

Division 239

Navires exploités pour la pêche à pied professionnelle

Règlement annexé à l'arrêté du
23 novembre 1987 modifié

DIVISION 239

NAVIRES EXPLOITES POUR LA PECHE A PIED PROFESSIONNELLE

Edition du 3 avril 2025, parue au J.O. le 11 avril 2025

A jour des arrêtés suivants :

Date de signature	Date de parution J.O.	Numéro NOR	Référence CCS
03-04-25	11-04-25	TECM2510246A	CCS 993.REG.02

Chapitres

CHAPITRE 239-1 : DISPOSITIONS GENERALES	4
CHAPITRE 239-2: MISE EN SERVICE ET EXPLOITATION D'UN NAVIRE EXPLOITE POUR LA PECHE A PIED PROFESSIONNELLE	5
CHAPITRE 239-3 : VISITES DE CONTRÔLE DES NAVIRES EXPLOITES POUR LA PECHE A PIED PROFESSIONNELLE	13
ARTICLE ANNEXE 239-3.A.1 : RAPPORT DE VERIFICATION SPECIALE	14

Sommaire

Chapitres	2
CHAPITRE 239-1 : DISPOSITIONS GENERALES	4
Article 239-1.01 : Champ d'application	4
Article 239-1.02 : Définitions	4
Article 239-1.03 : Types de navires autorisés à être exploités pour la pêche à pied professionnelle	4
Article 239-1.04 : Limites d'exploitation d'un navire exploité dans le cadre de la pêche à pied	5
CHAPITRE 239-2: Mise en service et exploitation d'un NAVIRE EXPLOITE POUR LA PECHE A PIED PROFESSIONNELLE	5
Article 239-2.01 : Pièces constitutives du dossier de mise en service du navire exploité pour la pêche à pied	5
Article 239-2.02 : Examen des documents et du navire par l'autorité compétente	6
Article 239-2.03 : Exigences techniques	6
Article 239-2.04 : Matériel d'armement et de sécurité	12
CHAPITRE 239-3 : VISITES DE CONTRÔLE DES NAVIRES EXPLOITES POUR LA PECHE A PIED PROFESSIONNELLE	13
Article 239-3.01 : Visite de sécurité du navire en service par le propriétaire ou l'exploitant	13

CHAPITRE 239-1 : DISPOSITIONS GENERALES

Article 239-1.01 : Champ d'application

Sans préjudice des dispositions applicables contenues dans les divisions 222, 227 et 230, la présente division s'applique aux navires exclusivement exploités pour la pêche à pied professionnelle.

Article 239-1.02 : Définitions

Pour l'application de la présente division et sauf disposition contraire, les expressions ci-dessous désignent :

- I. **Point de départ** : Le point de départ du navire est le port d'attache, ou port base, du navire, le point de mouillage habituellement utilisés hors exploitation ou le point de mise à l'eau à partir duquel l'activité du navire commence.
- II. **Abri** : Endroit de la côte tel que défini au 2. du III. de l'article 240-1.02 de la division 240 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié, relatif à la sécurité des navires.
- III. **Navigation diurne** : Navigation effectuée de 30 minutes avant le lever du soleil à 30 minutes après le coucher du soleil.
- IV. **Navire marqué « CE »** : tout navire de plaisance de tout type ou véhicule nautique à moteur (VNM), marqué « CE » au titre des directives 94/25/CE ou 2013/53/UE, mis sur le marché ou mis en service depuis le 16 juin 1998 dans l'Union européenne, destiné à être utilisé à des fins sportives et de loisir, dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 24 mètres, indépendamment du moyen de propulsion.
- V. **Vitesse maximale de service** : Désigne la vitesse correspondant à la puissance de propulsion maximale continue que le navire est autorisé à utiliser à son poids maximal en exploitation et par mer calme.
- VI. **Charge maximale** : Désigne la charge maximale admissible sur le navire incluant les personnes embarquées et le chargement éventuel.
- VII. **Personne compétente** : Toute personne morale reconnue pour son expérience dans le domaine pour lequel il est sollicité.
- VIII. **Autorité compétente** : Le centre de sécurité des navires du lieu d'exploitation du navire.

Article 239-1.03 : Types de navires autorisés à être exploités pour la pêche à pied professionnelle

Sauf dispositions expresses contraires, la présente division s'applique à tout navire de charge réunissant les conditions suivantes :

- sous pavillon français ;
- une jauge brute inférieure à 500 ;
- armé en vue d'une expédition maritime ;
- exploité pour usage professionnel.

Article 239-1.04 : Limites d'exploitation d'un navire exploité pour la pêche à pied professionnelle

I. Le nombre maximum de personnes autorisé à embarquer est au plus égal au nombre de personnes inscrit sur la plaque constructeur du navire, sans jamais dépasser 12.

II. La charge maximale autorisée à bord du navire est au plus égale à la charge maximale recommandée par le fabricant du navire, inscrite sur la plaque constructeur du navire.

III. Les navires sont exploités en navigation diurne, dans les limites de la 4^{ème} catégorie de navigation professionnelle et comporte une plaque sur laquelle figure les mentions suivantes :

« Navire exploité exclusivement en navigation diurne. ».

Cette plaque est résistante au milieu marin et fixée de manière inamovible à l'intérieur du navire. Elle doit être immédiatement visible. La taille des caractères est d'au moins 10 mm.

IV. Le navire n'est pas autorisé à naviguer en dehors des limites des conditions météo (force du vent et hauteur significative des vagues) définies pour la catégorie de conception C (jusqu'à force 6 Beaufort et jusqu'à 2 mètres compris) et ailleurs qu'en zone maritime de classe C.

Les zones maritimes classées en classe B sont interdites aux navires exploités pour la pêche à pied professionnelle. Ces zones sont consultables sur le site du SHOM (<https://data.shom.fr/>).

VI. Le transport de matières dangereuses ou polluantes est interdit.

CHAPITRE 239-2: MISE EN SERVICE ET EXPLOITATION DES NAVIRES EXPLOITES POUR LA PECHE A PIED PROFESSIONNELLE

Article 239-2.01 : Pièces constitutives du dossier de mise en service du navire exploité pour la pêche à pied professionnelle

Conformément aux dispositions de la division 130, les conditions d'exploitation du navire sont celles spécifiées et déclarées à l'autorité compétente par l'exploitant dans le cadre du processus conduisant à la mise en service du navire.

Ainsi, préalablement à toute étude et examen des plans et documents du navire par l'autorité compétente, l'exploitant définit formellement l'activité du navire et ses limites d'exploitation.

En vue de la délivrance du permis de navigation, l'exploitant du navire transmet à l'autorité compétente *a minima* les informations suivantes :

I. La déclaration des conditions d'exploitation couvrant au moins les sujets suivants :

- L'activité exercée ;
- Les modalités et conditions d'exercice de cette activité ;
- La description détaillée de cette activité ;
- La ou les zones d'exploitation du navire ;
- La/les période(s) de l'année pendant laquelle/lesquelles l'activité est exercée ;
- Les plages horaires de l'activité ;

- La durée de la/des sortie(s) en mer ;
- Les conditions météorologiques maximales que le navire ne dépassera pas en navigation (force de vent et hauteurs de vagues) ;
- La vitesse du navire en service, c'est-à-dire la vitesse déclarée par l'exploitant pour la réalisation de son activité. Cette vitesse est obligatoirement inférieure à la vitesse maximale de service.
- Les conditions et les limites de chargement ;

II. Les informations nécessaires à l'évaluation du navire selon les exigences techniques de l'article 239-2.03.

III. Le cas échéant, la déclaration écrite de conformité (navire marqué « CE » au titre de la directive 94/25/CE) ou la déclaration UE de conformité (navire marqué « CE » au titre de la directive 2013/53/UE).

IV. Le cas échéant, la déclaration écrite ou UE de conformité au titre des directives sus-citées du ou des moteurs hors-bord.

V. Pour les navires existants non marqués CE, construits depuis plus de 10 ans, l'exploitant fournit une attestation du bon état général de la structure.

- A. Pour les navires à coque essentiellement métallique, des mesures d'épaisseur du bordé sont réalisées. L'exploitant fournit les attestations de mesures assorties de leurs résultats. La bonne tenue des faces internes de la coque est vérifiée après un dévaigrage.
- B. Pour un navire de construction traditionnelle en bois, l'état du bordé et du raidissage de la structure est examiné. L'exploitant fournit les attestations d'examen assorties de leurs résultats. La bonne tenue des faces internes de la coque est vérifiée après un dévaigrage.
- C. Pour un navire à coque polyester, l'examen de la coque est réalisé afin de s'assurer de l'absence de signe d'osmose (cloques, bosses, zones plus douces ou plus poreuses, tâches de décoloration). L'exploitant fournit les attestations d'examen et les rapports de mesures éventuellement effectuées en complément (teneur en humidité, test d'acide, test de fluorescence, test de pression de la coque, conductivité électrique de la coque, test de densité de la coque).
- D. Pour un navire à coque polyéthylène, l'examen de la coque est réalisé afin de s'assurer de l'absence de fissures dans la coque.
- E. Pour un navire à coque semi-rigide ou un pneumatique, l'examen de la coque est réalisé afin de s'assurer de l'absence de fuites sur les boudins, de la qualité des soudures des joints au niveau de la coque et de la poupe, de l'absence de dégradation du PVC ou de l'Hypalon et de délamination du tableau arrière.

Article 239-2.02 : Examen des documents et du navire par l'autorité compétente

L'évaluation du navire selon les exigences techniques et l'examen des documents sont effectués par l'autorité compétente.

Toute déclaration écrite ou UE de conformité pour laquelle un doute serait observé sur sa conformité est transmise à l'autorité nationale de surveillance du marché française.

Tout navire pour lequel un doute serait observé sur sa conformité est transmise à l'autorité nationale de surveillance du marché française.

Article 239-2.03 : Exigences techniques

Pour être exploité pour la pêche à pied professionnelle, tout navire doit se conformer aux exigences techniques mentionnées au présent article.

Tout navire ayant été évalué par son fabricant selon les modules B+C, B+D, B+E, B+F, ou selon le module G, n'a pas à démontrer sa conformité aux points A à H, I.1) et I.2), J, L et M.

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

Le navire est conçu de manière à minimiser les risques de chute par-dessus bord et à faciliter la remontée à bord.

Une attention particulière est portée, en fonction de la catégorie de conception du navire, sur la présence de surfaces de pont de travail anti-dérapantes, de cale-pieds, de prises de main (main courante), de dispositifs de maintien du corps sur les navires rapides (Vitesse maximale en service > 20Nd), de gardes-corps et de points d'accrochage de la ligne de vie sur les voiliers.

Un dispositif de remontée à bord est accessible ou peut être déployé sans assistance par une personne tombée à l'eau. Ce dispositif spécifique de remontée à bord peut être une échelle dépliant ou un filet, ou tout dispositif de marches et de poignées assujetti de manière permanente au navire, à condition que la dernière marche où prise dans le cas d'un filet puisse être déployée à au moins 550 mm sous la flottaison.

Sur les navires sujets notamment à de fortes accélérations verticales, les risques de traumatismes dus au pilonnement¹, aux emardées² et au cavalement³ du navire en exploitation doivent être prises en compte par l'exploitant.

Les navires qui répondent aux exigences de la norme NF EN ISO 15085 n'ont pas à démontrer la conformité aux dispositions de cet article.

B. Visibilité à partir du poste de barre principal :

Le poste de barre principal offre à l'homme de barre, dans des conditions normales d'utilisation, une bonne visibilité sur 360°. Sur un voilier, le pont duquel il est possible de régler la vitesse est considéré comme faisant partie du poste de barre principal.

Les navires qui répondent aux exigences de la norme NF EN ISO 11591 n'ont pas à démontrer la conformité aux dispositions du présent article.

C. Ouverture dans la coque, le pont et la superstructure :

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

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

Les passe-coques situés sous la ligne de flottaison correspondant à la charge maximale sont munis de dispositifs d'arrêt facilement accessibles et rapidement manoeuvrables. Ce dispositif peut être une vanne de coque ou un dispositif équivalent assujetti en permanence.

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

D. Envahissement :

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

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

Le navire est équipé d'un système de pompes d'assèchement principales capables d'assécher tous les compartiments intérieurs du navire, à l'exception des volumes de flottabilité, des coffres et de tout compartiment étanche. Un dispositif d'assèchement secondaire, permettant d'assécher les mêmes compartiments, doit pouvoir être mis en oeuvre depuis l'extérieur du navire.

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

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

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

Les pompes d'assèchement principales ou secondaires peuvent être manuelles, mécaniques ou électriques.

Les pompes sont associées à un ou des détecteurs de niveau.

D'autres moyens peuvent être installés pour permettre l'évacuation de l'eau de l'intérieur du navire.

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

E. Ancrage, amarrage et remorquage :

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

Le navire :

- est conçu de manière à pouvoir mouiller, être amarré et remorqué en toute sécurité. Les dispositifs à bord sont prévus en fonction de la taille du navire, de sa catégorie de conception et de la masse du matériel devant être manipulé au cours des manœuvres;
- dispose d'un moyen pour garantir le bon entreposage du mouillage et son accessibilité rapide ;
- dispose d'un point d'arrimage solide sur le pont avant ou une structure équivalente et, s'il y a lieu, d'un chaumard ou d'un davier.

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

Les navires qui répondent aux exigences de la norme EN ISO 15084 n'ont pas à démontrer la conformité aux dispositions du présent article.

F. Moteur intérieur :

Tout moteur intérieur avec ligne d'arbre doit être installé dans un compartiment fermé et isolé du local d'habitation.

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

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

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

G. Ventilation du compartiment moteur :

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

- 1) La ventilation des compartiments contenant un moteur diesel est au moins naturelle. Elle est forcée lorsque la puissance totale installée dépasse 120 kW par compartiment et est arrêtée depuis l'extérieur du compartiment.
- 2) A l'exception des compartiments directement ouverts vers l'extérieur (comportant une ouverture d'une section d'au moins 0,34 m²), la ventilation des compartiments contenant un moteur à essence et ou un réservoir à essence, est forcée.
Cette ventilation doit se mettre en marche dès que le contact moteur est actionné et doit comporter un affichage apposé de façon visible à proximité du poste de pilotage comportant la mention : « Faire fonctionner le ventilateur pendant 4 min avant de démarrer le moteur ». Cette disposition peut être remplacée par un dispositif de temporisation ne permettant le démarrage du moteur qu'après 4 minutes de ventilation.
- 3) Les appareils électriques et les ventilateurs présents dans un compartiment moteur contenant de l'essence doivent être antidéflagrants

Les systèmes de ventilation qui répondent aux exigences de la norme NF EN ISO 11105 n'ont pas à démontrer la conformité aux dispositions du présent article.

H. Réservoirs de carburant :

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

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

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

Les réservoirs répondant aux exigences de la norme NF EN ISO 21487 n'ont pas à démontrer la conformité aux dispositions du présent article.

I. Batteries :

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

Lorsque les batteries sont installées dans un compartiment fermé ou dans un ou des conteneurs réservés à cet effet, un système de ventilation ou d'autres moyens sont prévus pour permettre l'évacuation à l'air libre des gaz dégagés par les batteries pendant la charge.

L'entrée d'air doit se situer sous le niveau des batteries et la sortie d'air doit se situer au point le plus haut du compartiment ou du conteneur, et doit conduire directement à l'air libre avec des coudes inférieurs ou égaux à 45°.

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

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

Ou :

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

Type de batterie	Au plomb ouverte		Au plomb à soupapes		Nickel Cadmium ouverte	
Tension de charge nominale par élément (Volts par élément)	2,23	2,4	2,27	2,4	1,4	1,55
Courant i à la tension de charge nominale par élément par 100 Ah de capacité nominale (Ampères)	0,5	2,0	0,1	0,8	0,5	5

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

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

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

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

Les coffres de batteries conformes à la norme NF EN 60092-507 : 2015 n'ont pas à démontrer leur conformité aux présentes dispositions.

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

Les appareils électriques et ventilateurs répondant aux exigences de la norme NF EN ISO 8846 n'ont pas à démontrer la conformité aux dispositions de ces deux alinéas.

3) Dispositions supplémentaires applicables aux batteries Lithium-Ion :

Les batteries Lithium-Ion :

- a) Ne doivent pas être installées dans des emplacements susceptibles d'être soumis à des températures en dehors des paramètres acceptables (température haute ou basse). Il convient d'étendre cette considération aux zones pouvant être soumises à échauffement par le rayonnement solaire, d'autres sources de chaleur extérieures ou points chauds potentiels.
- b) Ne doivent pas être installées dans des emplacements susceptibles d'être exposés à l'eau. Les composants exposés à l'eau sont abrités dans un boîtier étanche.
- c) Doivent être installées dans des emplacements qui évitent les dommages liés aux chocs et aux vibrations. Les bancs de batteries lithium-ion sont maintenus de sorte qu'une fois installés, ils ne puissent pas se déplacer de plus de 10 mm dans une quelconque direction lorsqu'une force de traction correspondant au double du poids de la batterie est appliquée au centre de gravité de la batterie pendant 1 minute.
- d) Les connexions du système et les circuits électroniques du BMS⁴ sont protégés contre la corrosion. Aucune connexion électrique directe avec une batterie lithium-ion doit contourner le BMS ou les relais de protection.
- e) Les commutateurs de déconnexion du système de batterie lithium-ion sont facilement accessibles, sans avoir à se pencher au-dessus de la batterie lithium-ion.
- f) Les compartiments dans lesquels sont installées les batteries lithium-ion doivent satisfaire aux exigences suivantes :
 - i. Ces compartiments doivent être protégés contre l'incendie d'une ou de plusieurs batteries lithium-ion sur la base d'un concept de protection contre l'incendie élaboré par le fabricant de la batterie et son installateur :
 - Tenant compte des autres équipements situés dans le même compartiment ;
 - Tenant compte des instructions du fabricant de la batterie lithium-ion ;
 - Incluant des dispositions pour les systèmes d'alarme.Un concept de protection contre l'incendie n'est pas exigé si la/les batterie(s) lithium-ion sont logées dans une enveloppe résistante à l'incendie, qui est équipée :
 - D'au moins un dispositif de surveillance (détection incendie et surveillance de l'emballement thermique) et
 - D'une installation d'extinction fixe d'incendie appropriée pour la protection des batteries.
 - ii. Les compartiments ou les batteries lithium-ion logés dans une enveloppe résistante à l'incendie doivent être ventilés mécaniquement vers le pont ouvert. Les ouvertures d'aération doivent être situées de façon à ne pas mettre en danger la sécurité des personnes se trouvant à bord.

J. Appareils à gaz :

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

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

⁴ BMS = Battery Management System : Système électronique embarqué permettant d'assurer la gestion et la sécurité de la batterie

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

Chaque appareil à gaz dispose d'un extincteur portatif de capacité minimale 5A/34B et d'une couverture anti-feu.

K. Protection contre l'incendie :

- 1) Le navire est pourvu d'équipements de lutte contre le feu appropriés aux risques d'incendie.
- 2) Les compartiments des moteurs à essence sont protégés par un système d'extinction évitant qu'on ait à les ouvrir en cas d'incendie.
- 3) Un dispositif de détection incendie (détecteur de fumée ou détecteur de chaleur) est installé dans le compartiment moteur. Ce dispositif de détection d'incendie doit être construit selon une norme reconnue pour les environnements marins, par exemple l'EN 14604 et UL 217RV.
- 4) Les extincteurs d'incendie portatifs doivent être placés à des endroits facilement accessibles. L'un d'entre eux doit être placé de manière à pouvoir être facilement atteint du poste de barre principal du navire.

Les extincteurs d'incendie portatifs placés dans un endroit où ils pourraient être exposés aux éclaboussures d'eau ou aux embruns, doivent avoir un système de protection de la buse de projection et du système de déclenchement, sauf si les extincteurs sont certifiés ou désignés pour un usage marin.
- 5) Les cales et les autres espaces pouvant recueillir des déversements d'essence et de diesel doivent être accessibles pour le nettoyage et doivent avoir une surface de plancher n'absorbant pas le carburant.

L. Feux de navigation :

Lorsque des feux de navigation sont installés, ils doivent être conformes à la convention de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (convention COLREG 72).

M. Prévention de la pollution :

- 1) Le navire est équipé, exploité et entretenu de manière à garantir que seuls les déchets, gaz et effluents autorisés sont rejetés à la mer, et conserver les autres déchets, gaz et effluents à bord.
- 2) Tout navire est astreint au respect des dispositions des chapitres 213-4 (Prévention de la pollution par les eaux usées des navires), 213-5 (Prévention de la pollution par les ordures) de la division 213 du présent règlement, relative à la prévention de la pollution.
- 3) En application du 1.2.2 du 1. de l'article 213-6.13, pour les moteurs diesel marins installés sur les navires marqués « CE » à partir du 01 janvier 2006 respectant les exigences en matière d'émissions gazeuses de monoxyde de carbone, d'hydrocarbure, d'oxyde d'azote et de particules de la directive 2003/44/CE puis 2013/53/UE, les dispositions de l'article 213-6.13 ne s'appliquent pas.
- 4) En application du 1.2.3 du 1. de l'article 213-6.13, à l'exception des moteurs diesels marins installés à bord entre le 20 mai 2005 et le 31 décembre 2005, pour les navires effectuant uniquement des voyages à l'intérieur des eaux territoriales françaises, les dispositions de l'article 213-6.13, ne s'appliquent pas.
- 5) Conformément à l'article L341-13-1 de la loi sur l'eau du 30 décembre 2006, lorsque le navire est équipé de toilettes et qu'il a été construit après le 1er janvier 2008, il est muni d'une installation permettant soit de stocker, soit de traiter les eaux usées de ces toilettes.

N. Exigences particulières

Interdiction de fumer ou de disposer d'une flamme nue :

En fonction des risques liés à l'incendie et aux explosions, dans le cadre de l'exercice de ses responsabilités, le capitaine établit les consignes relatives à l'interdiction de fumer ou de disposer d'une flamme nue en certains endroits. Ces consignes spéciales sont affichées à bord.

Article 239-2.04 : Matériel d'armement et de sécurité

Le matériel d'armement et de sécurité embarqué à bord d'un navire exploité pour la pêche à pied répond au moins aux exigences suivantes :

1. Un équipement individuel de flottabilité (EIF) présentant un niveau de performance d'au moins 150, pour chaque personne embarquée :
 - a) Il est porté effectivement par chaque personne et membre(s) d'équipage lorsque le navire est en navigation ;
 - b) Il peut être à flottabilité permanente ou à gonflage automatique.
2. Un moyen de repérage lumineux individuel pour chaque personne embarquée. Ce dispositif est fixé à l'EIF. Il doit être étanche et avoir une autonomie d'au moins 6 heures. Il peut être de type lampe flash, lampe torche ou cyalume.;
3. Un ou plusieurs extincteurs portatifs d'incendie permettant de couvrir l'ensemble des risques présents à bord ;
4. Un dispositif d'assèchement manuel en plus de celui ou ceux équipant le navire ;
5. Une ligne de mouillage appropriée au navire et à la zone de navigation.;
6. Un dispositif de remorquage (ligne et point d'amarrage adapté) ;
7. Un moyen permettant de connaître les heures et coefficients de marée du jour et de la zone de navigation considérée. Ce moyen n'est pas requis en Méditerranée ;
8. Un émetteur/récepteur VHF fixe ASN. Les navires armés en 5e catégorie peuvent être équipés d'un émetteur/récepteur VHF fixe sans ASN. Pour les navires non pontés, la VHF peut être portable.
9. La dotation médicale C restreinte conforme aux dispositions de la division 217. Les navires armés en 5ème catégorie de navigation embarquent la dotation médicale prescrite au 4) du I. de l'annexe 217-3.A.1.
10. Une sonde à main lorsqu'un sondeur électronique n'est pas embarqué ;

Les navires embarquent également :

11. Les documents suivants :

- 1) la ou les cartes marines, ou leurs extraits, officiels, élaborés à partir des informations d'un service hydrographique national. Ces informations nautiques couvrent les zones de navigation fréquentées, sont placées sur support papier ou sur support électronique et son appareil de lecture, et sont tenues à jour ;
- 2) Le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM), ou un résumé textuel et graphique, éventuellement sous forme de plaquette autocollantes ou un support électronique et son appareil de lecture ;
- 3) Un document décrivant le système de balisage de la zone fréquentée, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes ou sur support électronique et son appareil de lecture.

Les supports électroniques et leur appareil de lecture, lorsqu'ils sont utilisés, sont placés dans des poches étanches à l'eau.

12. Trois feux rouges à main conformes aux dispositions de la division 311 du règlement.

13. Un compas magnétique étanche, conforme aux normes ISO pertinentes ou un système de positionnement satellitaire étanche faisant fonction de compas.

14. Le matériel permettant de faire le point, de tracer et de suivre une route ;
15. Sur les voiliers, un harnais et sa longe par personne embarquée et un système de ligne de vie ou point d'accrochage.
16. Lorsque le navire en est équipé, le conducteur attache le coupe-circuit à son bras ou à sa jambe lorsque le navire est en navigation.

CHAPITRE 239-3 : VISITES DE CONTRÔLE DES NAVIRES EXPLOITES POUR LA PECHE A PIED PROFESSIONNELLE

Article 239-3.01 : Visite de sécurité du navire en service par le propriétaire ou l'exploitant

I. Le propriétaire ou l'exploitant du navire effectue, au moins une fois par an, ou fait effectuer sous sa responsabilité, une « visite de sécurité » de son navire. La première « visite de sécurité » intervient à la date anniversaire de la délivrance du permis de navigation, plus ou moins trois mois.

II. Chaque vérification fait l'objet d'un rapport établi sur le modèle de l'annexe 239-3.A.1. Tous les rapports de « vérification spéciale » sont archivés par le propriétaire ou l'exploitant du navire.

III. Le/la capitaine conserve à bord du navire une copie du dernier rapport de « vérification spéciale » qui est présentée à toute requête de l'autorité maritime.

IV. Le rapport de « vérification spéciale » permet au propriétaire du navire d'attester du respect de ses obligations en application du III de l'article 130.75 du présent règlement.

V. Un contrôle par l'ANFR de l'installation radioélectrique VHF fixe doit être demandé par l'exploitant tous les trois ans.

Article 239-3.02 : Entretien permanent du navire

Le/la propriétaire ou l'exploitant(e) du navire est responsable de l'entretien régulier du navire afin de s'assurer qu'il ne met pas en danger la santé et la sécurité des personnes, les biens ou l'environnement. Afin de répondre à cette exigence, le propriétaire ou l'exploitant du navire :

I. Effectue, ou fait effectuer sous sa responsabilité, des visites régulières d'entretien du navire ;

II. Réalise une inspection de la carène du navire, selon les dispositions de l'article 130-71 de la division 130 du présent règlement.

III. A l'issue du contrôle, l'armateur établit une attestation selon le modèle de l'annexe 130-A.10 de la division 130. L'armateur doit être en mesure de présenter cette attestation en cas de contrôle ou de visite du navire.

ANNEXE 239-3.A.1 : RAPPORT DE VERIFICATION SPECIALE

RAPPORT DE VÉRIFICATION SPÉCIALE

I. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1. Nom du navire : _____
2. Immatriculation du navire : _____
3. Propriétaire du navire : _____
4. Exploitant(e) du navire : _____

II. MATÉRIEL D'ARMEMENT ET DE SÉCURITÉ

CONTRÔLES

Vérifications	Dates des tests ou des vérifications des validités	Dates limites (capsules de gaz, dispositifs lumineux, pyrotechnie)	Observations
Équipement individuel de flottabilité (nombre, flottabilité en Newton, état général)			
Emetteur récepteur fixe			
émetteur récepteur VHF portatif			
Dispositif lumineux individuel			
Extincteurs portatifs			
Dispositif d'assèchement			
Dispositif permettant le remorquage			
Ligne de mouillage			
Moyens de connaître les heures et coefficients de marée du jour			
Trousse de secours			
Feux rouges à main			
Compas magnétique étanche			
Cartes marines ou leurs extraits			
RIPAM ou un résumé textuel et graphique			
Document décrivant le système de balisage de la zone fréquentée			
Matériel pour faire le point, tracer et suivre sa route			
Sonde à main			
Harnais et leurs longes			

Observations et visa de l'autorité maritime en cas de contrôle

III. COQUE ET CONSTRUCTION

CONTRÔLES		
Vérifications	Date	Observations
Contrôle visuel extérieur coque et pont		
Contrôle de l'intégrité de la liaison coque / pont		
Contrôle visuel de la structure à l'intérieur du navire		
Contrôle des fenêtres, hublots, portes et panneaux d'écouille		
Contrôle des daviers et écubiers de mouillage		
Contrôle des passes-coque et crépines passe-coque		
Contrôle des vannes		
Autres points de contrôle réalisés		
Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)		
III. COQUE ET CONSTRUCTION		
ACTIONS		
Vérifications	Date	Détail de l'intervention et date de la déclaration au CSN
Carénage		
Changement des anodes		
Changement des passes-coque		
Autres actions réalisées		
Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)		
IV. APPAREIL A GOUVERNER		
CONTRÔLES		
Vérifications	Date	Observations
Absence de points durs		
Absence de jeu excessif		
Autres contrôles réalisés		
Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)		

IV. APPAREIL A GOUVERNER**ACTIONS**

Vérifications	Date	Détail de l'intervention et date de déclaration au CSN
Entretien, réparation ou changement du safran		
Entretien, réparation ou changement de la mèche du gouvernail		
Entretien, réparation ou changement de l'ensemble électrohydraulique ou ses parties (moteur, pompe hydraulique, vérin)		
Autres actions réalisées		

Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)**V. PROPULSION****CONTRÔLES**

	Date	Observations
Essais mise en marche / arrêt		
Contrôle du dispositif d'arrêt d'urgence des moteurs hors-bord commandés du poste de barre		
Contrôle des fluides		
Contrôle des courroies de transmission, filtres, réalisation des vidanges et des graissages conformément aux prescriptions du constructeur		
Contrôle de l'hélice, tuyère, anodes		
Contrôle de la capacité du réservoir à carburant au regard de la prestation de service proposée		
Contrôle de la ventilation des emplacements recevant les réservoirs de carburant-essence		
Autres points de contrôle réalisés		

Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)

V. PROPULSION**ACTIONS**

	Date	Détail de l'intervention
Courroies de transmission		
Mise à niveau des fluides		
Autres actions réalisées		
Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)		

VI. MOUILLAGE, AMARRAGE ET REMORQUAGE**CONTRÔLES**

	Date	Observations
ligne de mouillage, ancre, jusqu'à l'étalingure dans le puits à chaînes		
guindeau		
taquets d'amarrage		
anneaux, cadènes, poins de remorquage		
Autres points de contrôle réalisés		

Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)

--

VI. MOUILLAGE, AMARRAGE ET REMORQUAGE**ACTIONS**

	Date	Détail de l'intervention
Entretien, réparation ou changement de la ligne de mouillage		
Entretien, réparation ou changement du guindeau		
Autres actions réalisées		

Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)

VII. ASSECHEMENT

CONTRÔLES

	Date	Observations
pompes et moyens d'assèchement		
crépines		
état des tuyaux du dispositif d'assèchement		

Autres points de contrôles réalisés

Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)

VII. ASSECHEMENT

ACTIONS

	Date	Détail de l'intervention
Entretien, réparation ou changement des pompes d'assèchement		
Entretien, réparation ou changement des crépines		

Autres actions réalisées

Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)

VIII. GREEMENTS DORMANTS ET DISPOSITIF DE PREVENTION DES CHUTES PAR-DESSUS-BORD

CONTRÔLES

	Date	Observations
Contrôle des fixations des moyens de secours (bouées, portiques et superstructures)		
Contrôle de l'accastillage installé, et vérification visuelle de tous les textiles et câbles		
Recherche visuelle des fractures et usures sur les mâts, les bômes, les tangons, les filières et ligne de vie.		
Vérification de l'accastillage des textiles et des câbles.		

Contrôle des moyens de prévention des chutes par-dessus bord : état et tension des filières et chandeliers		
Contrôle et essai du moyen permettant de remonter à bord		
Autres points de contrôles réalisés		
Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)		

VIII. GREEMENTS DORMANTS ET DISPOSITIF DE PREVENTION DES CHUTES PAR-DESSUS BORD		
ACTIONS		
	Date	Détail de l'intervention
Entretien des lignes de vie		
Entretien des filières et chandeliers		
Entretien des haubans		
Entretien de l'accastillage de pont		
Autres actions réalisées		
Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)		

IX. GAZ ET ELECTRICITE		
CONTRÔLES		
Vérifications	Date	Observations
Contrôle de l'appareil à gaz installé à demeure		
Contrôle du circuit de gaz (flexibles et autres pièces nécessitant d'être remplacés périodiquement)		
Contrôle de la ventilation du compartiment recevant les batteries		
Contrôle de la solidité de la fixation des batteries		
Contrôle de la protection contre la pénétration de l'eau du compartiment où sont stockées les batteries		
Autres points de contrôles réalisés		

Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)

IX. GAZ ET ELECTRICITE

ACTIONS

Actions	Date	Détail de l'intervention
Changement des flexibles de gaz		
Entretien, réparation ou changement du système de ventilation du compartiment recevant les batteries		
Autres actions réalisées		

Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle) :