



# Réforme de la Division 224

## Propositions du CSNPSN

remises à Monsieur Didier SIMONNET

Directeur du Transport Maritime, des Ports et du Littoral  
le 31 mars 2004

# SOMMAIRE

|  |      |
|--|------|
| <b>Préambule</b>   | p 3  |
| <b>Mission</b>   | p 7  |
| <b>Propositions</b>  | p 9  |
| I. Navires de 2,5 à 24 mètres postulants à une francisation plaisance  | p 10 |
| 1. 1 <sup>ère</sup> proposition  | p 10 |
| 2. 2 <sup>ème</sup> proposition  | p 11 |
| II. Le matériel de sécurité embarqué   | p 16 |
| 1. Engins de plage   | p 16 |
| 2. Embarcations légères de plaisance ne s'éloignant pas à plus de 2 milles d'un abri ou 5 milles avec accompagnement                                 | p 16 |
| 3. Autres navires  | p 17 |
| 4. Navires de location   | p 19 |
| III. Questions complémentaires   | p 20 |
| <b>Conclusion</b>  | p 23 |
| <b>Remerciements</b>   | p 24 |
| <b>Annexes</b>   | p 26 |
| 1. Lettre de mission de Didier SIMONNET, Directeur du Transport Maritime, des Ports et du Littoral du Secrétariat d'Etat aux Transports et à la Mer  | p 27 |
| 2. Composition de la commission Sécurité du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques                                  | p 28 |
| 3. Compte-rendu d'Approbation  | p 29 |
| 4. Liste des Participants au Forum du 12 décembre 2003   | p 30 |
| 5. Analyse synthétique de l'Etude de comparaison des réglementations européennes, étude de la Direction des Relations Economiques Extérieures (DREE) | p 31 |
| 6. Extraits du Livre Blanc de la Fédération des Industries Nautiques   | p 36 |
| 7. Pharmacie   | p 37 |
| 8. Critères de labellisation BIP   | p 40 |
| 9. Définitions   | p 41 |

# PREAMBULE

Jusqu'en 1998, le système réglementaire français concernant les navires de plaisance d'une longueur inférieure à 25 mètres, était contenu dans la division 224 qui définissait :

- a) 6 catégories de navigation,
- b) ce que l'on appelle un abri,
- c) les différents types de navires,
- d) les normes de fabrication précises des navires en fonction de leur taille,
- e) l'armement de sécurité des navires en fonction de leur catégorie de navigation,
- f) des règles de navigation.

Les services de l'Etat étaient donc très impliqués dans le contrôle de qualité des navires, dans le choix de la catégorie de navigation autorisée, et dans la liste précise du matériel d'armement de sécurité en fonction de cette catégorie.

Outre la France, l'Espagne et l'Italie possédaient également des textes contraignants relatifs à la sécurité. D'autres pays européens disposaient d'une réglementation facultative, tandis que certains n'avaient aucune règle dans ce domaine. Cette disparité posait des problèmes lors des échanges intra-communautaires. Il était donc devenu nécessaire, avec l'apparition du marché unique, d'harmoniser ces réglementations afin qu'elles ne constituent plus une entrave à la libre circulation des marchandises. Ce fut l'objectif de la directive européenne du 16 juin 1994, qui fut transposée en droit français le 4 juillet 1996.



Depuis le 16 juin 1998, les bateaux de plaisance d'une longueur de 2,5 mètres à 24 mètres, neufs ou importés d'un état tiers à l'Union Européenne, ainsi que les pièces d'équipement sont soumis, en France, à l'application de la directive européenne. Cependant, l'article premier de cette directive comporte un certain nombre d'exclusions qui relèvent, en France, de l'ancienne réglementation de la même façon que tous les produits non concernés par le champ d'application du nouveau texte.

Cette directive "nouvelle approche" détermine les exigences essentielles que les navires et pièces d'équipement doivent remplir en fonction de catégories de conception qui sont au nombre de 4 :

A, "En haute mer". Le bateau doit pouvoir résister en toute sécurité à une mer de plus de 4 m et à un vent supérieur à force 8.

B, "au large". Le bateau doit pouvoir résister en toute sécurité à une mer atteignant 4 m et à un vent jusqu'à force 8.

C, "à proximité des côtes". Le bateau doit pouvoir résister en toute sécurité à une mer atteignant 2 m et à un vent jusqu'à force 6.

D, "En eaux protégées". Le bateau doit pouvoir résister en toute sécurité à une mer atteignant 0,3 m et à un vent jusqu'à force 4.

Ces catégories ont donc remplacé, pour les navires de plaisance concernés, nos anciennes catégories de navigation. La notion de distance d'un abri a laissé place à une notion d'état de la mer et de force de vent, les mentions "en haute mer", "au large", ... ne figurant qu'à titre indicatif. Ces catégories de conception ont pour but d'informer le plaisancier sur les possibilités d'utilisation de son bateau. Avec le marquage CE prévu par la Directive européenne, les chantiers garantissent la conformité des bateaux.

L'Etat n'est plus responsable du contrôle de la qualité du produit, cette responsabilité est transférée aux constructeurs qui, avec l'aide d'organismes notifiés, garantissent que leur bateau est apte à affronter telles ou telles conditions météorologiques.

Parallèlement, l'utilisateur ainsi informé a vu, lui aussi, grandir sa part de responsabilité. Au delà de la notion trop simple mais déresponsabilisante de distance d'un abri, il doit anticiper toutes les conditions de mer et de vent qu'il est susceptible de rencontrer.

Cette directive ne concernant que les navires, se posait donc la question de l'évolution de notre règlement relatif au matériel de sécurité embarqué.



Le 11 octobre 1995, le directeur des Ports et de la Navigation Maritimes missionnait le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques afin que ce dernier fasse des propositions pour revoir les dispositions existantes en matière de matériel de sécurité obligatoire afin de tenir compte :

- de l'évolution de la réglementation concernant les bateaux,
- de l'évolution de la pratique et des progrès techniques sur le matériel de sécurité.

L'exercice était difficile, tant était grand le "fossé culturel" existant entre la nouvelle réglementation européenne, qui a pour objet une "information du consommateur" et pour conséquence une indispensable responsabilisation de ce dernier et notre ancienne réglementation française, basée sur une contrainte réglementaire exprimée en terme de distance d'un abri, facile à assimiler et à contrôler.

Dans son rapport, le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques montrait que la coexistence de ces deux concepts, conception et usage d'une part et zone d'utilisation d'autre part, employés respectivement pour les bateaux et le matériel de sécurité, ne pouvait qu'entretenir la confusion dans l'esprit des plaisanciers. Le Conseil supérieur proposait donc de revoir la liste de matériel de sécurité obligatoire à bord des navires en substituant à la notion de

matériel homologué, une notion de fonctions à remplir pour assurer au mieux la sécurité de la navigation en cours.



A cette proposition d'évolution radicale a été préférée une mesure sans doute destinée à faciliter la transition entre l'ancien système français et un nouveau système plus compatible avec le règlement européen, l'administration ayant décidé, en effet, par arrêté du 19 juillet 1996, d'établir des équivalences entre les anciennes catégories de navigation et les nouvelles catégories de conception. Comme l'a souligné la Fédération des Industries Nautiques dans son livre blanc de septembre 2002, *"cet arrêté posait des gros problèmes à la fois par sa rédaction, sa légitimité, sa compréhension et son application"* (voir analyse de la Fédération des Industries Nautiques en annexe 6).



Ce système d'équivalences, encore en vigueur aujourd'hui, aurait dû n'être que provisoire. Sept ans plus tard, on peut se rendre compte de ses défauts et de ses effets pervers :

Les plaisanciers sont déresponsabilisés, ils ne sont pas incités à s'interroger sur leur "chaîne" de sécurité ou sur les avantages et qualités comparés de tel ou tel matériel, l'Etat ayant choisi pour eux ce qui devait leur convenir. Le choix se fait souvent "a minima", c'est-à-dire en se limitant à la liste obligatoire et en choisissant le matériel le moins onéreux.

La réglementation française, basée sur une liste normative qui n'est pas réactualisée régulièrement, ne permet pas la prise en compte de nouveaux matériels parfois plus performants que les équipements listés.

Les plaisanciers, regroupés au sein d'associations de plus en plus représentatives, contestent certains choix imposés, équipements obsolètes ou règlements particuliers ; ils ne comprennent pas, par exemple, que ne soient pas autorisés, comme chez nos voisins européens, des radeaux de survie inférieurs à six places, ni que la durée de validité de ces radeaux soit administrativement limitée dans le temps sans tenir compte de leur état, pourtant contrôlé régulièrement.

Les multiples autorités en charge des contrôles se focalisent trop souvent sur la vérification pointilleuse des matériels contenus dans la liste normative, plutôt que de concentrer leur action sur les comportements dangereux, générateurs de la plupart des incidents ou accidents.

Face à cette situation, un certain nombre de plaisanciers français ont choisi d'immatriculer leur bateau dans un autre pays de l'Union Européenne, pour échapper à la réglementation française. Le pavillon belge, en particulier, reçoit les faveurs de ces plaisanciers. En 2002, ont été immatriculés en Belgique, 20 bateaux français ; en 2003 environ 500<sup>1</sup>. Parmi ces bateaux, on trouve notamment la majorité

---

<sup>1</sup> source : Philippe BROUEZ, responsable de la lettre de pavillon en Belgique

des bateaux construits par des amateurs (200 à 300 par an) qui n'ont pratiquement plus la possibilité d'être immatriculés en France (manque de personnel et constructions réalisées sans suivi des services des centres de sécurité des navires).

Ce mouvement a de grandes chances de s'amplifier si rien n'est fait pour restaurer l'attractivité du pavillon français. Des sociétés se créent, dont l'activité est notamment de servir de conseil aux plaisanciers désireux de changer de pavillon. Toutes les revues nautiques ont consacré des articles détaillés sur le sujet. On peut également penser que l'arrivée de nouveaux états dans l'Union Européenne élargira les possibilités d'immatriculation vers d'autres pavillons (cf. analyse synthétique des différentes réglementations européennes en annexe 5).

Conscient de ce risque, le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques s'était précisément penché sur le sujet des transferts de pavillons, en organisant :

- une réunion de sa commission Sécurité, le 16 septembre 2003,
- une réunion de la sous-commission Sécurité spécialement constituée, le 11 décembre 2003,
- un forum intitulé : "Le Pavillon Français, pour quoi faire ?", au salon nautique international de Paris, le 12 décembre 2003 (liste des participants en annexe 4).



# MISSION

Le 24 décembre 2003, Monsieur Didier SIMONNET, Directeur du Transport Maritime, des Ports et du Littoral, a chargé le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques d'une mission d'actualisation et de complément du travail effectué en 1998 (lettre de mission en annexe 1).

Il s'agit d'élargir la réflexion du Conseil supérieur à l'ensemble de la division 224 *"qu'il convient de réformer substantiellement, tant en ce qui concerne la liste du matériel de sécurité imposé ou suggéré à bord des navires de plaisance, que les procédures de conformité à respecter pour les navires de moins de 24 mètres situés hors du champs d'application de la directive communautaire existante"*.

Pour mener à bien cette mission, le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques :

- a réuni les 22 janvier, 5 février, 17 février, 9 mars, une sous-commission ainsi constituée :
  - o Gérard de VERICOURT (président de la commission Sécurité), Pierre BARBLEU (Zodiac), Bernard VIBERT, Louis HERRY, Patrick HAGLUND (Union Nationale des Associations de Navigateurs), Dominique SERRE (Fédération Française de Voile), Jean-Pierre MONTAGNON (Fédération Française d'Etudes et de Sports Sous-Marins), Louis MORVAN, Marcel ORDAN et Jacques CHAMPOLEON (Fédération Française des Pêcheurs en Mer), Jean-Pierre SAUNIER (Direction du Transport Maritime, des Ports et du Littoral), Nathalie ROLDAN (Expert), Tangi LIDEC et Francis BORRELL (Plastimo), Bernard DATCHARRY et François BESSON (Société Nationale de Sauvetage en Mer), Tugdual de BONVILLER (Les Glénans), Philippe GABRIEL (Secrétariat Général de la Mer), Marie-Eugène BERTOLETTI (avocate), Grégoire DOLTO (Fédération des Industries Nautiques), Alain VOISARD (avocat), Alexandre COCHERIL (Institut pour la Certification et la Normalisation dans le Nautisme).
- a également consulté les personnalités suivantes :
  - o Jean-Marie VIDAL (personnalité qualifiée du Conseil supérieur), Jean-Charles LECLAIR (expert auprès du Conseil supérieur), Daniel CHARLES (expert maritime), Jean-Yves CHAUVE (médecin), Colette CERTOUX (membre du bureau exécutif de la Fédération des Industries Nautiques), Reine PETCH (responsable commerciale de l'export de SERPE-IESM), Philippe BROUEZ (responsable de la lettre de pavillon en Belgique), Philippe GONICHON (directeur de station du Comptoir de la Mer), Bruno VOISARD (Nautitech Catamarans, Administrateur de la Fédération des Industries Nautiques).

- a commandé une étude des différentes législations européennes à la Direction des Relations Economiques Extérieures du ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie (voir annexe 5).
- a réuni, le 16 mars, la commission Sécurité du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques (voir composition en annexe 2), qui a été informée en détail de l'orientation des travaux, en examinant le rapport d'étape.
- a consulté, par courrier électronique du 23 mars 2004, cette commission pour valider le rapport final du Conseil supérieur (voir annexe 3).

# PROPOSITIONS

## Introduction

Les nouvelles propositions du Conseil supérieur ont pour but, tout en respectant les obligations découlant des règlements internationaux, et en continuant à garantir un haut niveau de sécurité :

- de permettre l'approbation en France des bateaux de plaisance de moins de 25 mètres qui ne trouvent place ni dans la division 224, ni dans la directive 94/25/CE,
- d'être en accord avec la réglementation européenne concernant les bateaux,
- de responsabiliser les utilisateurs,
- de permettre la prise en compte des évolutions des matériels de sécurité,
- d'éviter l'exode des plaisanciers français vers d'autres pavillons qui leur sembleraient plus adaptés,
- de servir de base à une future réglementation commune européenne acceptable par une majorité d'Etats.

**Pour atteindre ces buts, trois principes ont été retenus :**

- **l'abandon des catégories de navigation,**
- **la possibilité pour les plaisanciers d'adapter les moyens nécessaires à leur sécurité aux conditions de la navigation entreprise,**
- **l'approche fonctionnelle pour la définition des équipements de sécurité nécessaires.**

Les règles concernant les navires et les règles concernant les matériels de sécurité sont donc totalement dissociées.

# I.

## Navires de 2,5 à 24 mètres<sup>2</sup> postulants à une francisation plaisance

### 1<sup>ère</sup> Proposition

Considérant :

- l'absence de règlement particulier dans un grand nombre des pays européens concernant les navires qui échappent au champ d'application de la directive européenne (constructions amateurs et autres navires),
- le nombre infime d'accidents dont la cause est directement imputable aux navires, en navigation de plaisance, en général,

**Il ne semble pas nécessaire de réglementer.**

Dans le but de désengager l'Etat en responsabilisant les plaisanciers, nous proposons toutefois le principe d'une "attestation écrite de conformité à la division 224", remplie par le demandeur.

---

<sup>2</sup> 25 mètres pour les navires construits avant juin 1998.

## 2<sup>ème</sup> Proposition

Si la première proposition ne peut être agréée, nous proposons les solutions suivantes pour les 5 cas de figure possibles :

### Navires concernés

**1<sup>er</sup> cas : Tout navire dont la construction s'est achevée avant le 28 février 1969 (première version de la sécurité du navire de plaisance) qui fait une démarche de francisation plaisance pour une des raisons suivantes :**

- Tout navire de plaisance construit en France :
  - déjà existant mais jamais homologué ni immatriculé
  - déjà existant, modèle homologué mais jamais immatriculé
  - déjà existant, modèle homologué immatriculé ayant subi des modifications
  - autres cas nécessitant une nouvelle Francisation
- Tout navire professionnel construit en France :
  - déjà existant, homologué et immatriculé en professionnel, demandant à passer en plaisance
- Tout navire de plaisance ou professionnel construit en Europe :
  - faisant pour la première fois une démarche de Francisation plaisance

**2<sup>ème</sup> cas : Tout navire dont la construction s'est achevée entre le 28 février 1969 (première version de la sécurité des navires) et le 16 juin 1998 (Directive Européenne 94/25/CE) qui fait une démarche de francisation plaisance pour une des raisons suivantes :**

- Tout navire de plaisance construit en France :
  - déjà existant mais jamais homologué ni immatriculé
  - déjà existant, modèle homologué mais jamais immatriculé
  - déjà existant, modèle homologué immatriculé ayant subi des modifications
  - autres cas nécessitant une nouvelle Francisation
- Tout navire professionnel construit en France :
  - déjà existant, homologué et immatriculé en professionnel, demandant à passer en plaisance
- Tout navire de plaisance ou professionnel construit en Europe :
  - faisant pour la première fois une démarche de Francisation plaisance

**3<sup>ème</sup> cas : Tout navire exclu de la Directive 94/25/CE dont la construction s'est achevée entre le 16 juin 1998 (Directive Européenne 94/25/CE) et le XX/XX/2004 (date de la nouvelle D224) qui fait une démarche de francisation plaisance :**

- Navire de plaisance construit en France
- Navire de plaisance construit en Europe

## Préconisation

Quand c'est possible (ex : bateau à cockpit étanche et non envahissable) :

Mise en conformité à "l'ancienne D224" par :

- **Experts**
- ou**
- **Organismes Notifiés**

Avec pour Référentiel, "l'ancienne D224" + les règles écrites de la Commission Nationale de Sécurité des Navires de Plaisance.

Quand c'est impossible (ex : cockpit non étanche, navires envahissables etc.) :

Mise en conformité à "l'ancienne D224" par :

- **Experts ou Organismes Notifiés**
- et**
- **Organismes Notifiés** pour la stabilité, l'envahissement et la flottabilité

Avec pour Référentiel,

- "l'ancienne D224" + les règles écrites de la Commission Nationale de Sécurité des Navires de Plaisance,

**et**

- les compétences et l'expérience de l'Organisme Notifié en stabilité, envahissement et flottabilité

Navires concernés

**4<sup>ème</sup> cas : Tout navire exclu de la Directive 94/25/CE dont la construction s'est achevée après le XX/XX/2004 (date de la nouvelle D224) qui fait une démarche de francisation plaisance :**

- Navire de plaisance construit en France
- Navire de plaisance construit en Europe

Préconisation

|   |                            |  |
|---|----------------------------|--|
| <b>Amateur*<br/>ou<br/>navire<br/>profession-<br/>nel<br/>demandant à<br/>passer en<br/>plaisance<br/>après le 16<br/>juin 1998</b> | Catégorie<br><b>D ou C</b> | Mise en conformité à la "Nouvelle D224" par :<br>- <b>Déclaration Ecrite de Conformité à la "Nouvelle D224"</b><br><br>Avec pour Référentiel :<br>- la "Nouvelle D224" (exigences techniques enrichies + Catégories de Conception Européennes)<br><b>et</b><br>- les Normes Harmonisées sur la Stabilité et la Flottabilité  |
|   | Catégorie<br><b>B ou A</b> | Mise en conformité à la "Nouvelle D224" par :<br>- <b>Déclaration Ecrite de Conformité à la "Nouvelle D224"</b><br><b>et</b><br>- <b>Organisme Notifié pour la stabilité, l'envahissement et la flottabilité</b><br><br>Avec pour Référentiel :<br>- la "Nouvelle D224" (exigences techniques enrichies + Catégories de Conception Européennes)<br><b>et</b><br>- les Normes Harmonisées sur la Stabilité et la Flottabilité |

\*Note : seuls les navires en construction amateur ne peuvent être vendus pendant 5 ans (rappel d'une obligation européenne).

|   |                                    |   |
|---|------------------------------------|---|
| <p><b>Réplique<br/>Course<br/>Expérimental<br/>NUC<br/>Autres cas</b></p> | <p>Catégorie<br/><b>D ou C</b></p> | <p><u>Quand c'est possible</u> (ex : bateau à cockpit étanche et non envahissable) :</p> <p>Mise en conformité à la "Nouvelle D224" par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Experts</b></li> <li><u>ou</u></li> <li>- <b>Organismes Notifiés</b></li> </ul> <p>Avec pour Référentiel :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la "Nouvelle D224" (exigences techniques enrichies + Catégories de Conception Européennes)</li> <li><u>et</u></li> <li>- les Normes Harmonisées sur la Stabilité et la Flottabilité</li> </ul> <p><u>Quand c'est impossible</u> (ex : cockpit non étanche, navires envahissables etc.) :</p> <p>Mise en conformité à la "Nouvelle D224" par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Experts</b></li> <li><u>et</u></li> <li>- <b>Organismes Notifiés pour la stabilité, l'envahissement et la flottabilité</b></li> </ul> <p>Avec pour Référentiel :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la "Nouvelle D224" (exigences techniques enrichies + Catégories de Conception Européennes)</li> <li><u>et</u></li> <li>- les Normes Harmonisées sur la Stabilité et la Flottabilité</li> <li><u>et</u></li> <li>- les compétences et l'expérience de l'Organisme Notifié en stabilité, envahissement et flottabilité</li> </ul> |
|   | <p>Catégorie<br/><b>B ou A</b></p> | <p>Mise en conformité à la "Nouvelle D224" par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Experts</b></li> <li><u>et</u></li> <li>- <b>Organismes Notifiés pour la stabilité, l'envahissement et la flottabilité</b></li> </ul> <p>Avec pour Référentiel :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la "Nouvelle D224" (exigences techniques enrichies + Catégories de Conception Européennes)</li> <li><u>et</u></li> <li>- les Normes Harmonisées sur la Stabilité et la Flottabilité</li> <li><u>et</u></li> <li>- les compétences et l'expérience de l'Organisme Notifié en stabilité, envahissement et flottabilité</li> </ul>  |

Navires concernés

**5<sup>ème</sup> Cas : Bateaux d'Intérêt Patrimonial (BIP) : ces navires, en nombre très limité, doivent obtenir le "label BIP" décerné par la Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial, dont les critères d'attribution sont indiqués en annexe 8.**

Préconisation

Mise en conformité avec "l'ancienne D224" par un expert spécialisé reconnu par la Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial.

## II.

# Le Matériel de Sécurité Embarqué<sup>3</sup>

### Embarcations et navires concernés

#### 1. Engins de plage<sup>4</sup>

Non inclus dans ce règlement.

#### 2. Embarcations légères de plaisance ne s'éloignant pas à plus de 2 milles d'un abri ou 5 milles avec accompagnement<sup>5</sup>

Les embarcations suivantes d'une longueur de coque (voir EN ISO 8666) inférieure à 5 mètres, ou d'un déplacement lège (voir EN ISO 8666) inférieur ou égal à 300 kg, c'est-à-dire :

- les voiliers de sport légers, embarcations à voile avec ou sans lest fixe et dépourvues d'une cabine,
- les embarcations pneumatiques à voile dont la longueur est supérieure à 3,70 mètres et dont la surface de voilure inférieure à 7 m<sup>2</sup>,
- les embarcations à moteur,
- les VNM,

Ainsi que, quelle que soit leur longueur, les embarcations voile-aviron, les bateaux d'aviron de mer, les kayaks de mer.

### Préconisation

matériel embarqué obligatoire :

- 1 brassière de sauvetage par personne
- 1 réserve de flottabilité incluse dans la structure à la construction ou un engin flottant embarqué
- moyens lumineux de repérage en cas de navigation de nuit

selon les possibilités :

- 1 écope (sauf pour bateau auto-videur)
- pagaies ou aviron(s)
- 1 mouillage

<sup>3</sup> Ce chapitre ne concerne pas la navigation en eaux intérieures.

<sup>4</sup> voir définitions en annexe 9.

<sup>5</sup> voir définitions en annexe 9.

### 3. Autres navires de plaisance

Le chef de bord est capitaine de navire au sens du droit maritime : il a l'entière responsabilité de son navire et de sa conduite, ainsi que de son équipage<sup>6</sup>.

Il lui appartient de programmer sa navigation en fonction des capacités du navire, des compétences de l'équipage, des conditions météorologiques.

Il doit envisager les incidents ou accidents possibles et les moyens de les éviter ou, le cas échéant, d'y faire face.

Il est également responsable du bon état du navire et de ses équipements de sécurité qui doivent permettre de remplir les fonctions suivantes :

- respect des règles internationales,
- sécurité individuelle de l'équipage,
- sécurité collective de l'équipage,
- sécurité médicale,
- sécurité du bateau,
- navigation,
- connaissance des prévisions météorologiques,
- informations nautiques et documentation.

Une certaine liberté est introduite dans le choix de ces équipements afin de permettre :

- leur évolution en tenant compte de produits nouveaux,
- la possibilité pour le plaisancier de se doter d'une "chaîne de sécurité" cohérente,
- un vaste choix parmi les matériels homologués dans un pays de l'Union Européenne.

Le matériel de sécurité minimum obligatoire est précisé dans le tableau suivant :

---

<sup>6</sup> Il est important de rappeler ces principes aux plaisanciers dans un texte réglementaire. En effet, leur responsabilité pourrait être recherchée dans le cas d'un accident ou d'une demande d'assistance injustifiée.

| Fonctions à remplir<br>et Matériels de sécurité minimum obligatoires  |   | distance d'un abri |             | voir note |
|---|---|--------------------|-------------|-----------|
|   |   | < 6 milles         | > 6 milles  |           |
| <b>RESPECT DES REGLES INTERNATIONALES (pour mémoire)</b>  |   |                    |             |           |
| Feux de route, de hune et de mouillage  |   | +                  | +           |           |
| Marques de jour (boule de mouillage et cône de marche à la voile et au moteur)  |   | +                  | +           |           |
| Pavillons national, N, C  |   | +                  | +           |           |
| Corne de brume (et cloche pour bateaux de plus de 12 m)   |   | +                  | +           |           |
| <b>SECURITE INDIVIDUELLE DE L'EQUIPAGE</b>  |   |                    |             |           |
| Brassières de sauvetage (1 par personne à bord)   |   | +                  | +           | 1         |
| Harnais de sécurité (voiliers, 1 par personne) (bateaux à moteur, 1 par bateau)   |   | /                  | +           | 2         |
| Récupérer un homme à la mer   | Bouée avec feu de signalisation   | +                  | +           | 3         |
|   | Dispositions permettant la remontée à bord  | +                  | +           |           |
| <b>SECURITE COLLECTIVE DE L'EQUIPAGE</b>  |   |                    |             |           |
| Annexe gonflable ou insubmersible ou engin(s) flottant(s)   |   | +                  | /           | 4         |
| Radeau de survie ou annexe gonflable par bouteilles   |   | /                  | +           | 5         |
| Signalisation   | 3 feux à main   | +                  | +           | 6         |
|   | 3 fusées parachute + 2 fumigènes  | /                  | +           | 6         |
|   | Miroir de signalisation   | +                  | +           |           |
|   | Torche étanche  | +                  | +           |           |
| <b>SECURITE MEDICALE</b>  |   |                    |             |           |
| Pharmacie   | voir annexe   |                    | +           | 7         |
| Couverture de survie  |   |                    | +           |           |
| <b>SECURITE DU BATEAU</b>   |   |                    |             |           |
| Assèchement   | Seau rigide   | +                  | +           |           |
|   | Pompe manuelle  | +                  | +           | 8         |
|   |   | <b>portative</b>   | <b>fixe</b> |           |
| Obturer une voie d'eau  | Pinoches et/ou autres moyens d'obturation   | +                  | +           |           |
| Incendie  | Extincteurs   | +                  | +           | 9         |
| Entretien et réparation   | Outillage   | +                  | +           | 10        |
| <b>MOUILLAGE</b>  |   |                    |             |           |
| Mouillage   | Ancre + ligne de longueur et de composition adaptées au bateau et à la zone de navigation | +                  | +           |           |
| <b>NAVIGATION</b>   |   |                    |             |           |
| Faire le point, tracer et suivre une route  | Compas, Cartes, ou équivalent en rapport avec la navigation effectuée                     | +                  | +           | 11        |
| Mesurer la profondeur d'eau   | Sonde à main ou sondeur électronique  | +                  | +           |           |
| <b>CONNAISSANCE DES PREVISIONS METEOROLOGIQUES</b>  |   |                    |             |           |
| Disposer d'une prévision météo valide avant d'appareiller   |   | +                  | +           |           |
| Pouvoir recevoir la météo marine à bord   | tout moyen permettant la réception de prévisions de météo marine                          | /                  | +           |           |
| <b>INFORMATIONS NAUTIQUES ET DOCUMENTATION</b>  |   |                    |             |           |
| Journal de bord   |   | /                  | +           | 12        |
| Règlement pour prévenir les abordages, livre des feux, annuaire des marées, guide du navigateur, Instructions nautiques ou toute autre source donnant une information équivalente en rapport avec la navigation effectuée |   | +                  | +           |           |

Notes :

Tous les matériels suivants marqués ❖ devront être conformes à une norme acceptée dans un pays de l'Union Européenne

### 1. Brassières de sauvetage ❖

Une sangle inguinale est recommandée.

Les brassières de sauvetage intégrées à un ciré ou à un vêtement sont autorisées.

Exonération pour plongeur et skieur équipés d'une combinaison (flottabilité minimum 50 newton).

### 2. Harnais de sécurité ❖

Une sangle inguinale est recommandée.

Les harnais intégrés à un gilet de sauvetage ou à un ciré sont autorisés.

### 3. Bouée ❖

#### 4. Annexe gonflable

Soit à gonflement automatique, soit transportée gonflée.

Les bateaux satisfaisant aux critères de la norme européenne d'insubmersibilité ISO 12217 ne sont pas tenus d'embarquer une annexe gonflable ni un engin flottant.

#### 5. Radeaux de survie et annexes gonflables par bouteilles ❖

Ils doivent permettre l'évacuation de toutes les personnes à bord.

Les annexes à gonflement par bouteilles de gaz sont autorisées.

La durée de vie et la périodicité de vérification du radeau de survie devront respecter les préconisations du fabricant.

Les bateaux satisfaisant aux critères de la norme européenne d'insubmersibilité ISO 12217 ne sont pas tenus d'embarquer un radeau de survie.

#### 6. Pyrotechnie ❖

Leur durée de vie "réglementaire" est celle fixée par le fabricant.

#### 7. Pharmacie

voir composition en annexe 7.

Il est recommandé d'adapter la trousse aux besoins particuliers des équipiers (*traitements en cours, risques médicaux particuliers*) et aux particularités éventuelles de la zone de navigation.

#### 8. Pompe manuelle ❖

#### 9. Extincteurs ❖

Révision selon les préconisations du fabricant.

Exemption pour les navires dépourvus de moteur et de réchaud.

#### 10. Dépannage et outillage

On devra pouvoir purger un décanteur et réamorcer un moteur diesel.

#### 11. Compas ❖

Pour la navigation à plus de 6 milles, un compas magnétique est obligatoire.

#### 12. Journal de bord

Les éléments essentiels à faire figurer au journal de bord sont :

- Heure d'appareillage, le nom du chef de bord et la composition de l'équipage,
- Prévisions météo et le temps observé,
- Réserve de carburant et consommation,
- Tout incident, panne ou avarie à bord,
- Position, cap suivi et loch, à intervalles réguliers.

## 4. Navires de location

Le matériel de sécurité embarqué à bord des navires de location destinés à la croisière devra correspondre au nombre maximum de personnes autorisées. Les matériels suivants seront ajoutés à la liste de matériel obligatoire :

- VHF,
- GPS,
- 2<sup>ème</sup> mouillage.

## III.

# Questions complémentaires

### Introduction

Les questions suivantes sont indissociables de la réforme de la division 224 proposée :

\*soit parce qu'elles sont consécutives à cette réforme, c'est le cas par exemple, de la fiscalité ou de la division 225,

\*soit parce qu'elles en sont le complément naturel, comme, par exemple, l'encouragement à la VHF, maillon indispensable d'une "chaîne de sécurité", moderne et bien conçue,

\*soit parce que les ignorer réduirait à néant les bénéfices d'une telle réforme, en matière d'attractivité du pavillon français, c'est le cas de la pratique des contrôles, dénoncée par beaucoup de plaisanciers comme cause première de l'abandon du pavillon français.

### permis

- réforme du permis moteur, plus orienté vers le bon comportement et la pratique, élimination des distinctions jour/nuit, côtière/hauturière, mer/rivière
- pas de permis voile
- intégration d'un module VHF (dissociable du permis)

### encouragement à la VHF

- abrogation définitive de la taxe annuelle
- simplification des examens
- habilitation des clubs et associations qui le souhaitent et disposent de moyens pédagogiques à organiser les formations et à délivrer les certificats

### jaugeage/métrage

- la jauge en tonneaux est remplacée par un métrage de la longueur de la coque

### **définition des bateaux à moteur/voile**

Mise en conformité des textes administratifs français avec les normes CE (ISO 12217) : formule :  $A_s \geq 0,07 (m_{LDC})^{\frac{2}{3}}$ , où  $A_s$  est la surface de voilure (Gv + triangle avant) en m<sup>2</sup> et  $m_{LDC}$  le déplacement en charge en kg.

### **fiscalité**

Compte tenu des propositions du Conseil supérieur relatives à la sécurité et à l'armement des navires de plaisance, qui impliquent l'abandon des "catégories de navigation", il est indispensable de trouver de nouvelles dispositions régissant les conditions fiscales applicables à la location avec option d'achat, au crédit-bail, qui sont actuellement basées sur ces "catégories de navigation".

### **expertise de plaisance**

Compte-tenu du dispositif proposé pour la francisation des navires de plaisance (2<sup>ème</sup> proposition), il devient impératif de mettre en œuvre des solutions permettant l'agrément d'un certain nombre d'experts auprès du ministère chargé des transports (déjà préconisé par le Conseil supérieur).

### **division 225 (NUC)**

La division 225 sera touchée par les modifications de la division 224 dont elle dépend, en particulier pour le référentiel technique. Il sera également nécessaire de préciser son champ d'application, notamment en y intégrant les NUC à moteur et les NUC de moins de 10 mètres.

Matériel de sécurité :

Le matériel de sécurité embarqué à bord des NUC devra correspondre au nombre maximum de personnes autorisées. Les matériels suivants seront ajoutés à la liste de matériel obligatoire :

- VHF,
- GPS,
- 2<sup>ème</sup> mouillage.

Point de vue fiscal et administratif :

Livret bleu, exonération de TVA, détaxe avitaillement, équipage permanent avec diplômes et en règle ENIM, navigation avec contrat de location.

## **contrôles**

Sans remettre en cause la loi n°83-581 du 5 juillet 1983 (sauvegarde de la vie humaine en mer, habitabilité des navires et prévention de la pollution), un nouveau "modus operandi" des contrôles doit impérativement accompagner ces mesures.

Les contrôles sont de deux types : contrôles de l'extérieur, et contrôles à bord.

### **Contrôles de l'extérieur :**

Ces contrôles doivent porter sur des questions de bonne pratique et de comportement telles que :

- la vitesse des bateaux à moteur,
- la surcharge évidente,
- le respect des règles de navigation, en particulier dans les chenaux,
- les atteintes à l'environnement (pollution sonore, par rejets, ...)

### **Contrôles à bord :**

Les contrôles effectués à bord doivent être exceptionnels et réservés aux bateaux contrevenants à des contrôles extérieurs ou à ceux pour lesquels il existe une suspicion motivée. Sauf cas extrême motivant un contrôle général du navire et de ses équipements, ils porteront sur :

- documents du navire,
- titre de conduite (éventuel),
- vérification du journal de bord et de sa tenue (pour les navires concernés).

Les contrôles "a priori", exercés sur des plaisanciers dont le comportement est sans reproche, n'ont pas de raison d'être.

Note : l'abandon des contrôles systématiques à bord permettrait d'augmenter le nombre des contrôles de l'extérieur portant sur les comportements incivils et générateurs de la majorité des accidents ou incidents (vitesse en particulier).

# CONCLUSION

Les réglementations variées des différents Etats de l'Union Européenne en matière de matériel de sécurité embarqué à bord des navires de plaisance, ou d'obligation de titres de conduite pour ces navires, rendent souhaitable l'adoption d'une réglementation commune sur ces points.

Les propositions contenues dans ce rapport nous semblent constituer un compromis acceptable pour une majorité de nos partenaires européens.

En attendant une telle réglementation européenne, pour enrayer dès à présent le mouvement de fuite des plaisanciers français vers d'autres pavillons communautaires, il conviendrait :

- d'annoncer au plus vite une modification de notre réglementation,
- de donner, via les Préfets maritimes, des consignes pour modifier le "modus operandi" des contrôles selon les préconisations contenues dans le présent rapport, et ce, dès le début de la saison 2004.



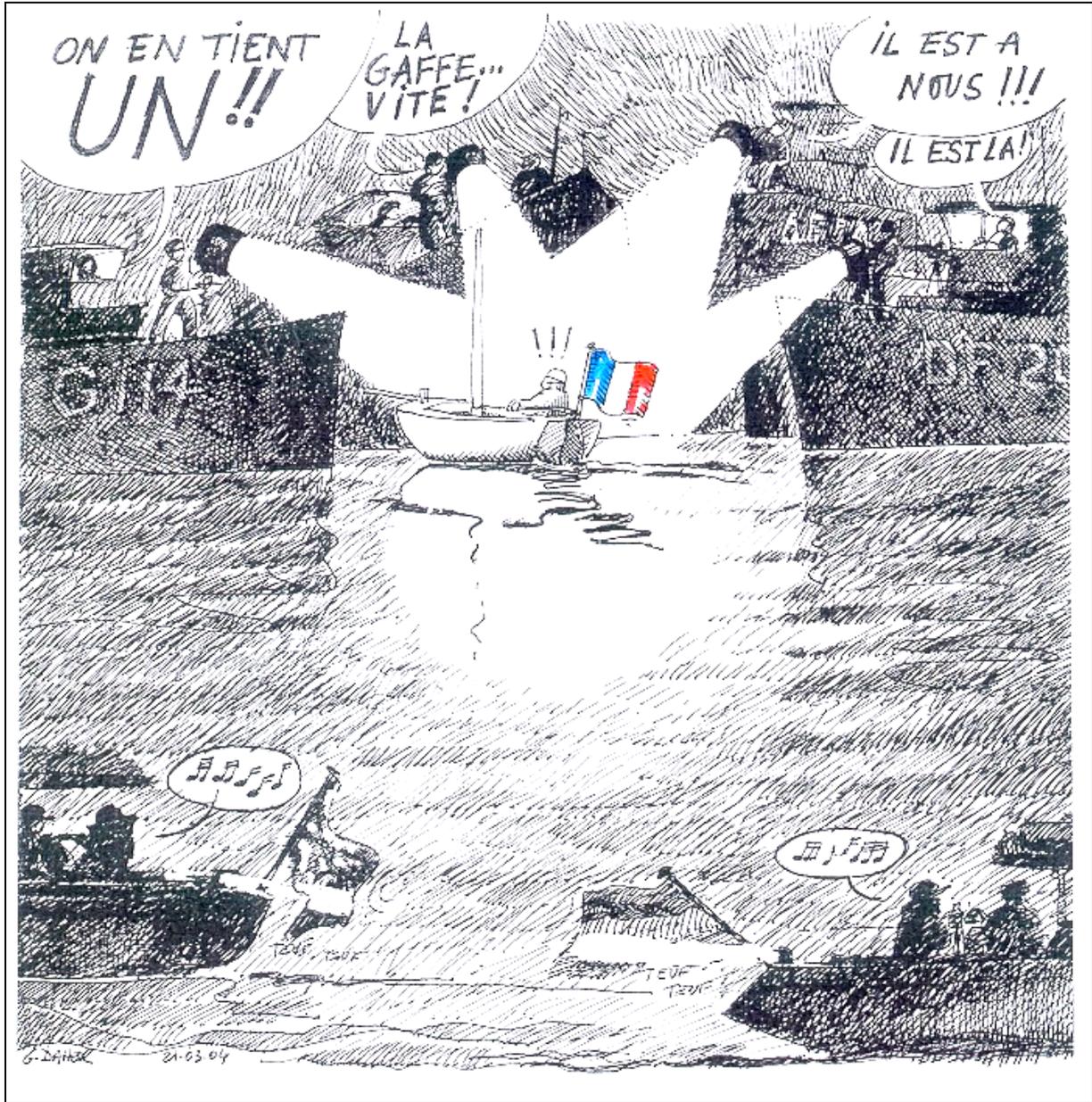
# REMERCIEMENTS

Le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques, auteur de ce rapport, représenté par son Président, Gérard d'ABOVILLE, assisté par son Secrétaire Général, Jacques THOMAS, et son Secrétaire Général Adjoint, Robert THIBAULT, remercie tous ceux qui ont contribué à son élaboration, et en particulier :

- Gérard de VERICOURT, Président de la commission permanente Sécurité du Conseil supérieur,
- les membres de la sous-commission ad hoc,
- les personnalités qualifiées qui ont apporté une contribution,
- les organismes suivants :
  - o l'Union Nationale des Associations de Navigateurs (UNAN), pour sa collaboration concernant notamment le matériel de sécurité,
  - o l'Institut pour la Certification et la Normalisation dans le Nautisme (ICNN), pour sa collaboration concernant l'approbation des navires,
  - o la Fédération des Industries Nautiques (FIN),
  - o le Bureau de la Plaisance et des Activités Nautiques du Secrétariat d'Etat aux Transports et à la Mer,
  - o la Fondation du Patrimoine Maritime et Fluvial.

Malgré des points de vue parfois divergents, tous les participants au groupe de travail ont su faire preuve de beaucoup d'objectivité et d'un grand sens de leurs responsabilités, dans l'intérêt de la bonne pratique de la plaisance, et de l'indispensable évolution de la réglementation française.





## "Le dernier Pavillon Français"

par Guy DAHER,  
personnalité qualifiée  
du CSNPSN

# ANNEXES

1. Lettre de mission de Didier SIMONNET,  
Directeur du Transport Maritime, des Ports et du Littoral  
du Secrétariat d'Etat aux Transports et à la Mer
  
2. Composition de la commission Sécurité  
du Conseil supérieur de la navigation de plaisance  
et des sports nautiques
  
3. Compte-rendu d'Approbation
  
4. Liste des Participants au Forum du 12 décembre 2003
  
5. Analyse synthétique de l'Etude de comparaison des réglementations  
européennes, étude de la Direction des Relations Economiques  
Extérieures (DREE)
  
6. Extraits du Livre Blanc de la Fédération des Industries Nautiques
  
7. Pharmacie
  
8. Critères de labellisation BIP
  
9. Définitions

## Annexe 1

# Lettre de mission de Didier SIMONNET, Directeur du Transport Maritime, des Ports et du Littoral du Secrétariat d'Etat aux Transports et à la Mer



ministère  
de l'Équipement  
des Transports  
du Logement  
du Tourisme  
et de la Mer

secrétariat d'État  
aux transports  
et à la mer

Paris, le 24 DEC. 2003



direction  
du Transport maritime  
des Ports et du Littoral  
sous-direction  
du littoral et des  
activités nautiques

0 3 - 5 3 5

Monsieur le Président,

Les loisirs nautiques et plus particulièrement la navigation de plaisance en eaux maritimes ont connu depuis plusieurs années une évolution sensible, que ce soit dans la pratique avec l'augmentation régulière du nombre de plaisanciers ou dans les référentiels techniques avec l'intervention d'une directive communautaire ou les progrès en matière de normalisation de matériel de sécurité.

Dans le même temps, l'ouverture européenne offre des opportunités qui peuvent inciter certains plaisanciers nationaux à se tourner vers un pavillon donné après comparaison des exigences que chaque Etat membre impose.

Un tel contexte contraint la réglementation française à s'adapter, tant en ce qui concerne la liste du matériel de sécurité imposée ou suggérée à bord des navires de plaisance, que les procédures de conformité à respecter pour les navires de moins de 24 mètres situés hors du champ d'application de la directive communautaire existante. Il est toutefois souhaité qu'une telle évolution continue à garantir un haut niveau de sécurité lors de la pratique de cette activité.

Le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques a déjà mené des réflexions sur une partie de ces thèmes, sans qu'une suite ait pu être donnée à l'époque aux propositions faites. Je vous invite donc à élargir la réflexion du Conseil à l'ensemble de la division 224 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, qu'il convient de réformer substantiellement et vous demande de me faire des propositions concrètes en ce sens pour la fin du mois de mars 2004.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes salutations distinguées.

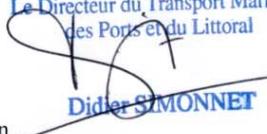
Adresse postale  
Tour Pascal B  
92055 La Défense cedex

Adresse administrative  
22, rue Monge  
75005 Paris

Téléphone :  
01 40 81 72 71  
Télécopie :  
01 40 81 71 87

Méi :  
LN.DTMPL@equipement.gouv.fr

Monsieur Gérard d'ABOVILLE  
Président du Conseil supérieur de la navigation  
de plaisance et des sports nautiques  
3, square Desaix  
75015 PARIS

Le Directeur du Transport Maritime  
des Ports et du Littoral  
  
Didier SIMONNET

## Annexe 2

# Composition de la commission permanente Sécurité du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques

---

Gérard de VERICOURT, Président de la Commission  
Serge PALLARES, Président de la Fédération Française des Ports de Plaisance  
Jean-Marie VIDAL, expert, personnalité qualifiée du CSNPSN  
Amiral Gérard GAZZANO, Président de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM)  
Pierre BARBLEU, Directeur de la division marine de Zodiac International  
Anthony LESAFFRE, Président de Plastimo  
Tangi LIDEC, Plastimo  
François DELAYRE, Plastimo  
Francis BORRELL, Plastimo  
Jean-Pierre LE PESTEUR, Direction générale des stratégies industrielles, *Ministère de l'Industrie, de la Poste et des Télécommunications*  
Yannick BARILLET, Directeur de l'Ecole Nationale de Voile  
Jean-Michel ROCHELET, Conseiller technique, chef de la division technique du groupement des moyens aériens (GMA), Direction de la Défense et de la Sécurité Civiles, *Ministère de l'Intérieur*  
Christine FOURICHON, Présidente du Centre Nautique "Les Glénans"  
Bruno VOISARD, Administrateur de la Fédération des Industries Nautiques  
Yves ROUCHER, Président d'Alubat  
Grégoire DOLTO, Fédération des Industries Nautiques  
Roland BLANC, Président de la Fédération Française d'Etudes et de Sports Sous-Marins  
Jean-Pierre MONTAGNON, Fédération Française d'Etudes et de Sports Sous-Marins  
Jean KIFFER, Président National de la Fédération Nationale des Pêcheurs Plaisanciers et Sportifs de France  
Bernard DENIS, Fédération Nationale des Pêcheurs Plaisanciers et Sportifs de France  
Dominique SERRE, Fédération Française de Voile  
Jean GUILLEMOT, Président de l'Union des Plaisanciers Français  
Denis CLERIN, Chef du Bureau de la Plaisance et des Activités Nautiques, *Secrétariat d'Etat aux Transports et à la Mer*  
Marcel ORDAN, Président Délégué National de la Fédération Française des Pêcheurs en Mer  
Jacques CHAMPOLEON, Fédération Française des Pêcheurs en Mer  
Docteur Jean-Yves CHAUVE  
Louis ARNOULT, Président de la Fédération Nationale des Associations de Plaisanciers  
François WALHAIN, Secrétaire Général de l'Union Nationale pour la Course au Large  
Yann CHAUTY, Président du Centre d'Etude et de Pratique  
Jean-Maurice AUTHIE, Responsable technique, CEPIM  
Louis HERRY, Président de l'Union Nationale des Associations des Navigateurs  
Bernard VIBERT, Secrétaire Général de l'UNAN  
Sophie LE SCAON, Rédactrice en chef, Environnement Local  
Nathalie ROLDAN, expert maritime  
Nicolas UDREA, Responsable du pôle sécurité des Transports, EEST – SNS (service de la navigation de la Seine)  
Jean-Pierre MOUZAY, expert  
Jean-Luc COUPEZ, Directeur, AC2E

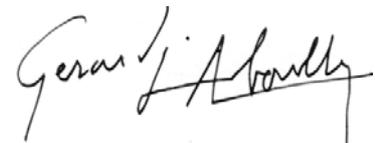
## **Compte-rendu d'Approbation**

---

Le présent rapport intitulé "Réforme de la Division 224", transmis par courrier électronique le 23 mars 2004 à l'ensemble des membres de la commission Sécurité du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques, a été approuvé à l'unanimité.

Quelques participants au groupe de travail ont émis des réserves. La plupart de ces réserves ont été intégrées dans le rapport. D'autres ne l'ont pas été qui auraient été contraires à l'avis de la majorité des participants. Ces réserves, qui ne remettent toutefois pas en cause leur approbation, sont :

- limite à moins 6 milles pour l'emport d'un matériel de sécurité allégé (page 18) : Bien que la grande majorité des participants se soit prononcée pour cette distance qui permet d'accéder à la plupart des îles qui entourent le littoral français, Grégoire DOLTO (Fédération des Industries Nautiques) propose une formulation plus souple telle que : "les îles ou archipels côtiers (liste) sont considérés comme entrant dans cette limitation", et Dominique SERRE (Fédération Française de Voile) propose de porter cette distance à 10 milles ;
- ajout d'une gaffe dans le matériel obligatoire et d'une cisaille à hauban pour les voiliers (par Plastimo).



Le Président du Conseil supérieur,  
Gérard d'ABOVILLE,

## Annexe 4

### Liste des Participants au Forum du 12 décembre 2003

---

Xavier CADOR (société VGD),  
François-P FRANC-VALLUET (avocat),  
Pierre BRUNHES, Georges BROVARNIK, Janik CHATELIER-LEBLANC, Rebecca  
KOUBI WIART (Direction Générale des Douanes et Droits Indirects),  
Pierre GAJAC (Direction régionale des Affaires Maritimes de Bretagne),  
Jean-Claude PARAVY et Denis CLERIN (Direction du Transport Maritime, des Ports  
et du Littoral),  
Pierre BARBLEU, Grégoire DOLTO, Philippe FOURRIER (Fédération des Industries  
Nautiques),  
René ROBIN (Fédération Française Motonautique),  
Anthony LESAFFRE (Plastimo),  
Lucien ROSSITO (Mathez),  
Bernard DUJARDIN,  
Philippe CLAIS,  
Bernard DENIS (Fédération Nationale des Pêcheurs Plaisanciers et Sportifs de  
France),  
Marcel ORDAN, Jacques CHAMPOLEON (Fédération Française des Pêcheurs en  
Mer),  
Alain VOISARD (avocat),  
Louis HERRY (Union Nationale des Associations de Navigateurs),  
l'association des plaisanciers du port de La Rochelle,  
François PARIS (Argus Bateau),  
Guillaume TARIN, Christophe HUNKELER (avocats),  
Jean-Marie THIERRY (bateau école Paris Nautique)

## Annexe 5

## Analyse synthétique de l'Etude de comparaison des réglementations européennes, étude de la Direction des Relations Economiques Extérieures (DREE)

Colonne 0 : Pays concerné

Colonne 1 : Une personne résidant dans le pays concerné doit-elle acquitter un droit de pavillon pour arborer le pavillon sur un bateau de plaisance (de 2.5 à 24 m) ?

Colonne 2 : Les citoyens de l'Union Européenne, de nationalité étrangère, non résidants, sont-ils autorisés à immatriculer un bateau de plaisance (de 2.5 à 24 m) dans un port du pays concerné, et à en arborer le pavillon ?

Colonne 3 : Si oui, quelles sont les conditions d'obtention de ce pavillon ?  
(droits d'obtention, droit annuels, autres conditions)

Colonne 4 : Un permis de conduire particulier est-il imposé pour la conduite des bateaux de plaisance (de 2.5 à 24 m) du pays concerné ? (voile ? – moteur ?)

Colonne 5 : Un règlement particulier est-il imposé concernant le matériel de sécurité obligatoire à bord des navires de plaisance (de 2.5 à 24 m) du pays concerné, qui viendrait en complément des exigences essentielles imposées par la réglementation européenne ( Directives 94/25/CE & 03/44/CE)

| 0   | 1  | 2  | 3   | 4  | 5  |
|---|--|--|---|--|--|
| A<br>L<br>L<br>E<br>M<br>A<br>G<br>N<br>E | NON  | OUI  | Bateaux<br><15 m : ne figurant pas au registre maritime : lettre de pavillon = 40 € pour 8 ans (renouvelable.)<br>>15 m : certificat d'acte de nationalité du navire = inscription au registre maritime | Pas de titre "voile"<br><br>Titre moteur si P> 3.68 kw<br><br>même classification qu'en France :<br>1 titre fluvial<br>3 titres maritimes          | Pas de prescriptions particulières   |
| A<br>U<br>T<br>R<br>I<br>C<br>H<br>E      | OUI droits d'inscription.<br><br>Droits spéciaux complémentaires dans certains landers | NON<br>Sauf si résidence fixée en Autriche | Sans objet,<br>Cf colonne 2   | Pas de titre « voile »<br><br>Titre moteur Si P>4.4 kw<br>En fonction de la taille et du type de bateau<br><br>Reconnaissance des titres étrangers | Liste de matériel pour yachts maritimes en fonction de distance de la côte :<br>Ancre, Matériel de sauvetage, Extincteur, Pharmacie de bord, Appareils et instruments nautiques, Poste Radio, Etc...   |
| B<br>E<br>L<br>G<br>I<br>Q<br>U<br>E      | OUI<br>~ 50 €  | OUI  | Achat d'une "Lettre de Pavillon" renouvelable tous les 5 ans.<br>Documents à fournir<br>Facture d'achat<br>Attestation nationalité<br>Attestation assurance<br>Certificat CE<br>Preuve paiement TVA     | Titre de conduite pour "eaux intérieures" seulement, quelque soit le mode de propulsion  | Liste de matériel<br>Engins de sauvetage :<br>1 bouée/personne<br>1 bouée lumineuse<br>Signaux détresse efficaces<br>Instruments nautiques :<br>Compas, Feux de navigation, Corne de brume, Sonde à main<br>Matériel d'armement :<br>Ancre, Marteau, Gaffe, Pompe ou écope, Avirons et dames de nage, 20 m de bout, Lampe électrique, Extincteur (Bx moteur), Jeu de voiles complet (voiliers),<br>Matériel sanitaire : boîte à pharmacie<br><br>Cette liste est en cours de révision pour les bateaux de location |

|                                      |  |   |  |  |  |
|--------------------------------------|--|---|--|--|--|
| B<br>U<br>L<br>G<br>A<br>R<br>I<br>E | OUI<br><br>Bx < 12 m 50 \$<br>Bx > 12 m 100\$<br>+ 20 \$ inscript.<br>+10 \$ Dt annuel | OUI<br><br>Mêmes conditions   | Obligation d'avoir un représentant bulgare (physique ou moral) qui assure les prescriptions vis-à-vis des autorités                | NON  | NON<br>Référence à 94/25/CE uniquement   |
| C<br>H<br>Y<br>P<br>R<br>E           | OUI<br>voir<br>www.shipping.gov.cy   | OUI<br>à/c 01/05/04   | voir<br>www.shipping.gov.cy  | Seulement pour VNM et N. G. V.   | Application de 94/25/CE et 03/44/CE  |
| D<br>A<br>N<br>E<br>M<br>A<br>R<br>K | NON  | NON   | SANS OBJET   | Pas de titre de conduite<br>Pour bateaux < 20 TB.<br><br>Mais bateaux > 15 m et bateaux moteur rapides, titre obligatoire selon puissance et longueur.<br>Cf. www.dma.dk | Gilets de sauvetage homologués SOLAS ou U.E. ou DVN(local).<br><br>Une liste de matériel indicative est proposée.  |
| E<br>S<br>P<br>A<br>G<br>N<br>E      | OUI<br><br>~12 % valeur du bateau  | Seulement si résident.<br><br>Si pas résident, désigner un représentant espagnol                            | Différences selon que le bateau est neuf ou ancien, marqué CE ou pays tiers  | Obligatoire si Bateau > 4 m et puissance > 10 kw   | Liste de matériel de sécurité obligatoire. Identique au système français actuel  |
| E<br>S<br>T<br>O<br>N<br>I<br>E      | OUI<br>Compris entre 30 € et 3200 € selon tonnage                                      | OUI<br>Si résidence (ou représentation) en Estonie pour assumer les responsabilités vis-à-vis des autorités | Même conditions que les nationaux  | OUI<br>Si bateau > 7 m, puiss.> 10 kw, et Dist. > 5 M. des côtes.<br>Titres graduels en fonction de l'expérience.<br>Insatisfaction des usagers.                         | Pas de réglementation hors les règlements de constructions.<br><br>Pas de contrôles des matériels embarqués.   |
| F<br>I<br>N<br>L<br>A<br>N<br>D<br>E | OUI<br><br>26.5 €( bateau à statut normal)<br><br>90 €(bateau à statut particulier)    | OUI   | Cf. colonne 2  | NON  | Liste très restreinte<br>Pour bateaux > 5 m<br>Gilet sauvetage / pers. homologué CE ou local<br>Ancre, Avirons,<br>Extincteurs si in-board ou hors-bord >25 kw, ou si réchaud, four à gaz etc.   |
| G<br>R<br>E<br>C<br>E                | OUI<br><br>30 € de<br>10 à 60 tx   | OUI   | Déclaration de revenu :<br>si bateau > 10 m<br>⇒ richesse<br>⇒ Donc peu attractif<br>Conditions très contraignantes + droit annuel | OUI<br>Pour tous mode propulsion.<br>Formation théorique et pratique très lourde à/c 01/01/05<br><br>Reconnaissance des titres étrangers officiels                       | Liste de matériel très complète : bouée de sauvetage avec 15 m de bout, barque gonflable ou flotteur, 3 fusées détresse, feux à main, feux navig., canif inox. Lampe étanche, 20 m de remorque, ancre et chaîne (20 m), ancre flottante si dist. > 6 M. des côtes, paire d'avirons, pharmacie, extincteur portable, seau, ancre de rechange, sifflet, matériel de telecom, visites par sécurité autorités portuaires |

|  |   |   |  |  |  |
|--|---|---|--|--|--|
| H<br>O<br>N<br>G<br>R<br>I<br>E                | OUI<br>compris entre<br>147 € et 280 €  | OUI   | Droit d'immatriculation<br>augmenté de la taxe de<br>circulation dont la validité<br>est fonction de l'état du<br>bateau. Le renouvellement<br>du droit de circulation =><br>inspection => coût<br>supplémentaire.   | OUI<br>4 titres différents selon la<br>puissance moteur et<br>l'éloignement de la côte   | Pour les bateaux,<br>application des<br>94/25/CE & 03/44/CE.<br>Pour les équipements<br>obligatoires, ils sont<br>fonction de la catégorie<br>de navigation du bateau<br>(4 catégories).                   |
| I<br>R<br>L<br>A<br>N<br>D<br>E                | OUI,<br>droit<br>d'inscription,<br>d'un montant<br>total unique<br>de 981 €   | OUI   | Identique à celles<br>appliquées aux irlandais,<br>sans restriction  | NON  | NON,<br>sauf bateaux > 13.7 m<br><br>Nouvelle<br>réglementation en cours   |
| I<br>T<br>A<br>L<br>I<br>E                     | NON   | OUI<br>mais être<br>domicilié soit<br>au consulat, soit<br>chez un résident | Si<br>bateau < à 10m aucune<br>condition<br>bateau compris entre 10<br>& 24 m :<br>inscription au registre =<br>taxe administrative =<br>licence de navigation   | OBLIGATOIRE<br>Pour voilier & moteur si :<br>Navigation > 6 M. d'un<br>abri<br>Navigation < 6 M. mais<br>moteur > 750 cc.<br><br>2 types de permis<br>< 12 milles<br>sans limite | Liste de matériel de<br>sécurité très détaillée en<br>fonction d'une catégorie de<br>navigation<br>< 50 milles<br>< 12 milles<br>< 6 milles<br>< 3 milles<br>< 1 mille<br>300 m.<br>Très proche de la D224 |
| L<br>E<br>T<br>T<br>O<br>N<br>I<br>E           | OUI<br>Maximum 70 €   | NON   | SANS OBJET   | OBLIGATOIRE<br>voile & moteur<br>Côtier, Hauturier, Zones<br>spécifiques : Manche, mer<br>du Nord, Méditerranée,<br>mer Noire  | Application 94/25/CE,<br>& règlement de<br>l'Organisation<br>Internationale de<br>Navigation de Plaisance<br>(www.sailing.org)   |
| L<br>I<br>T<br>U<br>A<br>N<br>I<br>E           | NON   | NON   | SANS OBJET   | OUI MOTEURS<br><br>NON VOILES  | Règlement particulier<br>concernant les matériels<br>de sécurité   |
| L<br>U<br>X<br>E<br>M<br>B<br>O<br>U<br>R<br>G | Bateaux < 7m<br>Moteur < 10 cv<br>Non habitables<br>25 € pour 5 ans<br><br>pour les autres<br>taxes en fonction<br>de la longueur<br>et de la puissance | NON<br>Il faut être<br>établi au<br>Luxembourg                              | SANS OBJET   | OUI<br><br>OUI moteur  | Application stricte de la<br>réglementation<br>européenne  |
| M<br>A<br>L<br>T<br>E                          | NON<br>Soit être maltais,<br>Soit être membre<br>d'une société<br>de droit maltais  | OUI   | Sté de droit maltais +<br>Certif. Navigabilité, certif.<br>tonnage (+24 m), facture<br>attestant propriété,<br>documents sur installation &<br>licence radio, certif. immat.<br>Maltais. Certif. radiation<br>immat antérieure.<br>Coût : 2500 €<br>Renouvellement annuel:<br>1625 € | NON pour voiliers<br>OUI pour moteurs > 100<br>cv.   | Aucune réglementation  |

|  |  |  |   |  |  |
|--|--|--|---|--|--|
| P<br>A<br>Y<br>S<br>B<br>A<br>S                    | NON  | OUI<br>Si<br>représentation<br>locale  | Sans conditions<br>particulières  | Obligatoire tous mode<br>propulsion en "eaux<br>intérieures" si bateau > 15m<br>ou vitesse > 20 km/h<br><br>NON en navigation maritime | Aucune réglementation<br>complémentaire à<br>normes CE   |
| P<br>O<br>L<br>O<br>G<br>N<br>E                    | OUI<br><br>50 PLN + 0.1%<br>X 1/20<br>de valeur. bateau  | Il faut être<br>polonais<br>Ou avoir une<br>filiale en<br>Pologne                            | Sans doute possible à/c<br>01/05/04   | OUI<br><br>6 titres Voile & 6 titres<br>moteur<br>en fonction du bateau &<br>de la navigation effectuée                                | Réglementation<br>nationale particulière,<br>complétée par des<br>règlements d'offices<br>maritimes locaux |
| P<br>O<br>R<br>T<br>U<br>G<br>A<br>L               | OUI<br>En fonction<br>du bateau  | OUI  | Relativement complexe<br>mais possible  | OUI,<br>5 titres différents en<br>fonction du bateau et de<br>l'éloignement de la côte   | Identique à la<br>réglementation<br>française  |
| T<br>C<br>H<br>È<br>Q<br>U<br>E                    | Taxe variable<br>selon longueur<br>& mode de<br>propulsion<br>pour bateaux > 1<br>Tonne, Puissance ><br>4 kw,<br>Voilure > 12 m <sup>2</sup> | OUI  | Avoir un correspondant<br>résident sur place<br>(condition supprimée le<br>01/05/04.<br>Condition financière :<br>Cf. colonne 2 | OUI<br>4 titres différents selon<br>puissance, surface de<br>voilure, mode de<br>propulsion  | OUI,<br>Règlements inclus dans<br>le décret 315/2000 de la<br>république tchèque                           |
| R<br>O<br>U<br>M<br>A<br>N<br>I<br>E               | OUI<br><br>50 €+ 0.10 €<br>/Cv.  | OUI<br>Si résident ou<br>filiale en<br>Roumanie  | Sous conditions très<br>draconiennes &<br>restrictives  | OUI  | Règlement en cours<br>d'écriture   |
| R<br>O<br>Y<br>A<br>U<br>M<br>E<br><br>U<br>N<br>I | OUI<br><br>2 catégories<br>< 15 m<br>entre 15 m et 24<br>m   | NON<br>sauf<br>immatriculation<br>sous le groupe<br>"red enseign"<br>île de man ou<br>autres | SANS OBJET  | NON<br>Mais des brevets de<br>compétence<br>recommandés  | Bateaux > 13.70m liste<br>de matériel obligatoire,<br>Bateaux < 13.70m liste<br>de matériel recommandé     |
| S<br>L<br>O<br>V<br>A<br>Q<br>U<br>I<br>E          | OUI<br><br>75 €  | OUI  | Mêmes conditions<br>que les nationaux   | Sans doute (à définir)   | Pas de réglementation<br>particulière  |
| S<br>L<br>O<br>V<br>È<br>N<br>I<br>E               | NON<br>RENSEIGNE   | OUI  | Si bateau géré par filiale<br>slovène, après accord du<br>ministère<br>Règlement en cours de<br>modification                    | OUI<br>Si bateau > 3m<br>ou Puissance > 3.7 kw   | Semble avoir des<br>prescriptions<br>complémentaires ou<br>supplémentaires                                 |

|                       |   |  |                                      |   |   |
|-----------------------|---|--|--------------------------------------|---|---|
| S<br>U<br>E<br>D<br>E | Si bateau > 12 m L<br>& 4 m l.<br>inscription<br>obligatoire :<br>taxe ~ 600€.<br>Si bateau < 12m L<br>& 4 m l.<br>inscription<br>facultative :<br>Taxe ~46 € | OUI<br>Si propriétaire<br>séjourne<br>régulièrement<br>en Suède<br>Sinon, à<br>discrétion<br>administration<br>suédoise. | Même conditions<br>que les nationaux | OBLIGATOIRE<br>Pour tous<br>bateaux > 12m L.<br>& 4 m l . | Des matériels, en<br>complément de la<br>réglementation<br>européenne sont<br>conseillés.<br>RIEN d'obligatoire |
|-----------------------|---|--|--------------------------------------|---|---|

## Annexe 6

# Extraits du Livre Blanc de la Fédération des Industries Nautiques

---

### L'abandon des catégories de navigation et la refonte de la réglementation relative au matériel de sécurité embarqué

La directive 94-25 CE a apporté un changement radical dans toute l'approche et la définition des bateaux de plaisance. Cette directive définit des catégories de conception A,B,C,D, essentiellement basées sur l'état de la mer et la force du vent.

Cependant, en France, les anciennes catégories de navigation 1,2,3,4,5, basées sur la distance d'un abri, sans tenir compte de l'état de la mer, subsistent.

**L'arrêté du 19 Juillet 96 établit des équivalences possibles entre catégories de conception et de navigation mais pose de gros problèmes à la fois par sa rédaction, sa légitimité, sa compréhension et son application.**

**Sa rédaction :** Sa rédaction est ambiguë, car, d'après son titre, il n'est sensé uniquement réglementer que **le matériel de sécurité**, alors qu'en fait, en raison du titre de la colonne de droite du tableau "Catégories de navigation autorisées" **il réglemente également la navigation.**

**Sa légitimité :** L'article 2 du Chapitre Premier de la directive 94-25 dispose :

*"Mise sur le marché et mise en service*

*1. Les États membres prennent toutes les dispositions nécessaires pour que les produits visés à l'article 1er paragraphe 1 ne puissent être mis sur le marché ou mis en service pour une utilisation conforme à leur destination que s'ils ne mettent pas en danger la sécurité et la santé des personnes, les biens et l'environnement lorsqu'ils sont construits et entretenus correctement.*

*2. Les dispositions de la présente directive n'empêchent pas les États membres d'adopter, dans le respect du traité, des dispositions concernant la navigation sur certaines eaux afin de protéger l'environnement et la configuration des voies navigables et afin d'assurer la sécurité sur celles-ci, sous réserve que cela n'oblige pas à modifier les bateaux qui sont conformes à la présente directive"*

En résumé un Etat ne peut empêcher un navire de catégorie A,B,C,ou D de naviguer dans les conditions pour lesquelles il est prévu.

Il ne peut que réglementer la navigation "sur certaines eaux" et il est bien évident qu'une catégorie de navigation définit beaucoup plus globalement les zones (distance d'un abri quelles que soient les eaux) que ces "certaines eaux".

Ce texte place l'ancienne législation, normalement obsolète ( la division 224 et ses 6 catégories de navigation) au dessus de la nouvelle législation (le décret 96-611 du 4 juillet 1996) retranscrivant une directive Européenne, puisque c'est elle qui verrouille *in fine* tout le système. Cela ne nous paraît ni logique ni légitime.

**Sa compréhension :** Les usagers français et l'administration elle-même, sur le terrain, ont bien du mal à comprendre la nouvelle "logique" issue de la directive, puisque les catégories de navigation restent valables.

On imagine comment les plaisanciers étrangers perçoivent les subtilités byzantines qui tentent de rapprocher deux catégorisations d'esprit différent.

**Son application :** Le tableau d'équivalence de l'arrêté est trop brutal pour convenir à la finesse d'appréciation nécessaire.

## Annexe 7

## Pharmacie

Base : CCMM et Docteur Jean-Yves CHAUVE

**Dotation 1 : Pharmacie pour un éloignement des secours inférieur à 6 h.**

| Localisation dans le contenant    | Référence selon Codification Européenne ATC<br>Effet thérapeutique | Dénomination Commune Internationale (DCI) et/ou molécule active (Dosage unitaire) | Nom commercial du produit acheté<br>A indiquer ici | Liste<br>Présentation | Quantité par conditionnement | Nombre de boîtes<br>Date de péremption<br>A indiquer ici |
|-----------------------------------|--|---|--|-----------------------|------------------------------|--|
| <b>ANTIALLERGIQUES</b>            |  |   |  |                       |                              |  |
| H02AB                             | CORTICOIDE injectable  | Betamethasone (8 mg/2 ml)   |  | I IM                  | Kit injection                | 1  |
| <b>ANTALGIQUES-ANTIPYRETIQUES</b> |  |   |  |                       |                              |  |
| N02BE01                           | ANTI-DOULEUR/ANTI-FIEVRE   | Paracétamol (500 mg)  |  |                       | Comprimés                    | 16 comprimés   |
| <b>CARDIO-CIRCULATOIRE</b>        |  |   |  |                       |                              |  |
| C01DA02                           | CORONARODILATATEUR   | Trinitrine 0,15 mg  |  | II                    | Solution                     | Flacon spray   |
| C01CA04                           | TRAITEMENT états de choc   | Epinéphrine (1 mg/ml)   |  | I                     | SC ou IM                     | Kit injection  |
| <b>DERMATOLOGIE</b>               |  |   |  |                       |                              |  |
| D08AC02                           | ANTISEPTIQUE LOCAL   | Chlorhexidine aqueuse (0,05%)   |  |                       | Solution                     | Unidose  |
| D02BA                             | CREME ECRAN TOTAL  | Indice 60   |  |                       | Crème                        | Tube 50 ml   |
|                                   | COMPRESSE pour BRÛLURE   | Aquagel   |  |                       | Compresse                    | 10 x10   |
| D08AX                             | POMMADE pour BRÛLURE   | Sucralfate, cuivre, zinc  |  |                       | Crème                        | Tube 40 g  |
| <b>DIGESTIF</b>                   |  |   |  |                       |                              |  |
| A03A                              | ANTISPASMODIQUE  | Phloroglucinol (200 mg)   |  |                       | Lyocs                        | 10 Lyocs   |
| <b>ACCESSOIRES</b>                |  |   |  |                       |                              |  |
|                                   | SPARADRAP  |   |  |                       | Rouleau                      | Rouleau  |
|                                   | COMPRESSES STÉRILES  | 20x20   |  |                       | Sachet unit.                 | Paquet (par 10)  |
|                                   | PANSEMENTS ADHÉSIFS  | Stériles 4 côtés  |  |                       | Assortiment                  | Assortiment  |
|                                   | CONTENTION COHESIVE  |   |  |                       | Rouleau                      | 4,5m x 7cm   |
|                                   | GUIDE SECOURS ET SOINS   |   |  |                       |                              | 1  |

Nota: La fiche informative accompagnant le produit dans sa boîte donne les informations de référence. Bien vérifier la date de péremption avant usage.

Il est vivement recommandé de n'utiliser l'ensemble de ces produits que sur les conseils d'un médecin à distance, en particulier pour les produits de la liste I et II.

Les quantités proposées correspondent à un équipage de 6 personnes maximum.

## **Dotation 2 : Pharmacie pour un éloignement des secours inférieur à 30 h.** **Important : cette liste complète la dotation 1**

| Localisation dans le contenant                           | Référence selon Codification Européenne ATC<br>Effet thérapeutique | Dénomination Commune Internationale (DCI) et/ou molécule active (Doseage unitaire) | Nom commercial du produit acheté<br>A indiquer ici | Liste<br>Présentation | Quantité par conditionnement | Nombre de boîtes | Date de péremption<br>A indiquer ici |
|--|--|--|--|-----------------------|------------------------------|------------------|--------------------------------------|
| <b>ANTIBIOTIQUES</b>                                     |  |  |  |                       |                              |                  |                                      |
| J01CR02  | ANTIBIOTIQUE PENICILLINE   | Amoxicil. (500 mg)+Ac.Clav.(125 mg)  |  | I                     | Comprimés                    | 12 comprimés     | 1                                    |
| J01FA  | ANTIBIOTIQUE MACROLIDE   | Josamycine (500 mg)  |  | I                     | Comprimés                    | 20 comprimés     | 1                                    |
| <b>ANTINAUPATHIQUES</b>                                  |  |  |  |                       |                              |                  |                                      |
| R06  | ANTINAUPATHIQUE  | Dimenhydrinate 50mg, caféine 20mg ou autre selon choix individuel                  |  |                       | Comprimés                    | 15 comprimés     | 1                                    |
| <b>ANTALGIQUES, ANTIPYRETIQUES, ANTI-INFLAMMATOIRES,</b> |  |  |  |                       |                              |                  |                                      |
| M01AE03  | ANTI-INFLAMMATOIRE   | Kétoprofène (50 mg)  |  | II                    | Comprimés                    | 24 comprimés     | 1                                    |
| N02AA  | ANTI-DOULEUR PUISSANT  | Buprénorphine (0,2 mg)   |  | II                    | Cps. S. lingual              | 20 comprimés     | 1                                    |
| <b>DERMATOLOGIE</b>                                      |  |  |  |                       |                              |                  |                                      |
| D06AX  | CREME ANTIBIOTIQUE   | Acide fusidique 2g/100g  |  |                       | Crème                        | Tube 30 g        | 1                                    |
| <b>DIGESTIF</b>  |  |  |  |                       |                              |                  |                                      |
| A02A   | ANTI-ACIDE GASTRIQUE   | Aluminium/Magnésium hydroxydes   |  |                       | Comprimés                    | 40 comprimés     | 1                                    |
| A07  | ANTI-DIARRHÉIQUE   | Racécadotril (100mg)   |  | II                    | Gélules                      | 20 Gélules       | 1                                    |
| <b>HEMOSTASE</b>   |  |  |  |                       |                              |                  |                                      |
| B01AC06  | ANTI AGREGANT PLAQUETTAIRE   | Acide acétyl salicylique (300 mg)  |  | I                     | Poudre Sol. buv.             | 30 sachets       | 1                                    |
| <b>OPHTALMOLOGIE</b>                                     |  |  |  |                       |                              |                  |                                      |
| S01AA  | POMMADE Opthalmique antibiot.                                      | Kanamycin(2,6mg),  |  |                       | Pom. Unidose                 | Unidose (12)     | 1                                    |
| S01B   | COLLYRE anti-inflammatoire   | Indométacine 5 mg  |  |                       | Coll. Unidose                | Unidose 0,35 ml  | 1                                    |
| <b>SEDATIF</b>   |  |  |  |                       |                              |                  |                                      |
| N05BA01  | ANXIOLYTIQUE   | Diazepam (5 mg)  |  |                       | Comprimés                    | 40 comprimés     | 1                                    |
| <b>ACCESSOIRES</b>                                       |  |  |  |                       |                              |                  |                                      |
|  | CONTENTION élastique   | Adhésive   |  |                       | Rouleau                      | 2,5m x 6cm       | 2                                    |
|  | EPINGLES de sureté   |  |  |                       | Tailles variées              |                  | 12                                   |
|  | PINCE A ÉCHARDES   |  |  |                       |                              |                  | 1                                    |
|  | THERMOMETRE MÉDICAL  | Electronique   |  |                       |                              |                  | 1                                    |
|  | SUTURES CUTANÉES   | Adhésives  |  |                       | Stérile                      | Paquet           | 2                                    |
|  | CISEAUX  |  |  |                       |                              |                  | 1                                    |
|  | GUIDE SECOURS ET SOINS   |  |  |                       |                              |                  | 1                                    |

Nota : La fiche informative accompagnant le produit dans sa boîte donne les informations de référence. Bien vérifier la date de péremption avant usage.

Il est vivement recommandé de n'utiliser l'ensemble de ces produits que sur les conseils d'un médecin à distance, en particulier pour les produits de la liste I et II.

Les quantités proposées correspondent à un équipage de 6 personnes maximum.

### **Dotation 3 : Pharmacie pour un éloignement des secours supérieur à 30 h.** **Important : cette liste complète les dotations 1 et 2**

| Localisation dans le contenant  | Référence selon Codification Européenne ATC<br>Effet thérapeutique | Dénomination Commune Internationale (DCI) et/ou molécule active (Dosage unitaire) | Nom commercial du produit acheté<br>A indiquer ici | Liste<br>Présentation | Quantité par conditionnement | Nombre de boîtes | Date de péremption<br>A indiquer ici |
|---|--|---|--|-----------------------|------------------------------|------------------|--------------------------------------|
| <b>QUANTITES A AJOUTER AUX PRODUITS DEJA PRESENTS DANS LES DOTATIONS 1 ET 2</b> |  |   |  |                       |                              |                  |                                      |
|   | N02BE01  | ANTALGIQUE-ANTIPYRETIQUE  | Paracétamol (500 mg)                               |                       | Comprimés                    | 16 comprimés     | +1                                   |
|   |  | CONTENTION COHESIVE   |  |                       | Rouleau                      | 4,5m x 7cm       | +1                                   |
|   |  | CONTENTION ADHESIVE   | élastique  |                       | Rouleau                      | 2,5m x 6cm       | +1                                   |
|   | J01CR02  | ANTIBIOTIQUE PENICILLINE  | Amoxicil. (500 mg)+Ac.Clav.(125 mg)                | I                     | Comprimés                    | 12 comprimés     | +1                                   |
|   | D06AX  | POMMADE ANTIBIOTIQUE  | Acide fusidique 2g/100g                            |                       | Crème                        | Tube 30 g        | +1                                   |
| <b>ANTI-ALLERGIQUE</b>  |  |   |  |                       |                              |                  |                                      |
|   | R06A   | ANTI-HISTAMINIQUE   | Desloratidine (5 mg)                               | II                    | Comprimés                    | 30 comprimés     | 1                                    |
|   | H02AB  | CORTICOIDE  | Betamethasone (2 mg)                               | I                     | Comprimés                    | 20 comprimés     | 1                                    |
| <b>ANTI-INFLAMMATOIRES</b>  |  |   |  |                       |                              |                  |                                      |
|   | M01A   | POMMADE ANTI-INFLAMMAT.   | Acide niflumique 3%                                |                       | Pommade                      | Tube 60 g        | 1                                    |
| <b>ANTIBIOTIQUES</b>  |  |   |  |                       |                              |                  |                                      |
|   | J01MA02  | QUINOLONES  | Ciprofloxacine (500 mg)                            | I                     | Comprimés                    | 10 comprimés     | 2                                    |
|   | J01FA  | SYNERGISTINES   | Pristinamycine (500 mg)                            | I                     | Comprimés                    | 16 comprimés     | 2                                    |
|   | J01XD01  | NITRO-IMIDAZOLES  | Metronidazole (500 mg)                             | I                     | Comprimés                    | 14 comprimés     | 2                                    |
| <b>DERMATOLOGIE</b>   |  |   |  |                       |                              |                  |                                      |
|   | D01AE  | ANTI FONGIQUE LOCAL   | Ciclopiroxolamine 300mg/30g                        |                       | Crème                        | tube 30 gr       | 1                                    |
|   | D07AC01  | POMMADE CORTICOIDE  | Dipropionate Betamethasone 0,05%                   |                       | Crème                        | tube 15 gr       | 1                                    |
| <b>DIGESTIF</b>   |  |   |  |                       |                              |                  |                                      |
|   | A02BA02  | ANTI-ULCEREUX   | Ranitidine (300 mg)                                | II                    | Comprimés                    | 14 comprimés     | 1                                    |
|   | A03FA  | ANTIEMETIQUE  | Metopimazine (7,5 mg)                              | II                    | Lyocs                        | 10 lyocs         | 2                                    |
| <b>GYNECOLOGIE</b>  |  |   |  |                       |                              |                  |                                      |
|   | G02AB03  | OCYTOCIQUE  | Méthylergométrine (0,125 mg)                       | I                     | Comprimés                    | 20 comprimés     | 1                                    |
| <b>STOMATOLOGIE</b>   |  |   |  |                       |                              |                  |                                      |
|   |  | ANTISEPTIQUE BUCCAL   | Hexétidine (0,5 %)                                 |                       | Gel gingival                 | tube 10 gr       | 1                                    |
|   |  | KIT DENTAIRE  | Désinfectant, ciment, instruments                  |                       |                              | Boîte            | 1                                    |
| <b>ACCESSOIRES</b>  |  |   |  |                       |                              |                  |                                      |
|   |  | PANSEMENTS CICATRISANTS   | Pansements à base d'hydrocolloïdes                 |                       | Plaques 5x10cm               | Boîte de 16      | 1                                    |
|   |  | AGRAFES CUTANÉES  |  |                       |                              | Boîte de 5       | 1                                    |
|   |  | GUIDE MEDICAL   |  |                       |                              |                  | 1                                    |

Nota : La fiche informative accompagnant le produit dans sa boîte donne les informations de référence.

Bien vérifier la date de péremption avant usage.

Il est vivement recommandé de n'utiliser l'ensemble de ces produits que sur les conseils d'un médecin à distance, en particulier pour les produits de la liste I et II.

Pour un éloignement des secours supérieur à 30 h, une formation médicale adaptée est recommandée.

Les quantités proposées correspondent à un équipage de 6 personnes maximum.

Conseils complémentaires :

Il est vivement recommandé de placer les produits dans un contenant étanche permettant un accès facile aux différents produits qui doivent être rangés selon une organisation rationnelle. La dotation doit être placée dans un endroit facilement accessible, à l'abri de la lumière et peu soumis aux variations thermiques.

Les dates de péremption doivent être vérifiées régulièrement par le responsable du navire.

Pour les enfants embarqués, il est nécessaire de prévoir, en fonction de l'âge, des dosages adaptés ou des produits de substitution pour un certain nombre de médicaments. Renseignez-vous auprès de votre médecin.

Un kit complémentaire est nécessaire pour les navigations en zone tropicale comprenant notamment des produits désinfectants de l'eau et des antipaludéens (se renseigner auprès des services de médecine tropicale délivrant des consultations spécialisées).

## Annexe 8

## Critères de labellisation des BIP

---

Pour être reconnu comme BIP, un bateau devra répondre à au moins deux des quatre critères suivants (pour les bateaux initialement prévus pour le travail), ou à deux des six critères suivants (pour les bateaux initialement prévus pour la plaisance) :

1. le témoignage humain : bateau témoin d'un homme ou du milieu de cet homme (*ex : Joshua, Pen Duick II, ...*),
2. le témoignage technique : bateau témoin d'une évolution technique ou d'un niveau technique ponctuel (*ex : le métal galvanisé pour Vezon, ou la pêche à la crevette pour un crevetier, ...*),
3. le témoignage conceptuel : bateau qui apporte des informations sur un concept architectural (*ex : la jauge de 1892 pour Vétille, le concept du lougre pour la Cancalaise, ...*), même si ce concept fut finalement surclassé,
4. le témoignage événementiel (*pour les bateaux de plaisance et de sport*) ou d'une activité (*pour les bateaux de travail*) : soit, dans le premier cas, bateau ayant été l'acteur d'un événement important (*ex : l'engin de vitesse Crossbow II pour avoir atteint 36 nœuds à la voile*), soit, dans le second cas, bateau témoignant d'une activité de travail ou d'intérêt ethnologique (*ex : un bateau de récolte d'algue*).

Ces quatre critères objectifs ne suffisent pas cependant à définir tous les bateaux de plaisance d'intérêt patrimonial, parce que nos connaissances en histoire de la plaisance et des sports nautiques comportent trop de lacunes pour permettre de juger aujourd'hui de manière définitive : la signification historique d'un objet peut n'apparaître qu'après sa restauration ou parfois, hélas, après son abandon et sa destruction. Aussi les bateaux de plaisance peuvent-ils répondre à deux critères supplémentaires (auxquels ne sont pas soumis les bateaux de travail) :

5. la marque d'une conception inhabituelle, étrange ou inconnue pour la période concernée (qui est, elle, bien identifiée),
6. la marque d'une période : bateau de pedigree inconnu mais dont on a la certitude qu'il appartient à une période, activité, ou concept important (*ce genre d'unité mérite toujours d'être sauvegardée au bénéfice du doute en attendant plus amples recherches ; le fameux Vétille était dans ce cas au moment de sa restauration*).

Par ailleurs les associations de propriétaires, dont les bateaux monotypes satisferaient à ces critères dans les conditions définies ci-dessus, peuvent obtenir le label ; dans ce cas, les bateaux reconnus par la série et construits avant le 6 octobre 1969 (date d'application de la première législation d'homologation des bateaux) seront d'office labellisés comme BIP. Il en sera de même pour les bateaux protégés au titre des monuments historiques (inscrits ou classés) et exploités en plaisance.

## **Définitions**

---

### **Accompagnement :**

un bateau d'accompagnement est un bateau (pneumatique, vedette, voilier habitable motorisé, ...) inclus dans le dispositif d'organisation et présent dans la zone d'activité.

### **Engins de plage :**

Sont considérés comme engins de plage, sous réserve que la puissance maximum de l'appareil propulsif ne dépasse pas 3 Kw :

- les embarcations dont le produit des trois dimensions exprimées en mètre (longueur, largeur et creux au maître bau) est inférieur à 2 avec une largeur inférieure à 1,20 mètres,
- les dériveurs légers à voile en solitaire dont les caractéristiques sont les suivantes,  $L \times l \times c < 1,5$ , avec  $l < 1,15$ ,
- les embarcations pneumatiques à voile dont la longueur est inférieure à 3,70 mètres et la surface de voilure inférieure à 7 m<sup>2</sup>,
- les embarcations pneumatiques à moteur dont la longueur est inférieure à 2,75 mètres, la largeur inférieure à 1,20 mètres, et la réserve de flottabilité inférieure à 350 litres,
- les embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine, dont la longueur est inférieure à 4 mètres, la largeur inférieure à 0,50 mètres, et le ratio  $L/l > 10$ ,
- ainsi que les embarcations gonflables mues par l'énergie humaine.

### **Abri :**

lieu permettant la mise en sécurité du bateau et de son équipage.