeau de sauvetage.

Afin de maintenir un niveau de sécurité adéquat, il est proposé de vérifier que les navires existants non pontés sont dotés de réserves de flottabilité conformément à l'article 227-2.03§2, condition minimum pour bénéficier d'une catégorie de navigation définie dans la doctrine et de l'exemption du radeau de sauvetage. Les navires existants qui ne pourront répondre aux critères de flottabilité définis à l'article 227-2.03 pourront être reclassés dans une catégorie de navigation définie dans la présente doctrine sous réserve d'embarquer un radeau de sauvetage et une balise RLS le cas échéant, à défaut le navire sera maintenu dans la catégorie de navigation définie lors de la visite de mise en service.

Un plan des réserves de flottabilité et un calcul justificatif doivent être fournis pour vérifier de la conformité à l'article 227-2.03§2.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis n°1

Avis n°2

III - STABILITE

222-2.08 – Stabilité à l'état intact

« 2. Navires de longueur hors tout inférieure à 12 mètres :

2.1. Dossier de stabilité à l'état intact :

Il n'est pas exigé de dossier de stabilité.

2.2. Evaluation de la stabilité :

La stabilité du navire dans les conditions les plus défavorables doit être jugée satisfaisante. Dans ce but, le chef du centre de sécurité peut exiger, compte tenu du caractère particulier de la conception du navire ou de son mode d'exploitation, qu'une étude de stabilité, équivalente à celle exigée pour les navires de longueur hors tout supérieure ou égale à 12 mètres, soit effectuée.

A la mise en service, il est procédé à la détermination du GM initial, soit directement à l'aide du GM meter, soit par la méthode de la période de roulis. »

La stabilité du navire est évaluée à la mise en service par la méthode de la période de roulis. L'équipement, le matériel et l'équipage sont à bord. Les charges sont simulées par des poids. Les conditions de l'essai sont celles décrites à l'article 227-2.04. Le GM initial doit être supérieur à 0,70 m.

En outre, en cas de transport de passagers, sur les navires pontés, une évaluation du franc-bord résiduel est effectuée en cas de tassement des passagers sur un bord. Le franc-bord résiduel ne devra pas être inférieur à la moitié du franc-bord au chargement maximum du navire.

En 3^{ème} catégorie **non limitées sans restriction**, pour un navire transportant des passagers, le dossier de stabilité est exigé conformément à l'article 222-2.08§2.2.

Sur les navires non pontés, en cas de tassement des passagers sur un bord, la distance résiduelle ne devra pas être inférieure à la moitié de la distance entre la lisse de plat-bord et la ligne de flottaison en charge avec une gîte nulle.

Les navires de type semi-rigides devront présenter une attestation de conformité à la norme EN/ISO 6185 pour la stabilité et la flottabilité.

Les dispositifs de nables d'ouverture (bouchons de vidange) positionnés sur les caissons étanches en partie immergé (tableau arrière) des navires non pontés à coque métallique ne sont pas acceptés pour les navires de charge.

Si le constructeur l'estime nécessaire (inspection des caissons), des tapes de visites sur caissons étanches peuvent être positionnés sur pont de travail à un endroit protégé de l'action de la mer, ces tapes devront être métalliques de même échantillonnage que le pont de travail, vissables, munis de joints d'étanchéité et imperdables.

AVIS

Avis favorable.

IV – ASSECHEMENT

Néant.

V – MACHINE

« **Article 222-3.09** – Dispositions relatives au combustible liquide, à l'huile de graissage et aux autres huiles inflammables.

1. On ne doit pas utiliser comme combustible un combustible liquide dont le point d'éclair, déterminé à l'aide d'un dispositif d'essai approuvé est inférieur à 60 °C (essai en creuset fermé), sauf dans les génératrices de secours, auquel cas le point d'éclair ne doit pas être inférieur à 43 °C. L'autorité compétente peut, toutefois, autoriser que les combustibles liquides ayant un point d'éclair égal ou supérieur à 43 °C soient utilisés d'une manière générale, sous réserve des précautions supplémentaires qu'elle juge nécessaire, et à condition qu'on ne laisse pas la température du local dans lequel ces combustibles sont entreposés ou utilisés s'élever jusqu'à 10 °C au-dessous du point d'éclair des combustibles en question. »

~~Cette exigence est difficile à mettre en œuvre sur les navires exploités en Nouvelle Calédonie équipé de moteurs hors bord essence.~~

Les capacités fixes (réservoirs fixe sous pont) ou mobiles (nourrices) de carburant doivent correspondre aux contraintes d'exploitation du navire.

Il est proposé en complément des dispositions de l'article 2227-3.09 qui ne prévoit pas explicitement l'emport de réservoirs fixes pour l'essence :

- l'application des normes ISO 11105 et 10088 ;
 - que le compartiment, destiné à recevoir les réservoirs, fasse l'objet d'un cloisonnement et d'une ventilation naturelle débouchant à l'air libre avec dispositif d'obturation et que les connexions électriques soient protégées contre la détonation conformément à la norme ISO 8846 ;
 - que les réservoirs :
 - munis chacun d'un dégagement d'air avec tamis pare-flamme, de diamètre au moins égal au diamètre du tuyau de remplissage
 - équipé chacun d'une vanne de fermeture de l'alimentation en essence en sortie de réservoir et d'un dispositif de fermeture à distance de cette vanne manœuvrable depuis l'extérieur du compartiment ;
 - éprouvé conformément à la norme ISO 10088, l'attestation d'épreuve devra être présentée ;
 - que le réservoir et les éléments métalliques de l'installation soient mis à la masse ;
 - que la capacité maximale ne dépasse pas 600 litres au total et 300 litres par réservoir.
- de limiter la capacité du ou des réservoirs portatifs à 100 litres.

Les moteurs in-bord essence sont interdits.

AVIS

Avis favorable.

VI – ELECTRICITE

Néant

VII – INCENDIE

Article 222-4.10 – Extincteurs d'incendie

« 6.2. Navires ne s'éloignant pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche. Il doit être prévu des extincteurs portatifs en nombre convenable dont l'un au moins est adapté à la lutte contre les feux d'hydrocarbures. Le nombre des extincteurs portatifs n'est pas inférieur à :

- 3, si la longueur du navire est égale ou supérieure à 12 mètres ;
- 2, si la longueur du navire est égale ou supérieure à 6 mètres, mais inférieure à 12 mètres ;
- 1, si la longueur du navire est inférieure à 6 mètres »

Il est proposé de ~~déroger~~ maintenir la dérogation à l'article 222-4.10§6.2 alinéa 2 pour les navires non pontés, équipés de moteur hors-bord navigant jusqu'aux limites de la 3^{ème} catégorie L1, sous réserve d'embarquer :

~~pour les navires de longueur hors tout inférieure à 6 mètres~~

- un extincteur à poudre de 2 kg (norme CE –NF EN3) lorsque la puissance totale du ou des moteur(s) hors-bord est inférieure à 60 Cv ;
- ~~pour les navires de longueur hors tout égale ou supérieure à 6 mètres :~~
- 2 extincteurs à poudre de 2 kg (norme CE-NF EN3) lorsque la puissance totale du ou des moteur(s) hors-bord est supérieure ou égale à 60 Cv.

Les dispositions de l'article 222-4.04 s'appliquent aux autres navires dans les conditions suivantes :

- ~~les extincteurs doivent~~ peuvent être d'un type approuvé « équipement marin » avec marquage barre à roue selon la norme CE-NF EN3 ;
- ~~tout navire de longueur égale ou supérieure à 8 mètres, est équipé d'au moins deux extincteurs à poudre polyvalents d'une capacité minimale de 4 kg.~~
- tout navire de longueur inférieure à 8 mètres est équipé d'au moins un extincteur à poudre polyvalent d'une capacité minimale de 4 kg.

Article 222-4.11 – Equipement de pompier

« 5. Sur les navires de longueur inférieure à 35 mètres, l'équipement suivant est prévu :

- un appareil respiratoire type narguilé à prise d'air extérieur sur le pont, équipé d'un tuyau en matériau peu inflammable et d'une longueur suffisante ;
- une lampe-torche ;
- une paire de gants en matériau peu inflammable ;
- une ligne de pompier ;
- une pince à défoncer ;
- un casque de chantier. »

Il est proposé ~~d'exempter de maintenir la dérogation pour~~ les navires de longueur hors-tout inférieure à 12 mètres équipés d'un moteur hors-bord de l'application de l'article 222-4.11§5, excepté pour la paire de gants et la lampe torche.

Il est proposé de ~~déroger~~ maintenir la dérogation à l'article 222-4.11§5, pour les navires de longueur inférieure à 12 mètres, équipés d'un moteur diesel installé dans un compartiment sous pont, sous réserve d'embarquer :

- une lampe torche ;
- une paire de gants en matériau peu inflammable ;
- un casque de chantier.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis favorable.

VIII - NAVIGATION

Article 222-6.03 (modifié par arrêté du 18/01/07) – *Compas magnétique*

« 2.2. Navires de longueur hors tout inférieure à 12 mètres.

2.2.1. Les navires effectuant une navigation de 3^{ème}, de 4^{ème} ou de 5^{ème} catégorie sont équipés d'un compas magnétique d'un type approuvé conformément à l'item A.1/4.23 de la division 311 du présent règlement. »

Il est proposé ~~d'exempter-maintenir l'exemption pour~~ les navires neufs et existants naviguant en 5^{ème} catégorie de navigation des dispositions du paragraphe 222-6.03§2.2.

Les navires neufs naviguant ~~au-delà de la 5^{ème} catégorie de navigation en 4^{ème}, 3^{ème} catégorie L1 et L2~~ sont équipés d'un compas magnétique d'un type approuvé CE.

~~Les navires neufs naviguant en 3^{ème} catégorie non limitée sont équipés d'un compas magnétique d'un type approuvé « équipement marin » (marquage barre à roue).~~

« **Article 222-6.12** (modifié par arrêté du 12/01/99) – *Livre de bord*

1. Sur tout navire, le journal de mer et le livre de bord prévus par la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 sont cotés. Ces livres, dont toutes les indications doivent être portées à l'encre, sont visés chaque jour par le capitaine. Le journal passerelle, le journal machine et le journal radio constituent le livre de bord du navire. »

~~Cette disposition est difficilement applicable sur les navires neufs et existants non pontés qui ne sont pas équipés d'une timonerie.~~

Il est proposé de ~~déroger-maintenir la dérogation~~ à l'article 222-6.12§1 pour les navires neufs et existants non pontés qui ne sont pas équipés d'une timonerie et n'effectuent pas un transport de passagers, sous réserve de consigner en fin de marée dans un cahier signé du Capitaine les éléments nécessaires à la rédaction d'un rapport de mer, si nécessaire.

Ce cahier pourrait être conservé au domicile du Capitaine disponible en cas de réquisition de l'autorité compétente.

L'article 222-6.12§1 est applicable aux navires effectuant un transport de passagers ou ayant à leur bord du personnel spécial. Les renseignements tels que le nombre de personnes à bord, le début et la fin de plongée, par exemple, doivent y être consignés.

« **Article 222-6.16** – *Matériel nautique et d'armement des navires de longueur inférieure à 12 mètres*

Les navires sont équipés de matériel nautique et d'armement en fonction de leur catégorie de navigation conformément aux indications du tableau ci-après :

| Désignation du matériel | 3ème catégorie | 4ème catégorie | 5ème catégorie |
|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Baromètre | 1 | - | - |
| Thermomètre | 1 | - | - |
| Jumelles marines | 1 | 1 | - |
| Sondeur à ultrasons | 1 | | - |
| Sonde à main | 1 | 1 | 1 |
| Fusées à parachute approuvées | 3 | 3 | 3 |

| | | | |
|--|-------|------------|---|
| <i>Fumigène flottants approuvés</i> | 2 | 2 | - |
| <i>Pavillon national</i> | 1 | 1 | 1 |
| <i>Pavillons N et C</i> | 1 | 1 | - |
| <i>Lampe-torche étanche</i> | 1 | 1 | 1 |
| <i>Miroir de signalisation (sauf si le navire est équipé d'un radeau de sauvetage)</i> | 1 | 1 | - |
| <i>Cartes marines des parages fréquentés</i> | 1 jeu | 1 au moins | - |
| <i>Instructions nautiques. Livres des feux (ou document équivalent à jour)</i> | 1 | - | - |
| <i>Annuaire des marées (ou document équivalent)</i> | 1 | 1 | 1 |
| <i>Règle rapporteur</i> | 1 | - | - |
| <i>Compas à pointes sèches</i> | 1 | - | - |
| <i>Règlement en vigueur pour prévenir les abordages en mer</i> | 1 | 1 | 1 |
| <i>Jeu d'outillage (marteau, clé à molette, cisaille etc.)</i> | 1 | 1 | 1 |
| <i>Injecteur de rechange</i> | 1 | - | - |
| <i>Bougie de rechange</i> | 1 | - | - |
| <i>Gaffe</i> | 1 | 1 | 1 |
| <i>Ecope (sur navire non ponté)</i> | - | 1 | 1 |
| <i>Aviron (sur navire non ponté)</i> | - | 1 | 1 |
| <i>Filins nécessaires pour manœuvres courantes et amarrage</i> | 1 | 1 | 1 |
| <i>Jeu d'ampoules pour feux de navigation</i> | 1 | 1 | - |
| <i>Jeu de fusibles de rechange</i> | 1 | 1 | - |

Il est proposé de déroger-maintenir la dérogation aux dispositions de l'article 222-6.16 pour les navires neufs et existants, dans les conditions suivantes :

- pour les navires en 5^{ème} catégorie de navigation : 3 feux à mains rouges au lieu de 3 fusées parachutes et un kit de réparation moteur en supplément du matériel requis, à l'exception du pavillon national;
- pour les navires en 4^{ème} catégorie : matériel du tableau ci-dessus à l'exception du pavillon national, de la paire de jumelles, du baromètre, du thermomètre, de la règle rapporteur et du compas à pointe sèche sous réserve de relever le bulletin météorologique avant appareillage. Le jeu de cartes marines peut être remplacé par un appareil de type lecteur traceur GPS avec la cartographie des zones de navigation. En supplément, un kit de réparation moteur doit être embarqué – le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM) peut être remplacé par un résumé textuel et graphique, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes, et les instructions nautiques et le livre des feux peuvent être remplacées par un document décrivant le système de balisage de la zone fréquentée, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes ;
- et 3^{ème} catégorie L1 : matériel du tableau ci-dessus à l'exception de la paire de jumelles, du baromètre, du thermomètre, de la règle rapporteur et du compas à pointe sèche sous réserve de relever le bulletin météorologique avant appareillage. Le jeu de cartes marines peut être remplacé par un appareil de type lecteur traceur GPS avec la cartographie des zones de navigation. En supplément, un kit de réparation moteur doit être embarqué – le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM) peut être remplacé par un résumé textuel et graphique, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes, et les instructions nautiques et le livre des feux peuvent être remplacées par un document décrivant le système de balisage de la zone fréquentée, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes.

Les navires neufs et existants naviguant en 3^{ème} L2 embarquent le matériel du tableau ci-dessus à l'exception du baromètre, du thermomètre, de la règle rapporteur et du compas à pointe sèche sous réserve de relever le bulletin météorologique avant appareillage. Le jeu de cartes marines peut être remplacé par un appareil de type lecteur traceur GPS avec la cartographie des zones de navigation.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis.

IX - RADIOCOMMUNICATIONS

Article 219-17 (Modifié par arrêté du 13/03/08) – *Matériel radioélectrique des navires de charge naviguant exclusivement à partir des départements, territoires et collectivités d'outre-mer*

« 1. **Pour les navires exploités dans une zone sous couverture VHF d'une station côtière, l'installation doit comporter : Deux installations fixes radiotéléphoniques VHF, dont une permettant d'émettre et de recevoir des alertes ASN (1).**

Sur décision de l'autorité compétente pour la zone d'exploitation :

- *Les navires armés en 4e ou 5e catégorie peuvent n'être équipés que d'un émetteur récepteur VHF sans ASN.*
- *Les navires non pontés en 4e ou 5e catégorie peuvent n'être équipés que d'une VHF portative. »*

Il est proposé de déroger-maintenir la dérogation à l'article 219-17§1 comme prévu dans le tableau du point n°17 de la présente doctrine pour n'embarquer :

- qu'un mobilis en 5^{ème} catégorie sur les navires pontés ou non pontés sauf en cas de transport de passagers ;

- qu'une VHF portative en sac étanche de 5W minimum en 4^{ème} pour tous les navires et en 3^{ème} catégorie limitée de navigation L1 sur les navires non pontés ;
- qu'une VHF fixe ASN sur les autres les navires pontés et semi-pontés en 3^{ème} catégorie de navigation L1L2 ;
- ~~— qu'une VHF fixe ASN sur les navires en 3^{ème} catégorie de navigation limitée L2 et sans restriction à condition d'embarquer une RLS hors couverture VHF, pouvant être la balise définie ci-après ;~~
- ~~— sous réserve d'être sous la couverture VHF établie par l'OPT.~~
- ~~- Dans le cas où une personne navigue seule, l'obligation d'emport de la radiobalise est effective dès la 4^{ème} catégorie de navigation, cette personne emporte une radiobalise de survie personnelle adaptée au milieu marin, portée en permanence. Cette radiobalise est bi-fréquence 406/121,5 MHz, approuvée de type COSPAS-SARSAT, équipée d'un système de positionnement par GPS, et codée avec un numéro d'identification maritime (MMSI), à défaut le navire doit être équipé d'une radiobalise pont.~~

Pour les navires transportant des passagers ~~ou du personnel spécial~~, il est proposé de déroger à l'article 219-17§1 pour n'embarquer :

- qu'une VHF portative en sac étanche de 5W minimum en 5^{ème} et 4^{ème} catégorie de navigation sur les navires pontés et non pontés ;
- ~~— qu'une VHF fixe ASN sur les navires en 3^{ème} catégorie de navigation limitée L1, L2 ;~~

Les navires transportant des passagers naviguent exclusivement sous la couverture VHF établie par l'OPT.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis favorable.

X - SAUVETAGE

Article 222-7.02 (modifié par arrêtés des 18/01/07, 05/09/07 et 29/01/08) – Nombre et type des embarcations de sauvetage, des radeaux de sauvetage et des canots de secours

« 3. Navires de longueur hors tout inférieure à 12 mètres.

3.2. Tout navire pratiquant une navigation de 3^{ème} ou de 4^{ème} catégorie est équipé d'un radeau gonflable de sauvetage d'une capacité suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

Ce radeau est d'un type approuvé conformément à la division 311 du présent règlement.

3.3. La drome de sauvetage des navires effectuant une navigation de 5^{ème} catégorie est fixée par l'autorité compétente, eu égard à leurs conditions d'exploitation. »

Les navires neufs et existants naviguant en 5^{ème} catégorie de navigation ne sont pas équipés d'un radeau de sauvetage, sous réserve :

- ~~— de respecter les critères de flottabilité prévus à l'article 227-2.03 ;~~
- ~~— de ne pas effectuer de transport de passagers ;~~
- ~~de ne pas effectuer de transport de personnel spécial.~~

Il est proposé de déroger à l'article 222-7.02§3.2 pour les navires neufs et existants naviguant en 4^{ème} et 3^{ème} catégorie de navigation L1, sous réserve :

- ~~— de respecter les critères de flottabilité prévus à l'article 227-2.03 ;~~
- ~~— de ne pas effectuer de transport de passagers ;~~
- ~~de ne pas effectuer de transport de personnel spécial.~~

Il est proposé de déroger à l'article 222-7.02§3.2 pour les navires neufs et existants naviguant en 3^{ème} catégorie de navigation L2, sous réserve :

- de respecter les critères de flottabilité prévus à l'article 227-2.03 ;
- de ne pas transporter de passagers.

Tout navire effectuant un transport de passagers au-delà de la 3^{ème} catégorie de navigation L1 ~~ou un transport de personnel spécial~~ est équipé d'un radeau de sauvetage conformément à l'article 222-7.02§3.2.

Lorsqu'un navire de charge a l'obligation d'emport d'un radeau de sauvetage conformément à la présente doctrine, il est proposé de déroger à l'article 222-7.02§3.2 sous réserve que le radeau soit d'un type conforme à la norme EN/ISO 9650 installé sur un ber de stockage avec un système de largage hydrostatique approuvé. La durée de maintien en service et la périodicité des contrôles de ces radeaux sont prescrites par les fabricants. Pour les navires non pontés navigant en 4^{ème} et 5^{ème} catégorie, transportant des passagers ou du personnel spécial et respectant les critères de flottabilité prévus à l'article 227-2.03, le radeau de sauvetage peut être de type V pro équipé d'un largueur.

Article 222-7.07 (modifié par arrêtés des 25/08/99, 26/07/06, 05/09/07 et 04/06/08) – Combinaisons d'immersion et brassières de sauvetage

« 2. Les navires ne s'éloignant pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche doivent avoir pour chaque personne embarquée une brassière de sauvetage d'un type approuvé, et des brassières supplémentaires réparties à la passerelle de navigation et à la sortie des locaux de machines pour tout le personnel de quart. »

~~Les dispositions de l'article 222-7.07§2 sont applicables aux navires navigant en 3^{ème} catégorie de navigation limitée L2 ou non limitée.~~

Il est proposé de déroger à l'article 222-7.07§2 pour les navires ~~navigant en 5^{ème}, 4^{ème} et 3^{ème} catégorie de navigation L1~~ quelle que soit la catégorie de navigation, sous réserve d'embarquer une brassière de sauvetage pour chaque personne à bord approuvée de type CE à flottabilité minimale de 150N munie d'un appareil lumineux en remplacement de la brassière de sauvetage approuvée « équipement marin (marquage barre à roue).

En plus de la brassière prévue à l'article 227-7.05, le port d'un équipement de protection individuel en cas de chute à la mer est obligatoire.

Cet équipement de protection individuel porté (qui peut un vêtement à flottabilité intégrée), du type 150N minimum, destiné à prévenir les risques de noyade, est obligatoire en cas d'exposition au risque de chute à la mer et notamment dans les circonstances suivantes :

- lors des opérations ;
- en cas de travail de nuit, en l'absence de visibilité ou en cas de circonstances météorologiques défavorables ;
- lors de trajets en annexes ou autres embarcations légères.

Le port de cet équipement de protection individuelle est également obligatoire en toute circonstance le justifiant, dont le capitaine est seul juge, compte tenu du niveau de formation de l'intéressé.

Conformément aux dispositions du III de l'article 51-1 du décret du 30 août 1984, les dispositions ci-dessus sont applicables aux marins non-salariés et travailleurs indépendants.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis favorable.

XI - HYGIENE – HABITABILITE

XI - Hygiène

Article 217-3.01 (arrêtés des 23/01/04 et 25/09/07) – Obligations des navires de commerce et de pêche.

« 1. Tout navire de commerce ou de pêche possède en permanence à bord une dotation médicale composée de matériels, d'objets de pansement et de médicaments conforme aux dispositions du présent chapitre. »

Article 217-3.03 – Composition et répartition des dotations médicales.

« 1. La dotation médicale requise à bord d'un navire est déterminée par la navigation pratiquée, le nombre et la qualité des personnes présentes à bord et par l'éloignement des secours médicaux. »

Article 217-3.04 – Adaptation des dotations médicales.

« Sur avis du médecin chef régional des gens de mer, le chef du centre de sécurité peut adapter, en tant que de besoin, la dotation médicale du navire pour tenir compte de conditions particulières relatives à ses installations, à la navigation effectuée et aux personnes transportées. »

ANNEXE 217- 3.A.1. (arrêtés des 23/01/04 et 25/09/07)

« 3) DOTATION MEDICALE C : sans référence à l'effectif embarqué :

– Navires restant moins de 24 heures à la mer et restant très près des côtes ou ne disposant pas d'aménagements autres qu'une timonerie. »

Il est proposé de maintenir ces dispositions aux navires neufs et existants naviguant au-delà de la 3^{ème} catégorie de navigation L1 en 3^{ème} catégorie de navigation limitée L2 ou non limitée avec une exemption pour les produits à conserver au froid.

Il est proposé de déroger déroger aux dispositions de l'annexe 217-3.A.1, sur les navires de moins de 6 mètres naviguant jusqu'aux limites de la 3^{ème} catégorie de navigation L1, sous réserve d'embarquer, au lieu de la dotation médicale C :

- médicaments : principe actif (Paracétamol 500 mg, chlorhexidine, hexamidine)
- matériel médical et objets de pansement :
 - 1 paquet de 10 compresses de gaze stériles, taille moyenne
 - 1 contention élastique adhésive
 - 1 paire de ciseaux (lames inox)
 - 1 pince à échardes
 - 1 rouleau de 4 m de bande de crêpe (largeur 10 cm)
 - 1 rouleau de 4 m de bande auto-adhésive (largeur 10 cm)
 - 1 boîte de pansements adhésifs en 3 tailles
 - 1 paire de gants d'examen stériles
 - 6 sutures cutanées adhésives
 - une couverture de survie.

XI-2 – Habitabilité

Article 215-1.01 (Modifié par arrêté du 12/12/07) – Champ d'application

« 1. Les dispositions de la présente division concernent l'habitabilité à bord des navires de commerce et de pêche. Sauf s'il est prévu dans les autres divisions du présent livre deuxième des dispositions différentes applicables à certains types de navires, elles s'appliquent à tout navire d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres effectuant une navigation à plus de 20 milles de la terre la plus proche.

Toutefois, quand il en est disposé ainsi dans les articles ci-dessous, elles s'appliquent également aux navires effectuant une navigation à moins de 20 milles de la terre la plus proche et l'autorité compétente pour l'étude des plans et documents peut, dans la mesure où l'organisation du travail et

les conditions d'exploitation du navire impliquent l'hébergement et la nourriture de tout ou partie de l'équipage à bord, et eu égard au nombre et aux fonctions des marins de l'équipage, faire application à ces navires de certaines des autres mesures de la présente division.

2. Pour tout navire de longueur inférieure à 12 mètres, l'autorité compétente pour l'étude des plans et documents fixe les dispositions applicables compte tenu des caractéristiques de construction du navire et des conditions particulières de navigation.

3. Les dispositions du titre 2 relatif aux locaux affectés aux passagers s'appliquent à tous les navires à passagers quelle que soit la navigation effectuée sauf lorsqu'il en est disposé autrement. »

Pour l'application de l'article 215-1.01 §2, sous réserve de ne pas transporter de passagers, il est proposé que les navires autorisés à rester plus de 12 heures d'une journée en mer sont conformes aux dispositions ci-après :

- l'emplacement, les moyens d'accès, la construction et la disposition des locaux d'équipage sont tels qu'ils assurent une bonne protection contre les intempéries, une bonne isolation contre la chaleur, les odeurs et les émanations provenant des autres parties du navire ;
- il ne doit pas exister d'ouvertures directes entre les locaux de couchage et le compartiment moteur ;
- les parois extérieures des roufs servant de cloisons aux locaux d'équipage ainsi que les parois en contact avec le compartiment moteur ou le caisson de passage de l'échappement doivent être convenablement calorifugées ;
- il est installé une couchette par personne de dimensions minimales, dans la mesure du possible, de 1,90 m x 0,70 m ;
- chaque couchette est pourvue d'un matelas et d'un traversin ou d'un oreiller ;
- sur les navires neufs d'une longueur supérieure à 9 mètres, le navire est équipé d'une installation sanitaire privée contenant un lavabo et un water-closet est installée ;
- il est installé une caisse ou des caisses à eau potable d'une capacité minimale de 10 litres d'eau par jour et par personne embarquée.

Lorsque qu'un navire de charge visé par la présente doctrine est prévu pour le transport de passagers, le nombre maximal de passagers est de 12.

Le nombre maximal de passagers est déterminé en fonction de :

- la ou les catégorie(s) de navigation demandée(s) par l'armateur ;
- la capacité du navire à assurer une protection des passagers contre la pleine force de la mer.

Le navire peut se voir affecter un nombre de passagers différent selon la catégorie de navigation.

Les exigences suivantes sont respectées pour la répartition des passagers à bord :

- les espaces suivants ne peuvent être pris en compte pour les passagers :
 - o le dessus des chambres de flottabilité des navires pneumatiques et navires pneumatiques semi-rigides ;
 - o les zones de manœuvre de tous les navires ;
 - o les espaces situés derrière le poste de conduite, sauf si un dispositif ou une procédure de surveillance des passagers situés en arrière du capitaine est mis(e) en place et est validé(e) par l'autorité compétente ;
- un plan avec placement des passagers doit être réalisé ;
- chaque passager dispose pour son usage exclusif d'une surface disponible d'au moins 0,40 m² incluant une assise ;

- chaque passager doit y être abrité de la pleine force de la mer – sur les navires rapides pouvant atteindre 20 nœuds (navires pneumatiques, navires pneumatiques semi-rigides et navires rigides), les assises sont orientées vers l'avant ;
- les zones accessibles aux passagers doivent être clairement délimitées ;
- certaines zones peuvent être interdites pour l'installation de passagers si les dispositions suivantes ne sont pas respectées:
 - o les pavois et garde-corps au niveau de l'espace de pont réservé aux passagers sont conformes à la réglementation en vigueur - pour les navires bénéficiant d'une dérogation, les assises sont pourvues de dispositifs permettant de prévenir la chute par-dessus bord et les risques de traumatismes – le port d'un équipement individuel de flottabilité est alors obligatoire pour toutes les personnes à bord ;
 - o les passagers installés à bord ne doivent jamais être en situation d'entraver la mise en œuvre des moyens de sauvetage.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis n°1

Avis n°2

NAVIRES DE PLAISANCE A UTILISATION COLLECTIVE – DIVISION 241

I - RENSEIGNEMENTS GENERAUX

Les navires de plaisance à utilisation collective à moteur visés par la présente doctrine sont exploités à la journée sauf s'il est établi la conformité avec les exigences concernant l'habitabilité pour un temps à la mer supérieur à 12 heures.

Ils naviguent exclusivement sous couverture VHF établie par l'OPT.

Les dispositions de la doctrine applicable à ces navires font référence aux divisions 240 et 241. La division 225 (abrogée par la division 241) applicable aux navires de plaisance à utilisation collective visait les navires de plus de 10 mètres. Un navire de plaisance à utilisation collective à moteur de longueur supérieure 10 mètres mais de longueur inférieure à 12 mètres fera donc l'objet d'un traitement particulier si l'exploitant demandait à bénéficier des catégories de navigation en Nouvelle-Calédonie.

« Article 241-1.03 – Conformité des navires

I. – A partir de leur première mise en service pour l'utilisation collective, les navires visés par la présente division sont conformes aux dispositions de la division 240 applicables aux navires exclus du marquage « CE », et ce même s'ils ont déjà été mis en service en tant que navires de plaisance à usage personnel. Toutefois :

1° Les dispositions des articles 240-2.04 et 240-2.06 n'ont pas à être appliquées ;

2° Les dispositions des articles 240-2.07, 240-2.08 et 240-2.09 sont considérées comme satisfaites lorsqu'un organisme notifié ou agréé a délivré un rapport d'examen s'appliquant au navire concerné, et qui établit la conformité aux exigences essentielles de flottabilité et de stabilité du décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 modifié relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement ;

3° Les dispositions du chapitre 240-2 sont considérées comme satisfaites lorsqu'un organisme notifié a établi une attestation de conformité relative à une vérification à l'unité, ou un rapport de conformité post-construction, ou une attestation de conformité au type s'appliquant au navire concerné, et qui établit la conformité aux exigences essentielles de sécurité du décret du 4 juillet 1996 précité.

II. – Outre les dispositions apparaissant dans le paragraphe I, les navires se conforment aux dispositions de la présente division. »

« Article 241-2.01 – Matériel d'armement et de sécurité

I. – Un navire dispose à son bord du matériel d'armement et de sécurité côtier dans le cas d'une navigation n'excédant pas les limites de la quatrième catégorie, ou du matériel d'armement et de sécurité hauturier dans les autres cas. La dispense d'embarquement d'un radeau de sauvetage prévue au paragraphe II de l'article 240-3.11 n'est pas appliquée aux navires à utilisation collective. »

Il est proposé de déroger aux articles 241-1.03 et 241-2.01, sous réserve :

- de respecter les critères de flottabilité définis à l'article 240-2.09 ;
- d'avoir une longueur hors-tout minimum.

Le tableau ci-après synthétise les exigences en termes de flottabilité, d'équipement de sauvetage et de radiocommunications en fonction des catégories de navigation :

| Catégorie de navigation | Longueur hors-tout minimum | Flottabilité ou Engin de sauvetage | Equipement de radiocommunication | Catégorie de conception |
|-------------------------|----------------------------|---|---|-------------------------|
| 5 ^{ème} | 3,50 mètres | Flottabilité + armement et sécurité basique | VHF portative (puissance minimale 5W – sac étanche) * | D |
| 4 ^{ème} | 4.70 m | Flottabilité + armement et sécurité côtier | VHF portative (puissance minimale 5W – sac étanche) * | C |
| 3 ^{ème} L1 | 5 mètres | Flottabilité + armement et sécurité côtier | VHF portative (puissance minimale 5W – sac étanche) * | C |
| 3 ^{ème} L2 | 6 mètres | Flottabilité + armement et sécurité hauturier | VHF fixe ASN * | B ou C ** |
| 3 ^{ème} | 7 mètres | Flottabilité + armement et sécurité hauturier | VHF fixe ASN * | B |

* Navigation exclusivement sous couverture VHF établie par l'OPT.

** sous réserve d'une déclaration de conformité aux exigences de flottabilité et de stabilité par un organisme notifié.

Pour bénéficier d'un changement de catégorie de navigation, un navire existant doit être conforme aux exigences de la réglementation applicable et aux dispositions applicables aux navires de plaisance à utilisation collective de tous les chapitres de la présente doctrine.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis n°1

Avis n°2

II - COQUE - FRANC-BORD

II-1 – Coque

« Article 240-2.02 (Arrêté du 04/12/09) – Attribution d'une catégorie de conception

Les navires de plaisance neufs sont classés dans l'une des quatre catégories de conception suivantes :

1. *Catégorie de conception A : catégorie attribuée aux navires de plaisance conçus pour la navigation en « haute mer », pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et les vagues une hauteur significative de 4 m et pour lesquels ces bateaux sont, dans une large mesure, autosuffisants.*
2. *Catégorie de conception B : catégorie attribuée aux navires de plaisance pour la navigation « au large », conçus pour des voyages au large des côtes au cours desquels version du 10/06/10 les vents peuvent aller jusqu'à la force 8 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 4 m compris.*
3. *Catégorie de conception C : catégorie attribuée aux navires de plaisance pour la navigation « à proximité des côtes », conçus pour des voyages à proximité des côtes et dans de grandes baies, de grands estuaires, lacs et rivières, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 6 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 2 m compris.*
4. *Catégorie de conception D : catégorie attribuée aux navires de plaisance pour la navigation « en eaux protégées », conçus pour des voyages dans des eaux côtières protégées, des baies de petite dimension, des*

petits lacs, rivières et canaux, au cours desquels le vent peut atteindre la force 4 et les vagues une hauteur significative jusqu'à 0,3 mètre, avec des vagues occasionnelles, causées par exemple par des bateaux de passage, d'une hauteur maximale de 0,5 mètre. »

Pour la navigation dans les catégories de navigation définies en Nouvelle-Calédonie, les navires de plaisance à utilisation collective à moteur visés par la présente doctrine sont approuvés selon les exigences suivantes :

- navigation en 5^{ème} catégorie : navires de longueur minimum 3,50 m et de catégorie de conception D ;
- navigation jusqu'aux limites de 5^{ème} catégorie L1 : navires de catégorie de conception C de longueur minimum 4,70 m en 4^{ème} catégorie et 5,00 m en 3^{ème} catégorie L1 ;
- navigation jusqu'aux limites de la 3^{ème} catégorie L2: navires de catégories de conception B de longueur minimum 6,00 m ou de catégorie de conception C et de longueur minimum 6,00 m sous réserve d'une déclaration de conformité aux exigences de flottabilité et de stabilité par un organisme notifié ;
- navigation jusqu'aux limites de la 3^{ème} catégorie sans restriction : navires de catégorie de conception B et de longueur minimum 7,00 m.

II-2 – Franc-bord

Pour la navigation dans les catégories de navigation définies en Nouvelle-Calédonie, les navires de plaisance à utilisation collective à moteur visés par la présente doctrine sont conformes aux exigences de flottabilité et de franc-bord minimal conformément à l'article 240-3.09.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis.

III - STABILITE

Pour la navigation dans les catégories de navigation définies en Nouvelle-Calédonie, les navires de plaisance à utilisation collective à moteur visés par la présente doctrine sont conformes aux exigences de de stabilité conformément à l'article 240-3.09.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis.

IV – ASSECHEMENT

Néant.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis.

V – MACHINE

Néant.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis.

VI – ELECTRICITE

Néant.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis.

VII – INCENDIE

« **Article 240-2.43** – *Caractéristiques du matériel de lutte incendie*

I. Le matériel de lutte contre l'incendie est approuvé conformément aux dispositions de la division 311 du règlement, ou bien à celles de la division 310. Dans ce dernier cas, les dispositions de la division 322 sont applicables. Toutefois, les extincteurs portatifs conformes à la norme EN3 peuvent être embarqués.

II. La durée de vie et la périodicité des contrôles des extincteurs sont fixées par le fabricant. »

« **Article 240-2.44** – *Extinction des moteurs hors-bord*

I. Les navires à moteurs hors-bord dont la puissance totale est supérieure à 120 kW embarquent un parc d'extincteurs portatifs de capacité totale minimale 34B. »

« **Article 240-2.46** – *Extinction dans les espaces extérieurs et dans les locaux autres que les locaux de machines*

I. Une cuisine avec appareils électroménagers dépourvus de flamme nue dispose d'un extincteur portatif de capacité minimale 5A/34B, ou d'une couverture anti-feu conforme à la norme EN 1869.

II. Un foyer à flamme nue est protégé soit par un extincteur de capacité minimale 8A/68B, soit par un extincteur de capacité minimale 5A/34B et une couverture anti-feu.

Ces moyens se situent à moins de 2 m de tout appareil à flamme nue installé en permanence, et sont placés de telle sorte qu'ils restent accessibles en cas d'inflammation de l'appareil.

III. Un espace habitable avec couchage dispose d'un extincteur portatif de capacité minimale 5A/34B, situé à moins de 5 m du milieu d'une couchette quelconque.

IV. Lorsque le navire est équipé d'une installation électrique du domaine 2, il dispose d'au moins un extincteur 5A/34B diélectrique. »

Il est proposé d'appliquer les articles 240-2.43, 240-2.44 et 240-2.46, sur les navires équipés de moteur hors-bord dont la capacité en combustible est inférieure à 150 litres et navigant jusqu'aux limites de la 3^{ème} catégorie L1, de la façon suivante :

- un extincteur à poudre de 2 kg (norme NF EN3) lorsque la puissance totale du ou des moteur(s) hors-bord est inférieure à 60 Cv ;
- 2 extincteurs à poudre de 2 kg (norme NF EN3) lorsque la puissance totale du ou des moteur(s) hors-bord est supérieure ou égale à 60 Cv.

Les dispositions suivantes s'appliquent aux autres navires dans les conditions suivantes :

- les extincteurs peuvent être d'un type approuvé selon la norme CE-NF EN3 ;
- tout navire de longueur égale ou supérieure à 8 mètres, est équipé d'au moins deux extincteurs à poudre polyvalents d'une capacité minimale de 4 kg.
- tout navire de longueur inférieure à 8 mètres est équipé d'au moins un extincteur à poudre polyvalent d'une capacité minimale de 4 kg.

La maintenance par une personne compétente est effectuée tous les ans conformément aux recommandations de l'INRS sur les extincteurs portatifs, mobiles et fixes.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis.

VIII - NAVIGATION

Néant

AVIS DE LA COMMISSION

Avis.

IX - RADIOCOMMUNICATIONS

« Article 241-2.02 – Installations radioélectriques toutes zones

I. – Un navire dispose d'au moins une installation radioélectrique 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, les navires de longueur de coque inférieure à 12 m exploités exclusivement à la journée peuvent n'embarquer qu'un émetteur-récepteur VHF, y compris portatif, dans la mesure où les communications sont assurées quelle que soit la position géographique du navire sur le plan d'eau désigné.

III. – Une telle installation radioélectrique ne dispense pas de l'emport des matériels pyrotechniques prescrits par l'article 240-3.09.

Il est proposé d'appliquer l'article 241-2.02 de la façon suivante :

- une VHF portative en sac étanche de 5W minimum en 5^{ème}, 4^{ème} et 3^{ème} catégorie de navigation L1 ;
- une VHF fixe ASN sur les navires naviguant au-delà de la 3^{ème} catégorie L1.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis favorable.

X - SAUVETAGE

« **Article 241-2.01 – Matériel d’armement et de sécurité**

I. – Un navire dispose à son bord du matériel d’armement et de sécurité côtier dans le cas d’une navigation n’excédant pas les limites de la quatrième catégorie, ou du matériel d’armement et de sécurité hauturier dans les autres cas. La dispense d’embarquement d’un radeau de sauvetage prévue au paragraphe II de l’article 240-3.11 n’est pas appliquée aux navires à utilisation collective. »

Il est proposé d’appliquer l’article 241-2.01 de la façon suivante :

- les navires naviguant 5^{ème} catégorie de navigation disposent à leur bord du matériel d’armement et de sécurité basique ;
- les navires naviguant en 4^{ème} et 3^{ème} catégorie de navigation L1 disposent à leur bord du matériel d’armement et de sécurité côtier ;
- les navires naviguant en 3^{ème} catégorie de navigation L2 et sans restriction disposent à leur bord du matériel d’armement et de sécurité hauturier.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis.

XI - HYGIENE - HABITABILITE

XI-1 – Hygiène

Article 241-2.05 – Dotation médicale

I. – Les navires effectuant une navigation dans les limites des cinquième et quatrième catégories embarquent la trousse de secours prévue à l’article 240-3.17.

II. – Les navires effectuant une navigation au-delà des limites de la quatrième catégorie et restant moins de 24 heures à la mer embarquent la dotation médicale C prévue par la division 217.

III. – Les navires restant plus de 24 heures à la mer sans jamais se trouver à plus de 8 heures ou 100 milles du port le plus proche qui permette l’intervention d’un secours médical d’urgence suivie d’une admission sans délai dans un centre médicochirurgical approprié embarquent la dotation médicale B prévue par la division 217.

IV. – Les autres navires embarquent la dotation médicale A prévue par la division 217.

Il est proposé de maintenir ces dispositions aux navires neufs et existants naviguant au-delà de la 3^{ème} catégorie de navigation L1 avec une exemption pour les produits à conserver au froid.

Il est proposé de déroger à l’article 241-2.05, sur les navires naviguant jusqu’aux limites de la 3^{ème} catégorie de navigation L1, sous réserve d’embarquer, au lieu de la dotation médicale C :

- médicaments : principe actif (Paracétamol 500 mg, chlorhexidine, hexamidine)
- matériel médical et objets de pansement :
 - 1 paquet de 10 compresses de gaze stériles, taille moyenne
 - 1 contention élastique adhésive
 - 1 paire de ciseaux (lames inox)
 - 1 pince à échardes
 - 1 rouleau de 4 m de bande de crêpe (largeur 10 cm)
 - 1 rouleau de 4 m de bande auto-adhésive (largeur 10 cm)
 - 1 boîte de pansements adhésifs en 3 tailles
 - 1 paire de gants d’examen stériles

- 6 sutures cutanées adhésives
- une couverture de survie.

XI-2 – Habitabilité

Sur les navires de plaisance à utilisation collective à moteur visés par la présente doctrine, le nombre maximal de passagers est de 12.

Pour l'étude et l'approbation des navires concernant l'habitabilité conformément aux dispositions du présent chapitre, le nombre maximal initial de passagers pris pour la détermination du nombre de passagers comme navire à utilisation collective est obtenu par déduction du nombre de membres d'équipage au nombre maximal de personnes à bord défini conformément à la division 240 dans la déclaration de conformité ou lors de l'approbation du navire comme navire de plaisance.

Le nombre maximal initial de passagers est maintenu ou réduit en fonction de :

- la ou les catégorie(s) de navigation demandée(s) par l'armateur ;
- la capacité du navire à assurer une protection des passagers contre la pleine force de la mer ;
- la catégorie de conception du navire comme navire de plaisance et la catégorie de navigation associée (voir chapitre II-1 Coque).

Le navire peut se voir affecter un nombre de passagers différent selon la catégorie de navigation.

Les exigences suivantes sont respectées pour la répartition des passagers à bord :

- les espaces suivants ne peuvent être pris en compte pour les passagers :
 - o le dessus des chambres de flottabilité des navires pneumatiques et navires pneumatiques semi-rigides ;
 - o les zones de manœuvre de tous les navires ;
 - o les espaces situés derrière le poste de conduite, sauf si un dispositif ou une procédure de surveillance des passagers situés en arrière du capitaine est mis(e) en place et est validé(e) par l'autorité compétente ;
- un plan avec placement des passagers doit être réalisé ;
- chaque passager dispose pour son usage exclusif d'une surface disponible d'au moins 0,40 m² incluant une assise ;
- chaque passager doit y être abrité de la pleine force de la mer – sur les navires rapides pouvant atteindre 20 nœuds (navires pneumatiques, navires pneumatiques semi-rigides et navires rigides), les assises sont orientées vers l'avant ;
- les zones accessibles aux passagers doivent être clairement délimitées ;
- certaines zones peuvent être interdites pour l'installation de passagers si les dispositions suivantes ne sont pas respectées:
 - o les pavois et garde-corps au niveau de l'espace de pont réservé aux passagers sont conformes à la réglementation en vigueur - pour les navires bénéficiant d'une dérogation, les assises sont pourvues de dispositifs permettant de prévenir la chute par-dessus bord et les risques de traumatismes – le port d'un équipement individuel de flottabilité est alors obligatoire pour toutes les personnes à bord ;
 - o les passagers installés à bord ne doivent jamais être en situation d'entraver la mise en œuvre des moyens de sauvetage.

AVIS DE LA COMMISSION

Avis n°1

Avis n°2

CONCLUSION

Texte de la conclusion

Les PV CRS n°17/QD1, n° 17/QD4 et n°QD5 du 03/06/2004, n°18.SN.98.3, n°25/10 du 11/12/2007, n°26-01 du 25/06/2008, n°26-08 du 25/06/2008, n°29/07 du 02/12/2009 et n°34-01 du 17/06/2011.

Etude close.

VISA

Les avis émis par la Commission Régionale de Sécurité de Nouméa sont visés le XX/XX/2014

le Président

***NOTA :** Selon l'article 35 du décret 84-810 du 30.08.84 (JO du 01/09/84) les recours contre les décisions prises peuvent être portés devant le ministre chargé de la marine marchande, dans un délai de 15 jours francs à compter de leur notification.*