

Arrêté du 9 mars 2009 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires

NOR : DEVT0821950A

Modifié par l'arrêté du 30 octobre 2024

DIVISION 244

NAVIRES DE PLAISANCE TRADITIONNELS

SOMMAIRE

CHAPITRE 244-1. – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- Article 244-1.01. – *Champ d'application*
- Article 244-1.02. – *Définition des conditions d'exploitation*
- Article 244-1.03. – *Mise en service*
- Article 244-1.04. – *Modifications*

CHAPITRE 244-2. – EXIGENCES RELATIVES À LA CONSTRUCTION ET L'ÉQUIPEMENT

PREMIÈRE SECTION. – CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

- Article 244-2.01. – *Identification des navires*
- Article 244-2.02. – *Plaque signalétique*
- Article 244-2.03. – *Dossier technique*
- Article 244-2.04. – *Manuel du propriétaire*
- Article 244-2.05. – *Nombre maximal de personnes et charge maximale*

DEUXIÈME SECTION. – COQUE ET PONT

- Article 244-2.06. – *Construction*
- Article 244-2.07. – *Assèchement*
- Article 244-2.08. – *Stabilité à l'état intact*
- Article 244-2.09. – *Ouvertures extérieures*
- Article 244-2.10. – *Prises d'eau et décharges*
- Article 244-2.11. – *Manches à air*

TROISIÈME SECTION. – INSTALLATIONS DE MACHINES

- Article 244-2.12. – *Locaux de machines*
- Article 244-2.13. – *Réservoirs de combustible*
- Article 244-2.14. – *Mise à l'air libre des réservoirs de combustible*
- Article 244-2.15. – *Circuits d'alimentation de combustibles*
- Article 244-2.16. – *Arrêt des machines à combustion interne*
- Article 244-2.17. – *Utilisation du GPL*
- Article 244-2.18. – *Tuyaux dans les locaux de machines*

QUATRIÈME SECTION. – ÉLECTRICITÉ

- Article 244-2.19. – *Caractéristiques générales des installations électriques*
- Article 244-2.20. – *Protection contre les chocs électriques*

Article 244-2.21. – *Canalisations électriques*

Article 244-2.22. – *Protection contre les surintensités*

Article 244-2.23. – *Alimentation par le quai*

Article 244-2.24. – *Batteries d'accumulateurs*

CINQUIÈME SECTION. – INCENDIE

Article 244-2.25. – *Évacuation des locaux*

Article 244-2.26. – *Échappées*

Article 244-2.27. – *Matériel de lutte contre l'incendie*

Article 244-2.28. – *Extinction dans les locaux de machines*

Article 244-2.29. – *Extinction dans les espaces extérieurs et dans les locaux autres que les locaux de machines*

SIXIÈME SECTION. – GAZ DOMESTIQUE

Article 244-2.30. – *Stockage des capacités de gaz liquéfié à usage domestique*

Article 244-2.31. – *Sectionnements des circuits de gaz liquéfié à usage domestique*

Article 244-2.32. – *Caractéristiques des circuits de gaz liquéfié à usage domestique*

Article 244-2.33. – *Appareils au gaz liquéfié à usage domestique*

Article 244-2.34. – *Ventilation des installations au gaz liquéfié à usage domestique*

SEPTIÈME SECTION. – SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

Article 244-2.35. – *Appareil à gouverner de secours*

HUITIÈME SECTION. – SÉCURITÉ DES PERSONNES

Article 244-2.36. – *Protection des zones extérieures*

Article 244-2.37. – *Remontée à bord en cas de chute à la mer*

NEUVIÈME SECTION. – PRÉVENTION DE LA POLLUTION

Article 244-2.38. – *Prévention de la pollution par les eaux usées*

Article 244-2.39. – *Rétention des hydrocarbures dans les locaux de machines*

CHAPITRE 244-3. – CONDITIONS D'UTILISATION

PREMIÈRE SECTION. – GÉNÉRALITÉS

Article 244-3.01. – *Chargement du navire*

Article 244-3.02. – *Limitations des conditions d'utilisation*

Article 244-3.03. – *Manifestations nautiques*

DEUXIÈME SECTION. – MATÉRIEL D'ARMEMENT ET DE SÉCURITÉ

Article 244-3.04. – *Dispositions générales sur le matériel d'armement et de sécurité*

Article 244-3.05. – *Matériel d'armement et de sécurité basique*

Article 244-3.06. – *Matériel d'armement et de sécurité côtier*

Article 244-3.07. – *Matériel d'armement et de sécurité hauturier*

Article 244-3.08. – *Règlement international pour prévenir les abordages en mer*

Article 244-3.09. – *Dérogations au matériel d'armement et de sécurité*

TROISIÈME SECTION. – CARACTÉRISTIQUES DES MATÉRIELS SPÉCIFIQUES

Article 244-3.10. – *Caractéristiques des équipements individuels de flottabilité*

Article 244-3.11. – *Caractéristiques des combinaisons de protection*

Article 244-3.12. – *Caractéristiques des moyens de repérage lumineux*

Article 244-3.13. – *Caractéristiques des dispositifs de repérage et d'assistance pour personnes tombées à l'eau*

Article 244-3.14. – *Caractéristiques des radeaux pneumatiques de sauvetage*

Article 244-3.15. – *Caractéristiques de la trousse de secours*

Article 244-3.16. – *Caractéristiques des installations VHF / ASN*

QUATRIÈME SECTION. – DISPOSITIONS APPLICABLES AUX NAVIRES DE FORMATION OU DESTINÉS À LA LOCATION

Article 244-3.17. – *Vérification spéciale*

Article 244-3.18. – *Dispositions supplémentaires applicables aux navires proposés à la location*

CHAPITRE 244-4. – DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES APPLICABLES AUX NAVIRES DE LONGUEUR DE COQUE ÉGALE À 24 M OU SUPÉRIEURE, OU POUVANT EMBARQUER PLUS DE 30 PERSONNES

Article 244-4.01. – *Dispositions générales*

Article 244-4.02. – *Franc-bord minimal*

Article 244-4.03. – *Marques de franc-bord*

Article 244-4.04. – *Certificat de franc-bord*

Article 244-4.05. – *Alarmes de montée d'eau*

Article 244-4.06. – *Protection structurelle des locaux de machines*

Article 244-4.07. – *Détection de l'incendie*

Article 244-4.08. – *Extinction par eau sous pression*

Article 244-4.09. – *Source de secours*

Article 244-4.10. – *Complément d'armement et de sécurité*

Article 244-4.11. – *Mouillage*

Article 244-4.12. – *Installations de radiocommunications*

Article 244-4.13. – *Bouées de sauvetage*

Article 244-4.14. – *Brassières de sauvetage de rechange*

Article 244-4.15. – *Postes de mise à l'eau*

Article 244-4.16. – *Arrimage des embarcations et des radeaux de sauvetage*

Article 244-4.17. – *Arrimage des dispositifs d'évacuation en mer*

Article 244-4.18. – *Dispositifs de mise à l'eau et de récupération des embarcations et des radeaux de sauvetage*

Article 244-4.19. – *Lance-amarres*

Article 244-4.20. – *Radiobalise de localisation des sinistres*

Article 244-4.21. – *Répondeur radar*

Article 244-4.22. – *Système d'alarme*

Article 244-4.23. – *Planchons, passerelles et échelles de coupée pour les navires armés par un équipage de marins professionnels*

ANNEXE 244-A.1. – DOSSIER TECHNIQUE

ANNEXE 244-A.2. – DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

ANNEXE 244-A.3. – TABLEAU RÉCAPITULATIF DU MATÉRIEL D'ARMEMENT ET DE SÉCURITÉ (TOUS NAVIRES)

ANNEXE 244-A.4. – REGISTRE DE VÉRIFICATION SPÉCIALE

CHAPITRE 244-1

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 244-1.01

Champ d'application

I. – La présente division est applicable aux navires de plaisance traditionnels à usage personnel ou à usage de formation, quelle que soit leur longueur de coque. Elle n'est toutefois pas applicable aux engins de plage.

II. – Par navire traditionnel, on entend :

1. Soit un navire, de longueur de coque inférieure ou égale à 24 m, conçu avant 1950, qu'il s'agisse de constructions d'époque en état ou restaurées, ou les répliques neuves de celles-ci, c'est-à-dire réalisées essentiellement avec des matériaux analogues à la conception originale. Pour ces répliques, des procédés modernes d'assemblage peuvent néanmoins être mis en œuvre.
2. Soit un navire de longueur de coque supérieure à 24 m, conçu avant 1965, qu'il s'agisse de constructions d'époque en état ou restaurées, ou les répliques neuves de celles-ci, c'est-à-dire réalisées essentiellement avec des matériaux analogues à la conception originale. Pour ces répliques, des procédés modernes d'assemblage peuvent néanmoins être mis en œuvre.

III. – Dans tous les cas, l'autorité compétente décide, selon la nature des plans et documents qui lui sont communiqués, et d'éventuels écarts pouvant y apparaître par rapport à la conception originelle, si le navire peut être étudié conformément aux dispositions de la présente division.

IV. – Sauf mention expresse contraire, les dispositions sont applicables aux navires neufs et existants mis en service pour la première fois en tant que navires de plaisance traditionnels.

V. – Les définitions de la division 240 sont valables pour l'application de la présente division. De plus, les termes suivants sont utilisés pour définir différentes méthodes de mesure de la longueur du navire :

- la **longueur** (Lr) est égale à 96 pour cent de la longueur totale à la flottaison située à une distance du dessus de quille égale à 85 pour cent de creux minimum sur quille ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans les navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée est parallèle à la flottaison en charge prévue.
- la **longueur de coque** (Lh) correspond à la mesure de la longueur du navire conformément à la norme EN/ISO 8666. Il n'est pas littéralement défini de « longueur hors-tout » au sens de la présente division, mais lorsqu'une telle longueur hors-tout est requise par d'autres dispositions réglementaires, il convient de retenir la longueur de coque, plutôt que la longueur maximale ou la longueur au sens de la convention LL66.
- la **longueur maximale, définie par la norme EN/ISO 8666**, correspond à la longueur de coque étendue aux espars et matériels démontables. Hormis dans le dossier technique en annexe 244-A.1, aucune autre disposition de la présente division n'exploite une telle méthode de mesure de longueur.

Article 244-1.02

Définition des conditions d'exploitation

I. – Les conditions d'exploitation du navire sont définies pour l'usage personnel ou l'usage de formation et, le cas échéant pour :

1. Les essais ou convoyages, notamment lorsque des équipes techniques sont embarquées pour régler ou installer des équipements à la mer ;
2. Les démonstrations, c'est-à-dire lorsque le navire embarque des personnes à l'occasion de navigations de démonstration, ou de manifestations nautiques sans caractère sportif.

II. – Dans tous les cas, sont mentionnés les zones et les temps de navigation prévus.

Article 244-1.03

Mise en service

I. – Préalablement à sa mise en service, subissent une évaluation de conformité aux dispositions en matière de sécurité et de prévention de la pollution de la présente division :

- tout navire neuf ;
- tout navire existant importé depuis un pays tiers à l'Espace économique européen.

Cette évaluation donne lieu à l'établissement d'une attestation écrite de conformité, établie sur le modèle de l'annexe 244-A.2, puis transmise à l'autorité compétente. Cette disposition est également applicable à un navire modifié par son propriétaire.

II. – Les navires existants qui ont déjà été mis en service dans l'un des Etats membres de l'Espace économique européen ne sont pas astreints à établir une conformité aux exigences de sécurité et de prévention de la pollution, à condition que leurs propriétaires produisent une lettre de radiation du pavillon, ou tout autre document établissant l'origine du navire.

III. – L'attestation de conformité prévue au paragraphe précédent est signée par le constructeur ou son mandataire, ou encore un importateur assumant la responsabilité de la conformité du navire.

IV. – Lorsque plusieurs personnes sont amenées à endosser la responsabilité de la conformité de navires considérés comme identiques, chacune d'entre elles doit entreprendre une évaluation distincte pour les navires dont elle a la responsabilité.

V. – Les navires de longueur de coque inférieure ou égale à 24 m peuvent être mis en service après que la Mission du Nautisme et de la Plaisance a émis l'accusé de réception du dossier technique visé à l'article 244-2.03 « Dossier technique ». Dans le cas de plusieurs répliques neuves construites par une même personne, seul le dossier technique du premier navire construit est fourni, les autres navires pouvant faire l'objet de la communication d'une déclaration d'identité datée et signée, établie sur papier libre par le constructeur. Ce dernier précise, le cas échéant, les modifications apportées à chaque navire construit, par rapport au dossier technique fourni.

VI. – Les navires de longueur de coque supérieure à 24 m sont approuvés et autorisés pour une mise en service par la section "sécurité des navires de plaisance" de la Commission Centrale de Sécurité.

Article 244-1.04

Modifications

– Les modifications effectuées sur un navire traditionnel doivent respecter l'usage de matériaux concordant avec le design d'origine et préserver l'esthétique et les caractéristiques du navire ;

I. – Un navire est dit modifié lorsque, après sa mise en service, il subit une ou plusieurs modifications qui impacte(ent) significativement la sécurité du navire, de ses occupants ou la prévention de la pollution et qui affecte (ent) plus particulièrement:

- l'intégrité structurelle du navire;
- la stabilité et la flottabilité;
- modification de plus de 10 % du déplacement lège ;
- le mode de propulsion (moteur et/ou grément);

II. – Les modifications subies par un navire après sa mise en service satisfont aux exigences de sécurité et de prévention de la pollution de la présente division. Le navire modifié fait l'objet d'une nouvelle évaluation de conformité, effectuée par la personne endossant la responsabilité de la conformité, à défaut le propriétaire. Cette évaluation est réalisée, pour les parties modifiées, selon les dispositions de l'article 244-1.03 "Mise en service". Toute modification donne lieu:

- à la mise à jour ou à l'établissement des plans et documents correspondants au sein du dossier technique;
- à une nouvelle attestation de conformité établie sur le modèle de l'annexe 244-A.2;
- à un amendement du manuel d'utilisation pour intégrer ces modifications.

III. – A titre indicatif, un navire est considéré comme modifié lorsque les modifications suivantes sont apportées:

- variation de la longueur de coque de plus de 1 % à l'exclusion d'un appendice externe (notamment jupe, delphinier, bout dehors);
- modification de plus de 10 % du déplacement lège;
- changement de la nature du carburant d'un moteur si le navire comporte un moteur ou un réservoir de carburant fixe;
- dépassement de plus de 15 % de la puissance nominale du moteur de propulsion;
- modification du chargement maximal admissible;
- modification du nombre maximal de personnes pouvant être embarquées.

CHAPITRE 244-2

EXIGENCES RELATIVES À LA CONSTRUCTION ET L'ÉQUIPEMENT

PREMIÈRE SECTION – CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Article 244-2.01

Identification des navires

I. – Un numéro d'identification unique est attribué à chaque navire neuf qui n'est pas astreint au port d'un numéro OMI.

II. – Ce numéro est composé et apposé sur le navire conformément à la norme EN/ISO 10087.

Toutefois, dans le cas des navires pour lesquels la personne responsable de la conformité de la conception n'est ni le constructeur ni son mandataire, le code du pays est celui correspondant à la France, et le code qui identifie la personne endossant la responsabilité de la conformité de la conception est attribué par les services du ministre en charge de la navigation de plaisance.

III. – Aucune dérogation ne peut être accordée aux dispositions du présent article.

Article 244-2.02*Plaque signalétique*

I. – Tout navire soumis aux dispositions du présent chapitre comporte une plaque signalétique, sur laquelle figurent les indications suivantes :

- le nom du constructeur, ou de l'importateur ou à défaut, le nom du restaurateur ;
- le modèle le cas échéant ;
- la mention : « Navire traditionnel – D.244 – Arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires » ;
- dans le cas des navires dont les conditions d'exploitation sont limitées par application des dispositions des articles 244-2.05 et 244-2.08, la mention : « Navigation limitée à 6 milles d'un abri, au cours de navigations diurnes où la force du vent ne dépasse pas 4 sur l'échelle de Beaufort, et où la hauteur significative des vagues ne dépasse pas 0,5 m ».

Cette plaque est inaltérable par le milieu marin. Elle est fixée de manière inamovible à l'intérieur du navire, du cockpit ou de la timonerie, à un endroit immédiatement visible.

Article 244-2.03*Dossier technique*

I. – Un navire soumis aux dispositions du présent chapitre est astreint à l'établissement d'un dossier technique explicitant la conception, la construction et l'exploitation du navire, et démontrant sa conformité aux dispositions de sécurité et de prévention de la pollution qui lui sont applicables. La personne endossant la responsabilité de la conformité aux exigences techniques le communique à l'autorité compétente.

II. – Le dossier technique comporte les pièces figurant à l'annexe 244-A.1.

III. – L'autorité compétente peut requérir la fourniture de tout document ou renseignement supplémentaire dans le but de vérifier une partie quelconque de la conformité du navire aux dispositions de la présente division.

Article 244-2.04*Manuel d'utilisation*

I. – Chaque réplique neuve fait l'objet de la rédaction d'un manuel d'utilisation, en français, conforme au présent article. Ce manuel est remis au propriétaire par la personne responsable de la conformité du navire lors de la mise en service du navire. Toutefois, les navires conservés par leur constructeur pour leur usage personnel ne sont pas astreints à cette disposition.

II. – Le manuel d'utilisation contient :

1. Une table des matières s'il comporte plus de quatre pages ;
2. La précision que les dimensions sont exprimées conformément à la norme EN/ISO 8666 ;
3. Le nom du constructeur du navire lorsqu'il est connu, et dans tous les cas l'identité de la personne endossant la responsabilité de sa conformité ;
4. La dénomination du modèle du navire ;
5. Si elle(s) a(ont) été déterminée(s) : la ou les catégories de conception, assorties de la définition de cette catégorie figurant à l'article 245-1.02 de la division 245. Dans le cas contraire, le manuel comporte la mention « AVERTISSEMENT ! Aucune catégorie de conception n'a été déterminée pour ce navire » ;
6. Le déplacement lège, assorti de sa définition donnée par l'article 244-2.05 ;
7. Si elle a été déterminée : la charge maximale admissible, assortie de sa définition donnée par l'article 244-2.05. Dans le cas contraire, le manuel comporte la mention « AVERTISSEMENT ! La charge admissible de ce navire n'a pas été déterminée » ;
8. Le déplacement à pleine charge. Toutefois, lorsque la masse admissible n'est pas déterminée, ce champ est libellé « Déplacement en charge : voir point 7. » ;
9. La longueur et la largeur de coque ;
10. La description du moyen principal de propulsion ;
11. Si elle a été déterminée, la puissance maximale de propulsion ainsi que la masse maximale du ou des moteurs. Dans le cas contraire, le manuel comporte la mention « AVERTISSEMENT ! La puissance maximale de propulsion n'a pas été déterminée » ;
12. Les tirants d'air et d'eau, lège et, le cas échéant, en charge ;
13. La capacité de chaque réservoir ;
14. Le nombre maximal de personnes admissibles ;

15. Le descriptif et la mise en œuvre des appareils de mouillage qui équipent le navire ;
16. Les emplacements, la description, l'utilisation et les instructions d'inspection des ouvertures dans la coque ;
17. Les emplacements, la description, l'utilisation et les instructions d'inspection des moyens d'assèchement ;
18. Les emplacements, la description, l'utilisation et les instructions d'inspection des moyens de lutte contre l'incendie et d'évacuation. Toutefois, l'utilisation et les instructions d'inspection des moyens mobiles sont définies par les fabricants de ces équipements ;
19. Les emplacements, la description, l'utilisation et les instructions d'inspection des machines de propulsion et auxiliaires ;
20. Les emplacements, la description, l'utilisation et les instructions d'inspection des installations à gaz ;
21. Les indications de démarrage de la propulsion ;
22. Pour les multicoques, les indications de port de la voilure en fonction des conditions météorologiques ;
23. Les instructions de mise en œuvre de la barre de secours.

Article 244-2.05

Nombre maximal de personnes et charge maximale

I. – Le nombre maximal de personnes pouvant prendre place à bord d'un navire léger, ainsi que sa charge maximale, sont déterminés par son constructeur ou à défaut, par la personne endossant la responsabilité de la conformité dans le cas d'une première mise en service en tant que navire de plaisance traditionnel.

II. – La masse du navire léger comprend tous les éléments de structure y compris les installations de confort et les éléments de l'aménagement, le lest fixe ou mobile, les machines et leurs accessoires, les moteurs hors-bord, gréements, mouillages, ainsi que les éléments d'accastillage fixes, ou amovibles s'ils sont spécifiques au navire.

III. – La charge maximale comprend autant de fois 75 kg que de personnes pouvant être embarquées, le matériel d'armement, l'avitaillement, les fluides consommables au maximum de remplissage des capacités fixes et mobiles, les bacs ouverts tels que viviers, baignoires et piscines complètement remplis, ainsi que les équipements collectifs de sauvetage et les embarcations annexes, lorsqu'elles sont prévues.

Dans les cas suivants, la charge maximale n'a pas à être déterminée, et le chargement relève de la seule responsabilité du chef de bord :

1. Navires dont la capacité d'embarquement n'excède pas 30 personnes de 75 kg, et conçus à l'origine pour le sport ou la plaisance, et dont le nombre de personnes admissibles est connu d'après les préconisations du concepteur, ou d'après la jauge sportive de monotypie pertinente ;
2. Navires dont la capacité d'embarquement n'excède pas 30 personnes de 75 kg, et exclusivement ou principalement propulsés par l'énergie humaine. On entend dans ce dernier cas des navires qui, en plus de la propulsion humaine, disposent d'un gréement pouvant être aisément monté et démonté à la mer par l'équipage sans assistance extérieure ;
3. Navires ne s'éloignant pas de plus de 6 milles d'un abri, au cours de navigations diurnes où la force du vent ne dépasse pas 4 sur l'échelle de Beaufort, et où la hauteur significative des vagues ne dépasse pas 0,5 m.

Dans les autres cas, une charge maximale est déterminée conformément aux dispositions de l'article 244-2.08 « Stabilité à l'état intact ».

IV. – Outre le nombre de personnes de 75 kg pouvant prendre place à bord sans excéder la charge maximale du navire, s'il est astreint à la détermination de cette dernière, chaque personne à bord dispose d'un emplacement pour s'asseoir hors d'éventuels aménagements intérieurs. Cet emplacement est à l'abri de la pleine force de la mer, et sécurisé par une combinaison de pavois, de rambardes, mains courantes et lignes de vie conformes aux dispositions de la présente division et en rapport avec les caractéristiques du navire. Une place assise s'étend sur une surface d'au moins 0,37 m², à moins qu'une selle, un équipement ou un emplacement similaire ne soit prévu pour chaque personne, par exemple à bord de navires soumis à d'importantes accélérations verticales ou encore les embarcations mues par l'énergie humaine.

V. – Les navires supports de plongeurs sont munis de dispositifs permettant le rangement et l'arrimage aisés du matériel de plongée.

DEUXIÈME SECTION – COQUE ET PONT**Article 244-2.06***Construction*

I. – La coque, ainsi que la disposition des éléments fixes de la structure, des superstructures, de l'appareil à gouverner et des gréements sont construits et maintenus en conformité à la conception originelle du navire, ou à défaut, selon les règles de l'art reconnues par l'autorité compétente.

II. – La réglementation applicable en fonction de l'âge et des types d'exploitation du navire, les règlements des organismes agréés, les documents référencés par les musées nationaux et autres organismes d'État, ainsi que par les fédérations sportives nationales, sont pris en compte afin d'établir les exigences de conception et de maintenance.

III. – Les locaux protégés par une installation fixe d'extinction de l'incendie au gaz sont étanches vis-à-vis des emménagements.

Article 244-2.07*Assèchement*

I. – Chaque compartiment envahissable doit pouvoir être asséché par au moins un moyen manuel fixe, manœuvrable tous panneaux fermés depuis l'extérieur. Toutefois, les compartiments en avant de la cloison d'abordage, quand elle existe, ainsi que les coquerons ou locaux abritant l'appareil à gouverner, peuvent être asséchés par gravité vers un puisard central, à travers un drain protégé par une crépine munie d'une vanne ¼ de tour aisément accessible. Les compartiments des navires non-voiliers doivent pouvoir être asséchés par une gîte atteignant 10°.

II. – Les éléments des dispositifs d'assèchement fixes sont assujettis en permanence. Les circuits sont disposés prêt à l'emploi par la seule manœuvre de vannes aisément accessibles.

III. – Chaque apiquage de l'assèchement permet l'aspiration sans écrasement ou déformation du tuyautage, et est muni d'une crépine en matériaux non-corrodables, qui peut être facilement démontée et nettoyée. Le refoulement s'effectue au bordé, sauf lorsque cela est impossible en raison des caractéristiques du navire. En aucun cas le refoulement ne s'effectue dans les cockpits et puits formés par le pont, sauf dans le cas d'un cockpit ouvert sur l'arrière qui évacue directement à la mer.

IV. – Ne sont pas concernés par les dispositions du présent article les coffres ne communiquant pas avec les espaces habitables, et les capacités auto-videuses fermées.

Article 244-2.08*Stabilité à l'état intact*

I. – La stabilité à l'état intact des navires de longueur de coque supérieure à 24 m, est évaluée et approuvée conformément aux dispositions de la division 242. L'application des dispositions relatives à la stabilité après avarie n'est pas requise.

II. – La stabilité à l'état intact des navires de longueur de coque inférieure ou égale à 24 m est évaluée conformément aux dispositions des articles 240-2.07 et 240-2.09 de la division 240. Tout comme les spinnakers, les voiles hautes tels que huniers, flèches, etc. n'ont pas à être prises en compte dans les calculs de STIX ou de raideur à la toile. L'évaluation de la stabilité des navires pouvant embarquer plus de 30 adultes est complétée par une vérification des dispositions des paragraphes III et IV de l'article 245-4.02 de la division 245 par un organisme notifié ou agréé, qui établit l'attestation de conformité correspondante. Toutefois, les navires suivants ne sont pas tenus de faire l'objet d'une évaluation de stabilité, à condition que leur capacité d'embarquement n'excède pas 30 personnes de 75 kg :

- navires conçus à l'origine pour le sport ou la plaisance, et dont le nombre de personnes admissibles est connu d'après les préconisations du concepteur, ou d'après la jauge sportive de monotypie pertinente ;
- navires exclusivement ou principalement propulsés par l'énergie humaine, y compris ceux dont le gréement et la mâture peuvent être montés et démontés par l'équipage sans aide extérieure ;
- navires ne s'éloignant pas de plus de 6 milles d'un abri, au cours de navigations diurnes où la force du vent ne dépasse pas 4 sur l'échelle de Beaufort, et où la hauteur significative des vagues ne dépasse pas 0,5 m.

III. – Les dispositions des paragraphes I et II n'ont pas à être appliqués si :

- il existe un dossier de stabilité à l'état intact approuvé, et ;

- les nouvelles conditions d'exploitation du navire ne remettent pas en cause les cas de chargement étudiés à l'origine, et ;
- les caractéristiques du navire lège tel que reconverti sont vérifiées, à l'initiative du propriétaire, par un expert d'un organisme agréé, qui délivre le rapport correspondant, joint au dossier technique du navire.

IV. – Toute évaluation de la stabilité à l'état intact donne lieu à la constitution d'un ouvrage d'instructions au chef de bord. Cet ouvrage définit les conditions de chargement et, pour les voiliers, la voilure à porter en fonction des conditions météorologiques. Lorsqu'il est fait usage des normes européennes harmonisées applicables aux embarcations de plaisance, l'ouvrage d'instructions mentionne les catégories de conception vérifiées.

Article 244-2.09

Ouvertures extérieures

- I. – Toutes les ouvertures extérieures sont conçues de manière à prévenir les entrées d'eau intempêtes.
- II. – Les accès ménagés dans les superstructures et les roufs sont munis de moyens de fermeture étanches aux intempéries s'ouvrant vers l'extérieur. Les panneaux de fermeture amovibles ou coulissants menant aux espaces où peuvent prendre place au moins une personne sont munis d'un dispositif de verrouillage manœuvrable depuis l'intérieur et l'extérieur. Tout panneau de descente doit pouvoir être manœuvré indifféremment de l'intérieur ou de l'extérieur du navire.
- III. – Toute partie vitrée située sous le pont de franc-bord ainsi que toute autre partie vitrée dont la surface est supérieure à 0,16 m² est munie d'un panneau ou d'une contre-tape, assujettie en permanence, ou mobile et située à proximité de l'ouverture considérée, de manière à être mise en oeuvre rapidement et aisément. Chaque panneau ou contre-tape est d'une solidité équivalente à la structure dans laquelle l'ouverture est ménagée. Toutefois, pour les hublots, peuvent être prévues à bord des contre-tapes en contre-plaqué de 13 mm d'épaisseur, de couleur orange, et pouvant être verrouillées en appui solide sur la structure par l'extérieur. De manière alternative, lorsque des claires-voies sont protégées à l'extérieur par des grilles ou un dispositif équivalent, en appui solide sur la structure d'encadrement de la partie vitrée, les panneaux amovibles peuvent être remplacés par des prélaris pouvant être assujettis en cas de mauvais temps.
- IV. – Chaque moyen de fermeture est assujetti en permanence à l'ouverture de pont ou de bordé. Toutefois, les descentes s'ouvrant sous le livet de pont comportent soit un dispositif de fermeture assujetti en permanence, soit des parties amovibles assurant une protection jusqu'au niveau du livet de pont, et permettant par ailleurs l'usage de la descente sans manœuvre particulière.

Article 244-2.10

Prises d'eau et décharges

- I. – Toute prise d'eau ou décharge située sous la flottaison, y compris à la gîte en condition normale de navigation, est munie d'une vanne de coque, ou d'un dispositif équivalent assujetti en permanence, aisément accessible et rapidement manœuvrable.
- II. – Les décharges d'eau traversant les volumes intérieurs du navire peuvent ne pas être munies de vannes, si la résistance des tuyautages est équivalente à celle de la structure du navire, et qu'ils sont protégés contre les chocs. Elles peuvent être munies d'un élément souple situé le plus haut possible au-dessus de la flottaison afin d'absorber les contraintes. Les matériaux souples utilisés sont conformes à une norme établissant la résistance aux hydrocarbures.
- III. – Chaque prise d'eau ou décharge de WC marin est pourvue d'une vanne de coque. Lorsque le fond d'une cuvette de WC marin se situe à 300 mm ou plus bas sous la flottaison, et en l'absence d'indication relative au montage du système par son fabricant, un dispositif visant à empêcher l'effet de siphon est installé. Toutefois, à bord des voiliers, les tuyauteries des prises d'eau et décharges des toilettes ou de leurs caisses de rétention forment un col de cygne passant au-dessus de la flottaison la plus haute en charge.

Article 244-2.11

Manches à air

- I. – Une aération adaptée est prévue dans tout le navire. Les aménagements sont protégés des émanations gazeuses et des fumées provenant des installations de machines.
- II. – Les manches à air sont positionnées le plus possible dans l'axe du navire. Leur hauteur au-dessus du pont est suffisante pour empêcher les entrées d'eau lorsque le navire gîte.
- III. – Les dispositifs de fermeture des mises à l'air libre desservant un local de machines sont choisis en fonction des dispositifs de protection contre l'incendie et des moyens d'extinction présents dans le local considéré.

TROISIÈME SECTION - INSTALLATIONS DE MACHINES**Article 244-2.12***Locaux de machines*

- I. – Toute machine à combustion interne est isolée des espaces habitables par un cloisonnement, ou un capotage. L'installation permet la surveillance et les interventions de l'entretien courant des machines et de leurs équipements.
- II. – Tout local de machine est convenablement ventilé. Les orifices d'admission et d'évacuation sont protégés contre les entrées d'eau. L'admission d'air frais s'effectue depuis l'extérieur et aboutit au point le plus bas possible du local desservi. Toutefois, pour les voiliers, l'admission d'air frais peut s'effectuer par les emménagements ou par les fonds, à condition qu'elle ne dépende pas de l'ouverture des panneaux de descente.
- III. – Lorsque les machines sont installées sous capotage amovible dans un espace habitable, une ventilation efficace assure l'extraction de l'air vicié vers l'extérieur.
- IV. – Les locaux de machines utilisant un combustible dont le point éclair est inférieur à 53 °C sont munis d'une évacuation d'air vicié mécanique, antidéflagrante au sens d'une norme reconnue, capable de renouveler entièrement l'air du local en moins de cinq minutes. Une plaque indiquant « Attention, ventiler le compartiment moteur 5 minutes avant le démarrage » est apposée à proximité du dispositif de démarrage des machines utilisant du combustible de point éclair inférieur à 53 °C.
- V. – Le fonctionnement de tout système de ventilation mécanique est commandé depuis l'extérieur des emménagements.
- VI. – Les équipements électriques situés dans les locaux de machines utilisant un combustible dont le point éclair est inférieur à 53 °C sont antidéflagrants au sens d'une norme reconnue en vigueur.

Article 244-2.13*Réservoirs de combustible*

- I. – Le combustible peut être stocké :
1. En nourrices dont la capacité unitaire n'excède pas 27 litres et qui sont conformes à la norme EN/ISO 13591 ;
 2. En caisses fixes conformes à la norme EN/ISO 21487. Dans ce cas, le navire est conçu de telle manière que les écoulements de combustibles susceptibles de se produire lors du ravitaillement et des autres interventions sur les caisses s'évacuent directement à la mer ;
 3. En capacités intégrées à la structure du navire, uniquement dans le cas de combustible dont le point éclair est égal ou supérieur à 53 °C.
- II. – Lorsqu'un combustible liquide dont la température de point éclair est inférieure à 53 °C est utilisé, un détecteur d'hydrocarbures gazeux est installé à chaque endroit où une stagnation de vapeurs inflammables est susceptible de se produire. Le détecteur est placé sous la capacité de combustible, ou à défaut à côté de celle-ci et selon les prescriptions de l'autorité maritime. Le détecteur est conçu de manière à ne pas pouvoir provoquer de dégagement d'énergie suffisant pour enflammer les gaz d'hydrocarbures.
- III. – Le présent article ne s'applique pas aux capacités de GPL.

Article 244-2.14*Mise à l'air libre des réservoirs de combustible*

- I. – La mise à l'air libre part du point le plus haut du réservoir, compte tenu de l'assiette normale du navire. Elle ne comporte pas de contre-pente, débouche au même niveau ou bien au-dessus de l'orifice de remplissage du réservoir, et autant que possible à proximité. Le diamètre intérieur minimal est de 14 mm. En cas de possibilité de remplissage par pression (avec raccord étanche), le dégagement d'air possède une section égale au moins à celle de l'orifice de remplissage.
- II. – Les dégagements d'air des réservoirs contenant des carburants du premier groupe ne débouchent jamais à proximité d'un orifice de ventilation. L'ouverture est munie d'un dispositif pare-flamme pouvant être facilement nettoyé, et qui ne réduit pas de façon appréciable la section utile du conduit.
- III. – Dans le cas de doubles-réservoirs placés en abords, les dégagements d'air de chaque réservoir sont installés de façon qu'à la gîte, la sortie correspondant au réservoir le plus bas se trouve toujours au-dessus du réservoir le plus haut.
- IV. – Le présent article ne s'applique pas aux capacités de GPL.

Article 244-2.15*Circuits d'alimentation de combustibles*

- I. – Les parties flexibles des circuits de combustible sont réduites au minimum. Leurs matériaux sont conformes à la norme EN/ISO 7840. Les connexions entre les parties flexibles et rigides des circuits s'effectuent par le moyen de raccords vissés.
- II. – Un dispositif de sectionnement de la conduite d'alimentation est installé sur le circuit d'alimentation de la ou des machines concernées, aussi près que possible de la capacité de combustible l'alimentant. Il doit toujours être facilement et rapidement manœuvrable depuis l'extérieur de tout local de machines. S'il s'agit d'un dispositif électromécanique, il est du type normalement fermé lorsque l'alimentation électrique est interrompue, et doit pouvoir être alimenté par la même source d'énergie que celle nécessaire au démarrage des moteurs de propulsion.
- III. – Les dégagements d'air débouchent à l'extérieur, et à une hauteur supérieure à celle de tout orifice de remplissage de la capacité concernée.
- IV. – L'extrémité des dégagements d'air des caisses de combustibles dont la température de point d'éclair est inférieure à 53 °C est protégée par un tamis pare-flamme.
- V. – Les combustibles liquides dont la température de point éclair est inférieure à 53 °C sont stockés et utilisés à l'extérieur du navire ou dans des capacités placées en compartiments auto-videurs à la mer au-dessus de la flottaison, et étanche par rapport aux emménagements intérieurs. Toutefois, une capacité portative de 5 litres au maximum peut être entreposée dans un coffre dont l'ouverture est ménagée dans un pont extérieur, et où il n'existe ni source de chaleur ni circuit électrique.
- VI. – Le présent article ne s'applique pas aux circuits de GPL.

Article 244-2.16*Arrêt des machines à combustion interne*

Toute machine à combustion interne in-bord doit pouvoir être immédiatement arrêtée depuis l'extérieur du local de machines qui l'abrite.

Article 244-2.17*Utilisation du GPL*

- I. – Les dispositifs de propulsion au gaz de pétrole liquéfié sont conformes aux exigences de la norme EN 15609 « Équipements pour gaz de pétrole liquéfié et leurs accessoires - Systèmes de propulsion GPL des bateaux, yachts et autres navires ».
- II. – Ils sont installés conformément aux normes NF M 88-500 « Montage et entretien des véhicules au GPL carburant - Engagement et services » et NF M 88-600 « Montage et entretien des véhicules au GPL carburant - Compétence du personnel ».
- III. – Les projets de ces normes peuvent être utilisés dans l'attente des normes définitives.

Article 244-2.18*Tuyaux dans les locaux de machines*

Hormis les tuyautages d'échappement, les tuyautages flexibles ou en matière plastique installés dans un local de machines ou tout autre local présentant des risques similaires liés à l'incendie répondent au moins à l'une des dispositions suivantes :

1. Ils sont revêtus d'une protection ignifugée ;
2. Ils satisfont à la norme EN/ISO 7840 ou équivalente ;
3. Ils sont munis d'un dispositif visant à empêcher une voie d'eau, en cas de rupture. Ce dispositif est manœuvrable depuis l'extérieur du local concerné.

QUATRIÈME SECTION - ÉLECTRICITÉ**Article 244-2.19***Caractéristiques générales des installations électriques*

- I. – Les équipements électriques sont installés et situés de manière à éviter les chocs mécaniques, l'aspersion et les attaques corrosives.
- II. – Toute installation électrique est classée soit dans :

- le domaine I, lorsqu'elle utilise des tensions égales ou inférieures à 50 volts en alternatif et 120 volts en continu ;
- le domaine II, lorsqu'elle utilise des tensions supérieures à 50 volts en alternatif.

III. – La tolérance de tension continue nominale aux bornes de la batterie pour laquelle tous les matériels à courant continu doivent fonctionner est de -10% à $+20\%$. Les tolérances pour les réseaux à tension alternative sont de $+5\%$ ou -5% en fréquence, et de $+6\%$ à -10% en tension.

IV. – Les canalisations sont prévues pour que la chute de tension maximale, entre un récepteur quelconque et sa source, ne dépasse pas 5% .

V. – Toutes les installations électriques en courant continu, sauf l'appareillage électrique des machines de propulsion, sont à deux pôles isolés sans retour par la masse. Pour les navires de construction métallique, tous les accessoires de la propulsion sont également à deux pôles isolés sans retour par la masse, sauf l'allumage des moteurs à explosion et les démarreurs qui sont munis d'un relais bipolaire.

VI. – Un réseau à courant alternatif utilise des circuits monophasés à deux conducteurs isolés. Toutes les installations électriques en courant alternatif sont sans retour par la masse. Le conducteur neutre d'un réseau à courant alternatif peut être relié à la masse uniquement à la source de l'alimentation, par exemple au niveau d'un générateur. Lorsqu'un navire est connecté à l'alimentation par le quai, le neutre est seulement relié à la terre à la source d'alimentation par le quai par l'intermédiaire du câble d'alimentation.

Article 244-2.20

Protection contre les chocs électriques

I. – Aucune partie sous tension des installations du domaine II ne doit être accessible au contact direct par le personnel.

II. – Les installations du domaine II comportent des conducteurs de protection, ainsi qu'une détection des courants de défaut mise en œuvre à l'origine de l'installation. Ce dispositif provoque la coupure du circuit concerné sur détection de courant différentiel maximal de 30 mA.

III. – Les parties métalliques accessibles des machines et des matériels électriques sont reliées au conducteur de protection, sauf si l'équipement concerné est alimenté sous tension inférieure à 50 V en alternatif, et 120 V en continu. Cette disposition ne s'applique pas aux équipements de classe II.

IV. – La section des conducteurs de protection est égale à la section des conducteurs actifs alimentant le récepteur.

V. – Un conducteur de protection est constitué de cuivre ou d'un autre matériau résistant à la corrosion. Il est isolé, et convenablement relié à la borne principale de masse, cette borne étant elle-même reliée à la coque ou à une prise de masse, cette dernière étant en contact permanent avec l'eau.

Article 244-2.21

Canalisations électriques

I. – La section des câbles est proportionnée à l'intensité en service normal et à la longueur du circuit.

II. – La tension minimale assignée aux câbles est de 500 V pour les réseaux de tension inférieure ou égale à 230 V. L'âme des conducteurs est en cuivre souple de classe 2 ou 5. Le revêtement des câbles doit pouvoir résister à l'eau de mer, à l'huile, aux hydrocarbures et ne pas propager la flamme. Les conduits appartiennent aux types IRL, ICTA ou ICTL.

III. – Les conducteurs et câbles situés en dehors d'un local de machines sont isolés de façon à supporter des températures mesurées sur l'âme d'au moins 60°C .

IV. – L'isolation des conducteurs dans les locaux de machines doit pouvoir résister à une température mesurée sur l'âme d'au moins 70°C .

Article 244-2.22

Protection contre les surintensités

I. – Les circuits sont protégés par des fusibles ou des disjoncteurs, à l'exception des démarreurs et des circuits alimentés par piles.

II. – Le tableau ci-dessous donne les courants assignés des dispositifs de protection pour les conducteurs et câbles en fonction du nombre de conducteurs actifs et de l'isolation.

Section des conducteurs (en mm ²)	1,5	2,5	4	6	10	16	25	35	50
I max avec isolation PVC (en ampères)	10	10	16	25	32	40	63	80	80
I max avec isolation PR / EPR (en ampères)	16	20	32	40	40	63	100	125	125

Article 244-2.23

Alimentation par le quai

- I. – Les prises de courant des circuits d'alimentation par le quai sont conformes à la norme NF/EN 60309-2.
- II. – La ligne de quai est munie d'un dispositif de protection à courant différentiel résiduel, d'une sensibilité de 30 mA maximum, installé à moins de 0,5 m de l'arrivée de la source d'alimentation du quai.

Article 244-2.24

Batteries d'accumulateurs

- I. – Les batteries d'accumulateurs sont installées de manière à prévenir tout mouvement intempestif, quelle que soit l'attitude du navire. Elles sont installées à des emplacements facilement accessibles en vue de leur entretien, et protégées contre l'humidité et les chocs. Aucun matériel mobile susceptible de produire un choc électrique n'est stocké à ces emplacements.
- II. – Les parcs de batteries à électrolyte liquide dont la puissance totale du courant de charge est supérieure à 0,2 kW sont installés dans un compartiment convenablement ventilé. Toutefois, lorsque la puissance totale du courant de charge est supérieure à 2 kW, ce compartiment est distinct d'un local de machines.
- III. – Les emplacements fermés comportent une ventilation, ainsi qu'un dégagement d'air partant de la partie supérieure, de manière à éviter toute accumulation de gaz volatils. Les moyens de ventilation sont intrinsèquement antidéflagrants. Lorsque la puissance du courant de charge est supérieure à 2 kW, le dégagement d'air débouche à l'air libre et empêche les entrées d'eau dans les conditions de navigation normales.

CINQUIÈME SECTION - INCENDIE

Article 244-2.25

Évacuation des locaux

- I. – Tout local de veille ou tout local abritant des aménagements habitables, lorsque leur surface utilisable peut contenir une longueur de 5 m ou plus, comporte deux moyens d'évacuation distincts. A défaut, des appareils respiratoires autonomes à l'air sont maintenus à disposition à un endroit clairement identifié dans le local concerné. Le nombre maximal de personnes admissibles à l'intérieur, correspondant au nombre d'appareils respiratoires, est affiché à l'entrée du local.
- II. – Les locaux de machines comportent également deux issues, à l'exception de ceux ne nécessitant pas la présence permanente de personnel, ou encore ceux où une personne ne peut jamais se trouver à plus de 5 mètres de la sortie.
- III. – Les échappées sont accessibles en permanence et doivent pouvoir être ouvertes depuis l'intérieur et l'extérieur.
- IV. – Aucun sinistre isolé ne doit pouvoir être en mesure d'interdire l'usage des issues simultanément.
- V. – Les trappes d'évacuation sur coque ne peuvent pas être considérées comme des moyens d'évacuation au sens du présent article.
- VI. – L'autorité compétente peut déroger à toute disposition du présent article, si elle estime qu'il est de nature contraire à la sécurité du navire, notamment du point de vue de la prévention de l'envahissement.

Article 244-2.26

Échappées

- I. – Est considéré comme échappée un accès comportant les dimensions minimales de clair d'ouverture suivantes :
- pour une forme circulaire : 450 mm de diamètre ;
 - pour toute autre forme : aire minimale de 0,18 m² contenant une surface circulaire d'au moins 380 mm de diamètre.
- II. – Lorsque des panneaux de pont sont désignés comme échappées, des prises de pied, échelles, marches ou des moyens analogues, assujettis en permanence, sont installés pour faciliter l'évacuation. La distance verticale entre la prise de pied supérieure et la sortie ne doit pas excéder 1,2 m.

Article 244-2.27*Matériel de lutte contre l'incendie*

- I. – Sauf mention expresse contraire, le matériel de lutte contre l'incendie est approuvé conformément aux dispositions de la division 311 du règlement, ou d'une norme en vigueur dans l'un des États membres de l'Union européenne, applicable aux équipements de lutte contre l'incendie.
- II. – A l'exception des moyens d'extinction prescrits pour la protection des installations de propulsion, un ou plusieurs extincteurs peuvent réaliser tout ou partie des exigences de protection des autres parties du navire.
- III. – Tout le matériel est facilement accessible.

Article 244-2.28*Extinction dans les locaux de machines*

- I. – Tout local de machines abritant une ou plusieurs machines à combustion interne dont la puissance est inférieure ou égale à 120 kW comporte un dispositif obturable, permettant la diffusion d'un agent d'extinction sans qu'il soit nécessaire d'ouvrir le ou les panneaux d'accès habituels. Dans tous les cas, le moyen d'extinction est au minimum du type 34B.
- II. – Les locaux abritant une ou plusieurs machines à combustion interne dont la puissance est supérieure à 120 kW disposent soit de moyens mobiles analogues à ceux prescrits au paragraphe ci-dessus mais de type minimum 68B, soit d'un moyen d'extinction fixe conforme aux dispositions de la division 322 du règlement.
- III. – De manière alternative aux dispositions du paragraphe précédent, un local de machines ne pouvant être mis en situation de confinement de par les caractéristiques historiques du navire dispose d'une extinction fixe réalisée par production de mousse à haut foisonnement. Cette dernière installation peut ne pas être approuvée conformément aux dispositions de la division 311, et peut être matérialisée par un réseau d'eau sous pression répondant aux exigences de l'article 244-4.08 « Extinction par eau sous pression », à la satisfaction de l'autorité compétente.

Article 244-2.29*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 ou 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 ou 68B, soit par un extincteur de capacité minimale 5A ou 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 ou 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 II, il dispose d'au moins un extincteur 5A ou 34B diélectrique.

SIXIÈME SECTION – GAZ DOMESTIQUE**Article 244-2.30***Stockage des capacités de gaz liquéfié à usage domestique*

- I. – Les capacités de gaz liquéfié à usage domestique sont entreposées à l'extérieur ou dans un local qui est étanche au gaz vis-à-vis du reste du navire, loin de toute source de chaleur excessive. Cet emplacement est situé au-dessus de la flottaison en charge à 30° de gîte. Il est muni d'une ventilation, et de drains dont la section totale n'est pas inférieure à 280 mm², afin de permettre l'évacuation rapide et à l'extérieur du gaz qui viendrait à s'accumuler dans les fonds.
- II. – Les bouteilles et capacités de gaz sont fixées solidement de manière à prévenir tout déplacement intempestif en navigation.
- III. – Tout équipement électrique se trouvant dans un local contenant une capacité de gaz liquide est antidéflagrant, conformément à la norme EN/ISO 28846.
- IV. – Aucun stockage d'éléments mobiles susceptibles d'endommager la bouteille, le détendeur, les tuyauteries rigides ou les tuyaux flexibles, ou d'obstruer le conduit du coffre, ne doit être prévu dans un coffre ou un logement pour bouteilles.

Article 244-2.31*Sectionnements des circuits de gaz liquéfié à usage domestique*

- I. – Chaque bouteille ou capacité de gaz est équipée d'un organe de sectionnement disposé sur la partie pressurisée du circuit de distribution.
- II. – Chaque détendeur comporte un dispositif de surpression afin d'éviter toute augmentation de pression incontrôlée du circuit basse pression. L'évacuation du gaz s'effectue dans les emplacements ventilés des capacités de gaz ou directement à l'extérieur. Ce dispositif peut être un régulateur de surpression, une soupape de surpression ou un robinet d'arrêt automatique.
- III. – Un robinet individuel d'arrêt, placé à proximité de chaque appareil d'utilisation et situé en amont de l'embout éventuel pour tuyau souple, permet d'isoler cet appareil même en cas d'embranchement de celui-ci.
- IV. – Lorsque plusieurs capacités alimentent un même circuit, chaque capacité est protégée par un clapet de non-retour placé aussi près que possible des vannes d'isolement. Un dispositif unique intégrant ces fonctionnalités peut-être installé.
- V. – Il est interdit d'utiliser une installation de gaz normalement approvisionnée par plusieurs capacités si l'une d'entre elles est physiquement déconnectée du circuit, à moins qu'un dispositif de terminaison étanche au gaz soit disposé à l'emplacement de la capacité enlevée.

Article 244-2.32*Caractéristiques des circuits de gaz liquéfié à usage domestique*

- I. – Les parties rigides des circuits de distribution de gaz sont constituées d'alliage de cuivre, ou d'acier inoxydable. Les tuyaux en acier d'autre qualité ou en aluminium, ou tout autre métal à bas point de fusion, sont interdits.
- II. – Les parties rigides sont assemblées soit par brasure à une température minimale de 450 °C, soit par raccords vissés ou comprimés. Elles sont convenablement fixées tous les 0,50 m pour le cuivre, 1 m pour l'acier inoxydable, et protégées partout où elles risquent de subir des chocs. Les jonctions sont réduites au minimum, et appartiennent à un type convenant au gaz liquéfié. Elles sont de préférence brasées. Les raccords brasés en cuivre répondent à la norme NF/EN 29591.
- III. – Une partie flexible est installée au départ de la bouteille, et à l'arrivée de chaque appareil. Lorsque la distance le permet, un seul flexible peut être installé pour relier la bouteille à l'appareil. Les flexibles sont conformes aux normes EN 1763-1 et EN 1763-2, classe 2 ou 3 pour le côté basse pression, et classe 3 ou 4 pour le côté de la pression d'alimentation. Les flexibles restent visibles et accessibles sur toute leur longueur, ne traversent jamais de local de machines, et sont disposés de manière à ne pas pouvoir être atteints par les flammes, ni détériorés par les gaz de combustion, les parties chaudes des appareils ou les débordements de produits chauds, ni être endommagés par les frottements et les vibrations. Leur fixation est assurée par des embouts installés à demeure, tels que des manchons emboutis ou des manchons et des douilles filetés, conformément à la norme EN 1763-2.
- IV. – Aucun raccord de circuit de distribution de gaz ne se situe dans l'enceinte d'un local de machines.

Article 244-2.33*Appareils au gaz liquéfié à usage domestique*

- I. – Les appareils sont pourvus d'un dispositif de fixation empêchant tout désarrimage, quelle que soit l'attitude du navire.
- II. – Les brûleurs des appareils à gaz domestique sont munis d'un dispositif de coupure automatique de l'alimentation de gaz en cas d'extinction inopinée de la flamme.
- III. – Hormis les réchauds et fourneaux de cuisine, tous les appareils à gaz domestique comportent un foyer fermé. Toutefois, les appareils à foyer ouverts peuvent être installés à bord à condition qu'il existe un conduit d'évacuation des gaz brûlés à l'extérieur, et que le foyer soit délimité matériellement au moyen de vitrages, arceaux, grilles, ou tout autre dispositif analogue.

Article 244-2.34*Ventilation des installations au gaz liquéfié à usage domestique*

- I. – Un local comportant un ou plusieurs appareils à gaz domestique comporte des moyens de ventilation visant à assurer un renouvellement continu de l'atmosphère. L'évacuation des gaz s'effectue par la partie supérieure du local. Lorsque la ventilation est naturelle, la section minimale de chaque ouïe haute et basse est d'au moins 4 000 mm².
- II. – Lorsque le fonctionnement des organes de ventilation requis n'est pas permanent, une instruction est affichée à proximité des appareils à gaz. Cette instruction comporte la mention « Disposer la ventilation lorsque les appareils à gaz sont utilisés », ainsi que le détail des opérations à effectuer.

SEPTIÈME SECTION - SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION**Article 244-2.35***Appareil à gouverner de secours*

Si l'appareil à gouverner est équipé d'une commande à distance, un système de secours est prévu pour pallier toute défaillance de cette commande.

HUITIÈME SECTION - SÉCURITÉ DES PERSONNES**Article 244-2.36***Protection des zones extérieures*

I. – Des moyens satisfaisants sont prévus (rambardes, filières, passerelles ou passages sous le pont, lignes de vie et harnais, etc.) pour la protection de l'équipage lors de ses déplacements entre ses logements, les locaux de machines et toutes les autres zones utilisées au cours de l'exploitation normale du navire.

II. – Lorsque la protection d'une zone de pont est assurée par un dispositif de ligne de vie ou un filet, ces derniers supportent sans rupture une force de 2 000 daN appliquée dans la direction d'une droite reliant deux points d'ancrage, et jusqu'à un angle quelconque de 30° par rapport à cette droite.

Article 244-2.37*Remontée à bord en cas de chute à la mer*

I. – Tout navire est équipé d'un dispositif permettant à une personne tombée à l'eau de remonter à bord aisément et par ses propres moyens, sans compromettre la stabilité, le navire étant sans erre. Les navires mus par l'énergie humaine sont dispensés de l'application de cette disposition dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- ils naviguent de conserve ;
- chaque navire dispose d'un dispositif d'aide à l'esquimautage ou un flotteur de pagaie.

II. – Lorsque le franc-bord lège est supérieur à 500 mm, ce dispositif peut être une échelle dépliant ou un filet, ou tout dispositif de marches et de poignées assujéti de manière permanente au navire, à condition qu'il puisse être déployé en cas de nécessité au moins à 300 mm sous la flottaison la plus basse. Lorsque le franc-bord lège est inférieur à 500 mm, des prises de mains simples, ou une ligne souple, solidement fixées sur le pourtour du navire, sont admises.

NEUVIÈME SECTION - PRÉVENTION DE LA POLLUTION**Article 244-2.38***Prévention de la pollution par les eaux usées*

I. – Lorsqu'une réplique neuve est équipée de toilettes, elle comporte au moins l'un des dispositifs suivants :

- un ensemble de capacités de rétention des eaux usées des toilettes ;
- une installation de traitement de ces eaux usées.

II. – Lorsqu'un navire est équipé de réservoirs de rétention des eaux usées des toilettes, leur capacité atteint au minimum 1,5 litres par personne pouvant être embarquée.

III. – Lorsqu'un navire est équipé d'une installation de traitement des eaux usées, elle doit pouvoir assurer le traitement d'au moins le quart de la quantité d'eaux usées indiquée au paragraphe II, et ce par tranche de vingt-quatre heures.

IV. – L'ensemble des installations de rétention des eaux usées des toilettes marins est conforme à la norme EN/ISO 8099.

Article 244-2.39*Rétention des hydrocarbures dans les locaux de machines*

I. – Les locaux de machines des répliques neuves sont conçus de manière à contenir les fuites d'hydrocarbures liquides. A cette fin, ils sont munis de gattes de rétention, ou de leurs équivalents formés par les éléments de la structure, placés sous les

sources de fuites d'hydrocarbures, en particulier les carters de machines à combustion interne, les filtres, les purges et robinets des capacités d'hydrocarbures.

II. – Les navires en bois comportent des dispositifs visant à empêcher l'absorption des hydrocarbures liquides par la structure.

CHAPITRE 244-3

CONDITIONS D'UTILISATION

PREMIÈRE SECTION - GÉNÉRALITÉS

Article 244-3.01

Chargement du navire

1. Sauf en cas de force majeure, le nombre maximal de personnes à bord ainsi que la charge maximale recommandée ne sont jamais dépassés en navigation. Ces valeurs sont indiquées sur la plaque signalétique ou, pour les navires et embarcations qui en sont dépourvus, sur le manuel d'utilisation.
2. Les enfants de moins d'1 an ne sont pas pris en compte dans le calcul du nombre de personnes à bord.

Article 244-3.02

Limitations des conditions d'utilisation

Les annexes et embarcations mues par l'énergie humaine se conforment aux dispositions de section 2 du chapitre 2 de la division 240, relative aux conditions d'utilisation spécifiques de certaines embarcations et engins de loisirs nautiques.

Article 244-3.03

Exemptions et dérogations aux conditions d'utilisation des navires de plaisance, embarcations et engins de loisirs nautiques

Les demandes d'exemptions au matériel d'armement et de sécurité et aux moyens de prévention des chutes à l'eau, ainsi que les demandes de dérogations aux limites de navigation, dans le cadre de manifestations nautiques, sont formulées conformément aux dispositions de la section 3, du chapitre 2 de la division 240, relative aux exemptions et dérogations aux conditions d'utilisation des navires de plaisance, embarcations et engins de loisirs nautiques.

Article 244-3.04

Matériel d'armement et de sécurité.

Les navires neufs et existants se conforment aux dispositions de la section 1 du chapitre 2 de la division 240, relative aux conditions d'utilisation des navires de plaisance.»

Article 244-3.05

Matériel d'armement et de sécurité basique

– Les navires de formation ou destinés à la location ou au prêt sont conformes aux dispositions du chapitre 3 de la division 240, relatif aux dispositions applicables aux navires et véhicules nautiques à moteur de formation ou destinés à la location ou au prêt.

CHAPITRE 244-4

DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES APPLICABLES AUX NAVIRES DE LONGUEUR DE COQUE SUPERIEUR À 24 M OU SUPÉRIEURE, OU POUVANT EMBARQUER PLUS DE 30 PERSONNES

DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES APPLICABLES AUX NAVIRES DE LONGUEUR

Article 244-4.01

Dispositions générales

- I. – Sauf précision contraire, tout équipement ou embarcation de sauvetage à bord des navires visés par le présent chapitre est approuvé conformément aux dispositions de la division 311 du présent règlement.
- II. – Aux fins du présent chapitre, les définitions de l'article 221-III/03 de la division 221 s'appliquent.
- III. – Les équipements sont installés et stockés à bord conformément à un plan approuvé par l'autorité compétente.

Article 244-4.02

Franc-bord minimal

- I. – Un franc-bord minimal est attribué à tout navire de longueur de coque supérieure à 24 m, même lorsqu'il n'est pas astreint à l'obtention et au renouvellement d'un certificat de franc-bord.
- II. – Les navires astreints à l'attribution d'un franc-bord minimal sont conformes aux seules dispositions de la présente division. L'autorité compétente peut examiner toute demande d'exemption lorsqu'une disposition exigible est impossible à mettre en œuvre sur un navire de longueur de coque supérieure à 24 m, mais de longueur inférieure à 24 m au sens de la convention internationale sur les lignes de charge.
- III. – Le franc-bord minimal est déterminé conformément aux règles de la convention internationale sur les lignes de charge. Pour les navires de longueur de coque supérieure à 24 m, mais inférieure à 24 m au sens de la convention internationale sur les lignes de charge, le franc-bord minimal n'est pas inférieur à 200 mm.

Article 244-4.03

Marques de franc-bord

- I. – Tout navire astreint à un franc-bord minimal comporte un ensemble de marques permettant de vérifier en permanence que le franc-bord minimal est respecté.
- II. – Un marquage à la proue et à la poupe du navire doit permettre de déterminer l'enfoncement et l'attitude du navire. Toutefois, compte-tenu des conditions d'exploitation des navires visés par la présente division, ces marques n'ont pas à être conformes aux exigences de la convention internationale sur les lignes de charges, à condition qu'elles soient immédiatement et aisément lisibles en permanence.

Article 244-4.04

Certificats de franc-bord

- I. – Les navires astreints à la délivrance et au renouvellement d'un certificat national de franc-bord ne sont pas tenus de se conformer à d'autres exigences que celles de la présente division.

II. – Pour la délivrance ou le renouvellement d'un certificat de franc-bord, l'autorité compétente ou son délégataire vérifie que le navire satisfait aux dispositions du présent chapitre, ainsi qu'aux exigences générales d'intégrité de la structure et de ses appendices, conformément au règlement d'un organisme agréé.

III. – Tout certificat de franc-bord est délivré en vertu des dispositions de la division 130. La forme du certificat national de franc-bord est celle prévue à l'annexe 222-2.A.1.

Article 244-4.05

Alarmes de montée d'eau

A bord des navires, les aménagements, les locaux de machines ou ceux contenant un dispositif de passage de coque pour transmission par ligne d'arbre ou tout autre système de propulsion, disposent de détecteurs de montée d'eau déclenchant des alarmes sonores et visuelles clairement identifiées et perceptibles depuis les postes principaux de veille et de commande de l'appareil à gouverner.

Article 244-4.06

Protection structurelle des locaux de machines

I. – Tout local de machines doit pouvoir être mis rapidement et facilement en situation d'étanchéité par la seule manœuvre de ses panneaux, portes, et tapes d'ouïes de ventilation. Toutefois, lorsque ce confinement ne peut être obtenu de par les caractéristiques historiques du navire, ce dernier dispose d'un système d'extinction de l'incendie conforme à l'article 244-2.28 « Extinction dans les locaux de machines ».

II. – A bord des navires où les machines ne sont pas abritées dans un local, elles sont protégées par un capotage présentant les mêmes possibilités de confinement qu'un local de machines.

III. – Aucun matériau ou liquide combustible n'est entreposé dans un local de machines, hormis le combustible dans les capacités fixes destinées à l'alimentation des machines à combustion internes. Les matériaux et liquides incombustibles y sont saisis et entreposés de manière à ne jamais encombrer les accès au local concerné.

IV. – Les collecteurs, manchettes et conduits d'échappement sont calorifugés.

V. – Un local ou capotage de machines est protégé par un revêtement en matériaux incombustibles et non imprégnables, conforme aux dispositions de la division 321 (prévention de l'incendie) applicables aux navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500. Ce revêtement couvre toutes les faces du compartiment jusqu'à 300 mm sous la ligne de flottaison lège du navire ou sur toutes les faces du capotage.

VI. – Les locaux de machines dont l'enceinte est construite en acier ne sont pas tenus de se conformer aux dispositions du paragraphe précédent. Toutefois, le revêtement des surfaces externes de leur enceinte est incombustible, conformément aux dispositions de la division 321 (prévention de l'incendie) applicables aux navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500. Pour les locaux abritant des machines faiblement sollicitées, en particulier à bord des voiliers, un revêtement de peinture ou de résine intumescente approuvé par un organisme agréé satisfait aux dispositions du présent paragraphe.

VII. – Les portes et panneaux sont revêtus d'une protection incendie équivalente à celle requise pour l'enceinte du compartiment.

Article 244-4.07

Détection de l'incendie

I. – Un dispositif d'un type approuvé conformément aux dispositions de la division 311 permet la détection des fumées dans les locaux de machines, et tout local décrit au paragraphe I de l'article 244-2.25 « Evacuation des locaux » comportant un appareil à foyer de flamme ouvert, à gaz liquéfié, ou des appareils électroménagers.

II. – En cas d'incendie dans les locaux concernés, ce dispositif déclenche une alarme sonore clairement perceptible depuis les postes de conduite et de veille.

Article 244-4.08

Extinction par eau sous pression

I. – Les navires disposent d'un réseau d'extinction de l'incendie par eau sous pression aspirant à la mer, et qui débite sur au moins une manche et une lance dont l'ajutage n'est pas inférieur à 7 mm.

II. – Cette installation doit pouvoir émettre un jet diffusé et atteindre toute partie du navire, et elle ne comporte aucune pompe située dans un local de machines. Les bouches d'incendie sont situées de manière à ce qu'un jet d'eau puisse atteindre un point quelconque du navire normalement accessible en cours de navigation.

III. – Lorsque la pompe d'incendie assure un autre service, le circuit est conçu de manière à rendre impossible le refoulement des eaux de cales vers le collecteur d'incendie.

IV. – Les dispositions du présent article peuvent être satisfaites par une ou plusieurs motopompes, à condition qu'elles soient alimentées par un combustible de point éclair supérieur à 53 °C, qu'un moyen de démarrage manuel ou électrique rechargé en permanence soit disponible, et que la mise en œuvre de l'ensemble du dispositif de lutte incendie soit aisée et rapide. Les motopompes sont fixes, ou mobiles et saisies de manière à ne pas subir les mouvements intempestifs du navire.

Article 244-4.09

Source de secours

I. – Tout navire dispose d'une source électrique de secours indépendante de la source d'alimentation principale, située à l'extérieur des locaux de machines, et bénéficiant d'une distribution séparée. Indépendamment du système d'éclairage général, elle doit permettre pendant au moins 3 heures l'alimentation des feux de navigation, l'éclairage des chemins d'évacuation des locaux d'habitation ou de travail vers les lieux de rassemblement, l'éclairage de la mise à l'eau des moyens de sauvetage collectifs et des zones prévues pour l'embarquement. En outre, cet éclairage, complété éventuellement par des moyens portatifs, doit permettre les réparations d'urgence des machines.

II. – Lorsqu'un générateur électrique de secours est installé, il se situe au-dessus du pont complet le plus haut. Toutefois, il peut se situer sous ce pont à condition d'être protégé des conséquences d'un incendie ou d'un envahissement. Dans tous les cas, le générateur de secours est facilement accessible à partir du pont exposé aux intempéries, et il est séparé des générateurs principaux et du tableau de distribution principal par une cloison garantissant la continuité de son fonctionnement. Le local abritant ce générateur de secours n'a aucune cloison commune avec le compartiment machine et se situe à plus d'un mètre du bordé.

Article 244-4.10

Complément d'armement et de sécurité

Tout navire dispose, en plus des matériels d'armement et de sécurité exigés dans le chapitre 2 de la division 240:

- d'un baromètre ;
- d'un projecteur portatif ou fixe adapté aux opérations de sauvetage ;
- d'un système d'identification automatique (AIS) conforme aux exigences du chapitre V de la division 221 ;
- d'un radar fonctionnant notamment sur la fréquence 9 Ghz.

Les voiliers armés par un équipage de marins professionnels disposent en outre d'un anémomètre.

Article 244-4.11

Mouillage

Les dimensions de la (ou les) ligne(s) de mouillage et des appareils de manœuvre répondent aux exigences d'un organisme agréé, ou sont validées par l'autorité compétente à la suite d'essais d'usage satisfaisants.

Article 244-4.12

Installations de radiocommunications

I. – Les navires visés par le présent chapitre sont astreints aux dispositions du chapitre 242-13 de la division 242.

II. – En outre, tout navire disposant d'embarcations de sauvetage embarque au moins deux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques (VHF) SMDSM pour embarcations de sauvetage. Toutefois, un troisième équipement semblable est embarqué sur les navires de jauge brute supérieure à 500 et dont la longueur (Lr) est supérieure ou égale à 85 m.

Article 244-4.13

Bouées de sauvetage

I. – Les bouées de sauvetage sont réparties de façon à être rapidement disponibles sur chaque bord du navire et, dans la mesure du possible, sur tous les ponts découverts s'étendant jusqu'au bordé du navire. Une bouée de sauvetage au moins se situe à proximité de l'arrière. Elles sont arrimées de façon à pouvoir être rapidement détachées, et en aucune façon elles ne sont assujetties de manière permanente.

II. – Tout navire s'éloignant de plus de 6 milles d'un abri embarque au moins une bouée de sauvetage avec feu de signalisation. À bord des navires armés par un équipage de marins professionnels, cette bouée comporte également un signal fumigène à déclenchement automatique. Ces équipements sont disposés de manière à pouvoir être rapidement mis en œuvre depuis le poste de conduite du navire.

III. – Les navires embarquent deux dispositifs conformes aux dispositions du paragraphe II, ainsi que deux autres bouées munies de lignes flottantes de 30 m au moins.

IV. – Les navires de longueur (Lr) supérieure ou égale à 85 m, ainsi que les navires dont la jauge brute est supérieure ou égale à 500 embarquent en outre 4 bouées de sauvetage d'un modèle approuvé, dont 2 avec feu de signalisation.

V. – Chaque bouée de sauvetage est marquée au nom du navire et son port d'immatriculation inscrit en toutes lettres. À bord des navires armés par un équipage de marins professionnels, pendant le séjour du navire dans un port ou sur une rade, l'une des bouées de sauvetage munie d'une ligne de lancement est placée en permanence à la coupée ou point d'accrochage de la passerelle du quai.

Article 244-4.14

Brassières de sauvetage de rechange

Des brassières de sauvetage de rechange pour adultes pour au moins 10 % du nombre total de personnes à bord ou bien 2 brassières de rechange, si ce chiffre est supérieur, sont prévues.

Article 244-4.15

Postes de mise à l'eau

Les postes de mise à l'eau sont situés à des emplacements permettant une mise à l'eau en toute sécurité, à l'écart en particulier de l'hélice et des parties de la coque en surplomb abrupt, et de manière que les embarcations et radeaux de sauvetage puissent être mis à l'eau sur la partie rectiligne du bordé du navire. S'ils sont placés à l'avant, ils sont situés à l'arrière de toute cloison d'abordage, et à un emplacement abrité.

Article 244-4.16

Arrimage des embarcations et des radeaux de sauvetage

I. – La totalité des embarcations ou radeaux de sauvetage est arrimée de la manière suivante :

- a) ni l'embarcation ou le radeau de sauvetage ni leurs dispositifs d'amarrage ne doivent gêner le déroulement d'opérations de mise à l'eau d'autres embarcations et radeaux de sauvetage ;
- b) ils sont aussi près de la surface de l'eau que cela est possible en toute sécurité. Dans le cas d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage sous bossoirs, la hauteur entre la tête du bossoir, l'embarcation ou le radeau de sauvetage étant en position d'embarquement, et la flottaison, ne doit autant que possible pas excéder 15 m lorsque le navire est en flottaison d'exploitation la moins élevée, et une embarcation ou un radeau de sauvetage mis à l'eau sous bossoirs est dans une position telle que, lorsque le navire est en pleine charge, il soit situé, en position d'embarquement, au-dessus de la flottaison pour une assiette défavorable allant jusqu'à 10° et pour une gîte allant jusqu'à 15° d'un bord ou de l'autre, ou jusqu'à l'angle auquel le bord du pont découvert se trouve immergé, si cet angle est inférieur ;
- c) ils sont tenus continuellement prêts à être utilisés de telle sorte que deux membres de l'équipage puissent les préparer pour l'embarquement et la mise à l'eau en moins de cinq minutes ;
- d) ils sont arrimés aussi loin que possible de l'hélice et ;
- e) ils sont complètement équipés, conformément aux prescriptions des règles SOLAS appropriées.

II. – Les embarcations de sauvetage sont fixées aux engins de mise à l'eau et, à bord des navires de longueur (Lr) égale ou supérieure à 80 m, chacune des embarcations de sauvetage est arrimée de telle façon que son extrémité arrière se trouve à l'avant de l'hélice à une distance au moins égale à une fois et demie la longueur de l'embarcation.

III. – Chaque radeau de sauvetage est arrimé :

- a) avec sa bosse fixée au navire ;
- b) avec un dispositif de largage conforme aux prescriptions du paragraphe 4.1.6 du Recueil LSA, lui permettant de flotter librement et, s'il est gonflable, de se gonfler automatiquement lorsque le navire sombre. Un dispositif permettant de surnager librement peut en fait être utilisé pour plusieurs radeaux s'il permet de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 4.1.6 du Recueil LSA ;
- c) de manière à permettre une libération manuelle de ses dispositifs d'assujettissement.

IV. – Les radeaux de sauvetage sous bossoirs sont arrimés à portée des crocs de levage à moins qu'il n'existe des moyens de transfert qui ne soient pas rendus inutilisables dans les limites des angles d'assiette jusqu'à 10° et des angles de gîte jusqu'à 15° d'un côté ou de l'autre pour les navires existants ou par les mouvements du navire ou une panne d'énergie.

V. – Les radeaux de sauvetage destinés à être jetés par-dessus bord sont arrimés de façon à se trouver dans une position qui facilite le transfert aisé d'un bord à l'autre du navire au niveau d'un seul pont découvert. Si ce dispositif d'arrimage ne peut pas être réalisé, il faut prévoir des radeaux de sauvetage supplémentaires de sorte que la capacité totale disponible sur chaque bord puisse recevoir 75 % du nombre total de personnes à bord.

VI. – Un radeau de sauvetage relié à un système d'évacuation en mer doit :

1. Être arrimé à proximité du conteneur renfermant le système d'évacuation en mer ;
2. Pouvoir être libéré de son support d'arrimage au moyen de dispositifs qui permettront de l'amarrer et de le gonfler le long de la plate-forme d'embarquement ;
3. Pouvoir être libéré comme une embarcation ou un radeau de sauvetage indépendant, et ;
4. Être muni de lignes de récupération fixées à la plate-forme d'embarquement.

Article 244-4.17

Arrimage des dispositifs d'évacuation en mer

I. – Aucune ouverture n'est ménagée dans la muraille du navire entre le poste d'embarquement du système d'évacuation en mer et la flottaison d'exploitation la moins élevée. Des dispositifs permettant de protéger le système d'éventuelles projections sont installés.

II. – Les systèmes d'évacuation en mer sont situés à des emplacements permettant une mise à l'eau en toute sécurité, à l'écart en particulier de l'hélice et des parties de la coque en surplomb abrupt, et de manière que, dans la mesure du possible, le système puisse être mis à l'eau sur la partie rectiligne du bordé du navire.

III. – Chaque système d'évacuation en mer est arrimé de telle manière que ni le passage ou la plate-forme, ni ses dispositifs d'arrimage ou d'utilisation, ne gênent l'utilisation d'autres engins de sauvetage à l'un quelconque des autres postes de mise à l'eau.

IV. – Le cas échéant, le navire est conçu de manière à ce que les systèmes d'évacuation en mer soient protégés à leur poste d'arrimage contre les avaries dues aux grosses lames.

Article 244-4.18

Dispositifs de mise à l'eau et de récupération des embarcations et des radeaux de sauvetage

I. – Des dispositifs de mise à l'eau conformes aux prescriptions de la section 6.1 du Recueil LSA sont prévus pour toutes les embarcations et tous les radeaux de sauvetage, à l'exception :

- a) des embarcations et des radeaux de sauvetage dans lesquels l'embarquement se fait à partir d'un emplacement situé sur le pont à moins de 4,5 mètres au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée et qui remplissent l'une des conditions suivantes :
 - leur masse n'est pas supérieure à 185 kg, ou ;
 - ils sont arrimés de manière à pouvoir être mis à l'eau directement depuis la position d'arrimage alors que le navire a une assiette défavorable pouvant atteindre 10° et qu'il a une gîte pouvant atteindre au moins 15° d'un bord ou de l'autre, ou ;
- b) des embarcations et des radeaux de sauvetage qui sont transportés en plus des embarcations et radeaux de sauvetage offrant une capacité correspondant à 110 % du nombre total de personnes à bord, ou des embarcations et des radeaux de sauvetage destinés à être utilisés en association avec un système d'évacuation en mer conforme aux prescriptions de la section 6.2 du Recueil LSA et arrimés de manière à pouvoir être mis à l'eau directement depuis la position d'arrimage alors que le navire a une assiette défavorable pouvant atteindre 10° et qu'il a une gîte pouvant atteindre 20° d'un bord ou de l'autre.

II. – À condition que les dispositifs d'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage et les canots de secours soient efficaces dans les conditions de l'environnement dans les limites desquelles l'engin est autorisé à être exploité et dans toutes les conditions de gîte et d'assiette prévues à l'état intact et spécifiées après avarie, lorsque le franc-bord entre la position d'embarquement prévue et la flottaison ne dépasse pas 4,5 mètres, l'autorité compétente peut accepter un dispositif au moyen duquel les personnes embarquent directement dans les radeaux de sauvetage.

III. – Chaque embarcation de sauvetage est munie d'un dispositif qui permette de la mettre à l'eau et de la récupérer.

Article 244-4.19*Lance-amarres*

Chaque navire dispose d'un appareil lance-amarres.

Article 244-4.20*Balise EPIRB*

I. – Chaque navire embarque une balise EPIRB d'un modèle approuvé.

II. – Cet équipement est installé de manière à être facilement accessible et rapidement placé dans une embarcation ou un radeau de sauvetage.

Article 244-4.21*Répondeur radar*

I. – Chaque navire dispose d'un répondeur radar (SART) d'un modèle approuvé.

II. – Les navires de longueur (Lr) supérieure ou égale à 85 m, ainsi que les navires dont la jauge brute est supérieure ou égale à 500 embarquent en outre un deuxième SART.

III. – Ces équipements et leurs accessoires sont installés de manière à être facilement accessibles et rapidement placés dans une embarcation ou un radeau de sauvetage. Des dispositions seront prévues pour qu'ils puissent être manuellement disposés, à l'intérieur d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage, à une hauteur d'au moins 1 mètre au-dessus du niveau de la mer.

Article 244-4.22*Système d'alarme*

I. – Les navires disposent d'un système d'alarme générale mis en œuvre manuellement.

II. – Les navires de jauge brute supérieure à 500 disposent d'un système d'alarme générale en cas de situation critique conforme aux prescriptions du paragraphe 7.2.1.1 du Recueil LSA. Ce système permet d'appeler les personnes embarquées aux postes de rassemblement, et de déclencher les opérations indiquées dans le rôle d'appel. Sur tous les navires qui transportent plus de 36 personnes en plus de l'équipage, le système d'alarme en cas de situation critique doit être complété par une installation de sonorisation utilisable à partir de la passerelle. Le système est de telle nature et est installé et placé pour que les messages diffusés soient facilement audibles par des personnes dotées d'une ouïe normale, partout où elles sont susceptibles de se trouver.

III. – A bord d'un navire de jauge brute inférieure à 500, cette alarme peut être assurée par l'appareil de signalisation sonore du navire (sifflet, cloche, gong), à condition qu'elle puisse être entendue partout dans le navire.

Article 244-4.23*Planchons, passerelles et échelles de coupée pour les navires armés
par un équipage de marins professionnels*

I. – Au port, tout navire armé par un équipage de marins professionnels comporte un dispositif d'accès sûr, déployé ou prêt à être déployé. Si ce dispositif n'est pas déployé, un autre dispositif permet la communication entre les personnes à quai et celles à bord.

II. – Tout planchon de coupée est construit conformément à une norme nationale ou internationale reconnue et comporte le nom du fabricant, du numéro de modèle, de l'angle d'utilisation maximal prévu et de la charge maximale recommandée (par nombre de personnes ou par poids total). Des protections latérales ou des rambardes sont prévues. Toutefois, une coupée dont la conformité aux normes reconnues ne peut être établie peut être approuvée par l'autorité compétente. Dans ce cas, un certificat d'épreuve en charge du fabricant est fourni par l'armateur, ou bien des essais pratiques peuvent être menés. Dans tous les cas, l'angle maximal de mise en oeuvre, le nombre maximal de personnes et le poids total maximal sont clairement marqués.

III. – Des échelles de coupée sont prévues sur un navire de longueur (Lr) égale ou supérieure à 120 m.

IV. – Le dispositif d'accès et les abords immédiats sont correctement éclairés.

ARTICLE ANNEXE 244-A.1

DOSSIER TECHNIQUE

Sauf indication contraire, le regroupement de plusieurs renseignements sur un même document est autorisé à condition qu'il ne souffre pas d'un manque de clarté ou de lisibilité. Les plans et documents doivent être datés et porter l'identification de leur émetteur.

Lorsque les documents d'origine n'existent pas, la personne assumant la responsabilité de la conformité du navire peut fournir des documents nouvellement établis.

I. – RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

I.A. – Fiche de renseignements

Fournir une fiche comprenant, dès qu'ils sont connus, les renseignements qui suivent :

1. Nom du navire
2. Pavillon d'origine
3. Numéro unique d'identification (dès que connu)
4. Conception à l'origine : plaisance, transport de marchandises ou de passagers, pêche, autre exploitation à préciser
5. Région d'exploitation d'origine si elle est connue
6. Propriétaire : nom, adresse, téléphone, télécopie, personne en charge du dossier
7. Chantier de construction (si connu) : mêmes renseignements
8. Date de construction (si connue)
9. Organisme agréé en charge de la classification, le cas échéant
10. N° de registre de classification, le cas échéant
11. Longueur de coque (Lh)
12. Largeur
13. Creux
14. Jauge brute, dans le cas d'un navire de $Lh \geq 24$ m
15. Charge maximale admissible
16. Mode de propulsion
17. Puissance propulsive
18. Nombre et type des hélices
19. Puissances auxiliaires
20. Nombre de personnes admissibles à bord (selon les cas d'exploitation)
21. Zone océanique SMDSM

I.B. – Documents généraux

Fournir soit un plan général du navire, en une ou plusieurs feuilles au format A4, soit un jeu de photographies.

II. – CONSTRUCTION – STRUCTURE – FRANC-BORD – COMPARTIMENTAGE ASSÉCHEMENT - STABILITÉ – MACHINES – INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

II.1. – Construction - Structure - Franc-Bord – Compartimentage – Stabilité

Fournir, pour tout navire :

- a) un schéma d'ensemble montrant la position des ponts, des cloisons, des superstructures ou roufs, la ligne de charge au déplacement maximum, les échappées, les hublots ;
- b) un schéma de structure des mâts et espars, et du gréement dormant ; un schéma des cloisons transversales indiquant les ouvertures et leurs moyens de fermeture ;
- c) les éléments connus de stabilité à l'état intact, ou bien le dossier de stabilité à l'état intact visé par un organisme reconnu, ou approuvé par l'autorité compétente (si le navire est astreint).

Fournir en plus, pour les navires de $Lh \geq 24$ m ou pouvant embarquer plus de 30 personnes:

- a) un schéma de structure générale ;
- b) un schéma de coupe au maître indiquant les dimensions principales.

II.2. – Assèchement

Fournir un schéma unique regroupant les informations sur les différents dispositifs d'assèchement, lorsqu'ils existent. Sur ce plan devront être indiquées : le nombre et la localisation des pompes, les alarmes de niveau d'eau, les positions des commandes des vannes de coque, ainsi que les moyens d'alimentation des pompes.

II.3. – Machines

II.3.A. – Machines et auxiliaires

II.3.A.1. – Installations de machines

Fournir :

- a) un schéma général de l'installation de machines ;
- b) la liste des principaux matériels et équipements ainsi que leurs caractéristiques principales ;
- c) les schémas des circuits de combustible, graissage, refroidissement, eau douce.

II.3.A.2. – Appareil à gouverner

Fournir :

- a) un schéma synoptique de l'installation ;
- b) la description des possibilités de fonctionnement en secours.

II.3.A.3. – Installations électriques

Fournir :

- a) un schéma synoptique unifilaire de l'installation ;
- b) les caractéristiques des groupes et des jeux de batteries, les services assurés par les tableaux principal et secours. Indiquer les emplacements;
- c) la description des protections contre les électrocutions, l'incendie et autres accidents d'origine électrique ;
- d) le descriptif de la source de secours lorsqu'elle existe ;
- e) les bilans électriques, y compris sur la source de secours.

III. – PRÉVENTION, DÉTECTION ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE

III.A. – Prévention

III.A.1. – Protection structurelle / navires de $L_h \geq 24$ m ou pouvant embarquer plus de 30 personnes

Fournir les schémas de cloisonnement incendie comportant notamment les renseignements suivants :

- a) l'intégrité au feu des portes, cloisons et ponts ;
- b) les références d'approbations des matériaux et des portes.

III.A.2. – Ventilation et chauffage

Fournir :

- a) un schéma général ;
- b) la description des arrêts à distance et leurs emplacements.

Fournir en plus, pour les navires de $L_h \geq 24$ m ou pouvant embarquer plus de 30 personnes: la description des ventelles, volets coupe-feu, des dispositifs de passage de cloisons, ainsi que leurs emplacements.

III.A.3. – Dispositions relatives aux combustibles liquides, à l'huile de graissage et aux autres liquides inflammables

Fournir :

- a) la description du stockage des différents fluides ;
- b) la description des circuits ;
- c) la description de la ventilation des locaux machines ;
- d) les caractéristiques des tuyautages.

III.B. – Détection / navires de Lh \geq 24 m ou pouvant embarquer plus de 30 personnes

Fournir :

- a) un schéma des installations ;
- b) un descriptif des boucles ;
- c) les emplacements et caractéristiques des détecteurs.

III.C. – Extinction

III.C.1. – Dispositifs fixes d'extinction

Fournir :

- a) un schéma de l'installation avec l'indication des locaux protégés, des organes de commande et de maintenance ;
- b) les calculs justificatifs du dimensionnement des installations ;
- c) la description des dispositifs d'alarme sonore et lumineuse ;
- d) la description des moyens de renouvellement de l'atmosphère.

III.C.2. – Moyens mobiles

Fournir les caractéristiques et les emplacements des extincteurs.

IV. – ENGIN ET DISPOSITIFS DE SAUVETAGE

IV.A. – Plan général

Fournir le schéma d'implantation des moyens de sauvetage.

IV.B. – Drôme - moyens collectifs

Fournir :

- a) le nombre maximum de personnes prévues à bord ;
- b) le nombre, la capacité, les emplacements des embarcations et des radeaux de sauvetage ;
- c) la description des dispositifs d'arrimage.

Fournir en plus, pour les navires de Lh \geq 24 m ou pouvant embarquer plus de 30 personnes : une copie des certificats d'approbation par type d'équipement.

IV.C. – Moyens individuels

Fournir le nombre, la description, et la localisation des bouées de sauvetage et de leurs accessoires.

Fournir en plus, pour les navires de Lh \geq 24 m ou pouvant embarquer plus de 30 personnes :

- a) le nombre, la description, et la localisation des brassières ;
- b) le nombre, la description, et la localisation des combinaisons d'immersion.

V. – RADIOCOMMUNICATIONS

Fournir :

- a) la liste des matériels avec copies des certificats d'approbation ;
- b) un schéma synoptique des alimentations électriques ;
- c) l'implantation des jeux de batteries ;
- d) le bilan électrique sur batteries.

Fournir en plus, pour les navires de Lh \geq 24 m ou pouvant embarquer plus de 30 personnes :

- a) un schéma d'implantation du matériel ;
- b) un plan des antennes ;
- c) une copie des certificats d'approbation par type.

VI. – SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

VI.A. – Prévention des abordages

Fournir :

- a) un schéma indiquant les emplacements des feux de navigation ;
- b) la description des alimentations, commandes, alarmes des feux de navigation.

VI.B. – *Appareils de navigation / navires de Lh ≥ 24 m
ou pouvant embarquer plus de 30 personnes*

Fournir leur liste, et leurs références d'approbation.

VI.C. – *Mouillage amarrage*

Fournir :

a) les schémas montrant les emplacements des équipements.

Fournir en plus, pour les navires de Lh ≥ 24 m ou pouvant embarquer plus de 30 personnes, le détail des dispositifs (lignes, ancrs prévues).

VII. – HYGIÈNE – HABITABILITÉ

Fournir un schéma des emménagements.

VIII. – PRÉVENTION DE LA POLLUTION

Voir la division 213 du règlement.

ARTICLE ANNEXE 244-A.2

ATTESTATION DE CONFORMITÉ D'UN NAVIRE DE PLAISANCE TRADITIONNEL

**construit conformément aux dispositions de la division 244
du règlement relatif à la sécurité des navires**

Loi n° 83-581 du 5 juillet 1983, modifiée, sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution

Décret n° 84-810 du 30 août 1984, modifié, relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires

Division 244 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, modifié, relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution

Je soussigné(e) :

01 M. / Mme / Mlle _____,
02 né(e) le ____ / ____ / ____ (03) à _____
04 résidant à: _____
05 <input type="checkbox"/> fabricant identifié en tant que professionnel avec raison sociale
06 <input type="checkbox"/> mandataire du fabricant
07 agissant au nom de l'entreprise dont la raison sociale et l'adresse sont : _____ _____
08 <input type="checkbox"/> constructeur amateur, ou personne autre que le constructeur, et ayant réalisé des modifications

que le navire dont le numéro d'identification est (09) -
et répondant à la description suivante :

10 <input type="checkbox"/> navire traditionnel existant	11 <input type="checkbox"/> réplique neuve	
12 Désignation du modèle ou du plan : _____		
13 Date de conception du modèle ou du plan : _____	14 Date de début de construction : ____ / ____ / ____	
Propulsion principale: 15 <input type="checkbox"/> voilier 16 <input type="checkbox"/> non-voilier 17 <input type="checkbox"/> énergie humaine		
18 Puissance max. : _____ kW	19 Surface de la voilure : _____ m ²	
20 Longueur de coque : _____ m	21 Bau maximum : _____ m	
22 Nombre maximum de personnes de 75 kg embarquées : _____		
23 <input type="checkbox"/> ayant subi des modifications concernant :		
24 <input type="checkbox"/> longueur de coque	25 <input type="checkbox"/> déplacement léger	26 <input type="checkbox"/> nombre de personnes max.
27 <input type="checkbox"/> chargement max.	28 <input type="checkbox"/> puissance propulsion	29 <input type="checkbox"/> nature du combustible de propulsion

est conforme aux dispositions de la division 244 en vigueur.

30 Signature du déclarant :

Notice de remplissage de l'attestation de conformité d'un navire de plaisance traditionnel, mis en service conformément aux dispositions de la division 244 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, modifié, relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution

1. Rayer la mention « M. », « Mme. » ou « Mlle. » inutile. Prénoms, et nom patronymique en majuscules.
2. Format de date jj/mm/aa.
3. Indiquer la ville, le département ou la région, ainsi que le pays pour les personnes nées à l'étranger.
4. Adresse du lieu de résidence principal actuel. Indiquer la ville, le département ou la région, ainsi que le pays pour les personnes résidant à l'étranger.
5. Cochez cette case si vous êtes une personne responsable d'un chantier naval professionnel.
6. Cochez cette case si vous êtes une personne mandatée par un chantier naval professionnel.
7. Identification du chantier professionnel constructeur du navire. Fournir le document original donnant mandat.
8. Cochez cette case si vous êtes constructeur amateur, ou si vous avez modifié un navire déjà en service.
9. Numéro d'identification conforme à l'article 244-2.01. Dans la plupart des cas, peut être généré automatiquement lors des formalités d'immatriculation.
10. Cochez cette case si le navire est un original historique ou une réplique existante avant l'immatriculation en tant que navire traditionnel.
11. Cochez cette case si le navire est une réplique neuve jamais immatriculée.
12. Nom du modèle ou de la série de navire, ou références du plan, nom de l'architecte le cas échéant.
13. Indiquer l'année date de conception du premier modèle ou du plan, et non pas du navire concerné par la déclaration.
14. Format de date jj/mm/aa. Indiquer la date de début de la construction.
15. Cochez cette case si le navire est un voilier, au sens de l'article 110-1.02.
16. Cochez cette case si le navire n'est pas un voilier, mais qu'il n'est pas exclusivement mu par l'énergie humaine.
17. Cochez cette case si le navire est exclusivement mu par l'énergie humaine.
18. Puissance exprimée en kW, et mesurée selon la norme EN/ISO 8665.
19. Surface de voile A_s , au sens de l'article 110-1.02.
20. Longueur mesurée selon la norme EN/ISO 8666.
21. Largeur maximale mesurée selon la norme EN/ISO 8666.
22. Capacité maximale.
23. Cocher cette case si le navire est modifié.
24. Cocher cette case si la coque a été allongée ou raccourcie de plus de 1 % de la longueur initiale.
25. Cocher cette case si le déplacement lège du navire a subi une variation de plus de 10 % du déplacement initial.
26. Cocher cette case en cas de modification du chargement maximal admissible
27. Cocher cette case en cas de modification du mode de propulsion.
28. Cocher cette case en cas de modification de la nature du combustible de propulsion
29. Cocher cette case en cas de modification de la puissance de propulsion
30. Cocher cette case en cas de modification du nombre maximum de personnes pouvant embarquer.
31. Signature de la personne ayant rempli le champ n° 1 :

Les renseignements manuscrits sont portés à l'encre permanente et en lettres capitales. Les reproductions de signatures ne peuvent pas être prises en compte.