



**GOVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Direction générale des affaires maritimes,  
de la pêche et de l'aquaculture

## **DIVISION 241**

# **NAVIRES DE PLAISANCE DE LONGUEUR DE COQUE INFÉRIEURE OU ÉGALE À 24 MÈTRES, À UTILISATION COMMERCIALE**

<b>Date de signature</b>	<b>Date de parution au JORF</b>	
09/04/2008	16/05/2008	Édition
03/07/2012	14/07/2012	Modification
05/06/2015	01/09/2015	Modification
02/05/2017	10/05/2017	Modification

## Table des matières

### **CHAPITRE 241-1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

Article 241-1.01	Champ d'application
Article 241-1.02	Définitions
Article 241-1.03	Conformité des navires
Article 241-1.04	Navires exploités à la journée
Article 241-1.05	Approbation des plans et documents des navires de plaisance à utilisation commerciale
Article 241-1.06	Mentions au permis de navigation

### **CHAPITRE 241-2 – COMPLÉMENTS D'ARMEMENT ET DE SÉCURITÉ**

Article 241-2.01	Matériel d'armement et de sécurité
Article 241-2.02	Installations radioélectriques toutes zones
Article 241-2.03	Installations radioélectriques zones A2 et A3
Article 241-2.04	Radiobalise de localisation des sinistres
Article 241-2.05	Dotation médicale

### **CHAPITRE 241-3 – PRÉVENTION DES ACCIDENTS**

Article 241-3.01	Appareils de mouillage
Article 241-3.02	Travail dans le gréement des voiliers
Article 241-3.03	Vêtements personnels
Article 241-3.04	Embarcations annexes
Article 241-3.05	Planchons, passerelles et échelles de coupée
Article 241-3.06	Engins de levage

### **CHAPITRE 241-4 – ENCADREMENT DE LA SÉCURITÉ**

Article 241-4.01	Registre des personnes embarquées
Article 241-4.02	Formation, exercices et consignes
Article 241-4.03	Disponibilité des équipements de sauvetage
Article 241-4.04	Journal machine

### **CHAPITRE 241-5 – SUIVI TECHNIQUE DU NAVIRE**

Article 241-5.01	Dispositions générales
Article 241-5.02	Vérifications périodiques spécifiques
Article 241-5.03	Vérifications relatives au flotteur
Article 241-5.04	Vérifications relatives à la structure
Article 241-5.05	Maintenance du gréement des voiliers
Article 241-5.06	Vérification spéciale applicable aux navires de plaisance à utilisation commerciale dont la durée de validité du permis de navigation est supérieure à 1 an

### **CHAPITRE 241-6 – TRAFIC COMMERCIAL INTERNATIONAL**

Article 241-6.01	Dispositions générales
Article 241-6.02	Exigences pour tous les navires
Article 241-6.03	Dispositions supplémentaires applicables aux navires de jauge brute égale à 150 ou supérieure

### **CHAPITRE 241-7 – ACTIVITÉ DE TRANSPORT DE CARGAISON PAR UN NAVIRE À VOILE TRADITIONNEL À UTILISATION COMMERCIALE**

Article 241-7.01	Dispositions requises pour le transport de cargaison par un navire à voile traditionnel à utilisation commerciale
------------------	---

## CHAPITRE 241-1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### Article 241-1.01 Champ d'application

- I. Les dispositions de la présente division sont applicables aux navires de plaisance à utilisation commerciale dont la longueur de coque est inférieure ou égale à 24 mètres.
- II. Aucun navire visé par la présente division ne transporte de cargaison, hormis son avitaillement, les rechanges nécessaires à son exploitation, et les bagages des personnes embarquées, à l'exception des navires à voile traditionnels à utilisation commerciale, dans les conditions définies par l'article 241-7.01.
- III. La longueur de coque est utilisée pour déterminer la commission d'étude et l'autorité compétente pour l'approbation des navires visés par la présente division.
- IV. Sauf indication expresse contraire, les dispositions suivantes sont applicables uniquement aux navires neufs.
- V. La présente division n'est pas applicable aux navires construits en acier ou autre matériau équivalent, ni aux engins à grande vitesse au sens de la division 223, si ces navires embarquent plus de 12 passagers.

### Article 241-1.02 Définitions

Pour l'application de la présente division, outre les définitions de la division 240 qui sont conservées, les expressions suivantes sont ainsi définies :

- 1.« **Cargaison** » : toute marchandise transportée, autre que les bagages des personnes embarquées, l'avitaillement et les pièces destinées à l'entretien et l'exploitation du navire.
- 2.« **Personne compétente** » : l'autorité maritime compétente, un organisme reconnu, un organisme agréé pour la vérification de l'état de conformité des équipements de travail, ou toute autre personne nommément désignée par le ministre chargé de la Marine marchande.
- 3.« **Personne responsable** » : le capitaine ou tout membre de l'équipage qu'il a désigné pour assurer l'exécution d'inspections et qui a suffisamment de connaissances et d'expérience pour les mener à bien.
4. « **Navire à voile traditionnel** » : tout navire historique, conçu avant 1950 ou la réplique individuelle d'un tel navire, dont la voilure constitue, selon des dispositions arrêtées par le ministre chargé de la mer, le mode principal de propulsion.

Article 241-1.03  
**Conformité des navires**

I. À partir de leur première mise en service pour l'utilisation commerciale, les navires visés par la présente division sont conformes aux dispositions de la division 245 du présent règlement applicables aux navires exclus du marquage « CE », et ce même s'ils ont déjà été mis en service en tant que navires de plaisance à usage personnel.

Toutefois :

1) les dispositions des articles 245-1.04, 245-2.02 et 245-2.05 de la division 245 du présent règlement n'ont pas à être appliquées ;

2) pour les navires soumis au champ d'application des sections 3, 4 et 5 du Chapitre III du Titre Ier du Livre Ier de la Cinquième partie de la Partie réglementaire du Code des transports, les dispositions des articles 245-4.02 et 245-4.08 de la division 245 du présent règlement sont considérées comme satisfaites lorsqu'ils ont été mis sur le marché à partir du 16 juin 1998 après avoir été évalués par leur fabricant selon le module Abis (ou Aa) ou A1;

3) pour les navires visés au 2) du présent article, les dispositions de la division 245 du présent règlement sont considérées comme satisfaites lorsqu'ils ont été mis sur le marché à partir du 16 juin 1998 après avoir été évalués par leur fabricant selon les modules B+C, B+D, B+E, B+F ou selon le module G ou lorsqu'ils ont été pour la première fois mis sur le marché dans l'Union, à partir du 16 juin 1998, après application de la procédure d'évaluation après-construction (EAC), selon les dispositions réglementaires sus-citées du Code des transports.

II. Outre les dispositions prévues au I. du présent article, les navires se conforment aux dispositions de la présente division.

Article 241-1.04  
**Navires exploités à la journée**

I. Les navires exploités à la journée appareillent d'un port-base identifié. Ils effectuent exclusivement des voyages nationaux diurnes n'excédant pas 12 heures, et rallient le même port-base à la fin de la journée.

II. Ils comportent, clairement affiché : « Retour au port-base obligatoire en fin de journée. Navigation de nuit interdite ».

III. Le nom du port-base est porté soit à un endroit facilement visible par les personnes amenées à embarquer, soit sur un document remis à ces dernières.

IV. Aucun navire exploité à la journée ne peut s'éloigner de plus de 20 milles de son port base.

Article 241-1.05  
**Approbation des plans et documents  
des navires de plaisance à utilisation commerciale**

I. Les plans et documents des navires de plaisance à utilisation commerciale sont soumis à l'examen de la commission d'étude compétente, préalablement à leur

approbation et à leur mise en service. Ils sont également adressés au chef du centre de sécurité des navires chargé de la mise en service.

II. 1.- La liste des plans et documents à fournir figure dans l'annexe 245-A.2 de la division 245 du présent règlement.

2.- Toutefois, les documents suivants, cités au B de l'annexe 245-A.2, ne sont pas obligatoires dans les conditions suivantes :

a) les documents cités aux points 14 et 15 lorsque le rapport d'examen de stabilité et de flottabilité du navire est fourni (modules Abis – ou Aa – ou A1 tels que visés à l'article 241-1-.03) ;

b) les documents cités aux points 7 à 11, 14, 15 et 20 à 23 lorsqu'est fournie :  
– soit l'attestation d'examen « CE » de type (module B+C, B+D, B+E, B+F ou module G tels que visés à l'article 241-1-.03) ;  
– soit l'attestation de conformité à l'unité (module G) ou le rapport d'évaluation après construction (EAC) tels que visés à l'article 241-1-.03.

3.- Les exemptions prévues au 2) du présent article sont accordées sous réserve que :

a) le navire n'ait pas fait l'objet de modifications postérieurement à l'établissement de ces rapports et attestation et ;

b) les documents fournis soient établis en application des procédures fixées au A de l'annexe II au Livre premier de la Cinquième partie de la Partie réglementaire du code des transports. ».

#### Article 241-1.06

#### Mentions au permis de navigation

I. Tout navire de plaisance à utilisation commerciale neuf ou existant est exploité dans les limites d'une des catégories de navigation définies à l'article 110-11 de la division 110 du présent règlement. Cette catégorie de navigation est portée au permis de navigation, assortie de restrictions éventuelles, notamment lorsque le navire ne satisfait pas à certaines dispositions de la présente division, ou des autres divisions rendues applicables.

II. Les navires exploités à la journée ne peuvent naviguer au-delà des limites de la troisième catégorie de navigation.

III. Mention du port-base est portée sur le permis de navigation.

IV. Le permis de navigation des navires exploités au cours de voyages nationaux uniquement comporte la mention « Navigation nationale exclusivement ».

V. Le permis de navigation des navires exploités au cours de voyages internationaux comporte la mention « 12 passagers max. lors des voyages internationaux ».

## **CHAPITRE 241-2**

### **COMPLÉMENTS D'ARMEMENT ET DE SÉCURITÉ**

#### Article 241-2.01

##### **Matériel d'armement et de sécurité**

I. Un navire dispose à son bord du matériel d'armement et de sécurité côtier dans le cas d'une navigation n'excédant pas les limites de la quatrième catégorie, ou du matériel d'armement et de sécurité hauturier dans les autres cas. La dispense d'embarquement d'un radeau de survie gonflable prévue au paragraphe II de l'article 240-2.10 n'est pas appliquée aux navires de plaisance à utilisation commerciale.

II. En outre, à l'exception des navires exploités à la journée, un navire dispose à son bord :

- d'un compas magnétique au poste principal de commande de l'appareil à gouverner. Sa courbe ou table de déviation est dressée et affichée. Un relevé de déviation est effectué préalablement à la mise en service du navire. Si elle est supérieure à 10°, le compas est compensé ;
- d'un dispositif permettant d'effectuer des relèvements au compas sur tout l'horizon ;
- de moyens permettant d'appliquer, à tout moment, des corrections pour obtenir le cap et le relèvement vrai ;
- d'un réflecteur radar ou d'un moyen équivalent validé par l'autorité compétente ;
- d'un récepteur GPS ou d'un système équivalent validé par l'autorité compétente. Lorsqu'un tel système n'intègre pas de totalisateur de distance parcourue, le navire dispose d'un loch totalisateur séparé apte à mesurer la distance parcourue dans les conditions d'exploitation normales du navire ;
- Les voiliers disposent d'un anémomètre.

#### Article 241-2.02

##### **Installations radioélectriques toutes zones**

I. Un navire dispose d'au moins une installation radioélectrique à ondes métriques (VHF) permettant d'émettre et de recevoir par ASN sur la fréquence 156,525 MHz (voie 70) et par phonie sur les fréquences 153,300 MHz (voie 6), 156,650 MHz (voie 13) et 156,800 MHz (voie 16). Il doit être possible de déclencher sur la voie 70 l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire.

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

III. Une telle installation radioélectrique ne dispense pas de l'emport des matériels pyrotechniques prescrits au point 2 de l'article 240-2.07 de la division 240 du présent règlement.

Article 241-2.03

**Installations radioélectriques zones A2 et A3**

Les navires effectuant une navigation dans les zones A2 et A3 sont conformes aux dispositions du chapitre 13 de la division 242.

Article 241-2.04

**Radiobalise de localisation des sinistres**

I. Les navires effectuant une navigation au-delà de 20 milles de la terre la plus proche embarquent une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) 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 241-2.05

**Dotation médicale**

I. Les navires effectuant une navigation dans les limites des cinquièmes et quatrième catégories embarquent la trousse de secours prévue à l'article 240-2.16 de la division 240 du présent règlement.

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

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

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

## **CHAPITRE 241-3 PRÉVENTION DES ACCIDENTS**

### Article 241-3.01 **Appareaux de mouillage**

I. Un navire embarquant une ancre dont la masse est supérieure à 30 kg est au moins équipé d'un guindeau ou d'appareaux de mouillage similaires. Lorsqu'il est nécessaire de manutentionner l'ancre avant ou après les opérations de mouillage, le navire comporte un dispositif mécanique approprié.

II. Lorsque le navire est équipé d'un guindeau ou d'appareaux de mouillage similaires, l'étalingure de la ligne de mouillage est munie d'un système de largage d'urgence.

### Article 241-3.02 **Travail dans le gréement des voiliers**

I. Toutes dispositions sont prises pour permettre à l'équipage de travailler en toute sécurité lorsqu'un travail en hauteur est requis dans le gréement.

II. Dans ce but, les dispositions prévues sont basées sur des pratiques de travail sûres reconnues pour le type de navire. Ces dispositions peuvent inclure, mais sans s'y limiter, les éléments suivants :

- a) des filets de sécurité sous le beaupré ;
- b) des rambardes de sécurité ou des lignes de vie métalliques ou textiles fixées le long du beaupré et servant de main courante ou de points d'accrochage pour les harnais de sécurité ;
- c) l'utilisation obligatoire de harnais de sécurité pour le travail en hauteur, sur le bordé et sur le beaupré ;
- d) des ralingues de bordure et des chevalets en câble (ou cordage) en quantité suffisante grées en permanence pour permettre aux hommes de tenir debout pendant le travail sur les vergues ou sur le beaupré ;
- e) des lignes de vie métalliques ou textiles fixées sur le dessus des vergues pour servir de main courante ou de point d'accrochage pour les harnais de sécurité ;
- f) des moyens pour grimper en hauteur en toute sécurité tels que des marches ou des échelles en métal fixes attachées au mât, ou des enfléchures traditionnelles fixées à travers les haubans pour former une échelle permanente.

### Article 241-3.03 **Vêtements personnels**

I. Chaque navire dispose de vêtements de protection adaptés et en nombre suffisant pour tous les membres de l'équipage. Ces vêtements sont choisis pour faire face aux conditions météorologiques de la zone d'exploitation.

II. Chaque membre de l'équipage dispose de chaussures avec semelles antidérapantes.



**Article 241-3.04**  
**Embarcations annexes**

I. Toute embarcation annexe prévue pour le transfert du personnel répond aux exigences du présent article.

II. Les annexes sont conformes aux exigences essentielles de sécurité applicables aux navires de plaisance à usage personnel.

III. Chaque annexe est clairement marquée du nombre de personnes de 75 kg qu'elle peut transporter en toute sécurité et du nom du navire auquel elle est attachée.

IV. Une annexe embarque le même matériel d'armement et de sécurité qu'une embarcation de plaisance à usage personnel.

V. Aucune annexe ne peut s'éloigner de plus de 5 milles du navire porteur, et aucune annexe exclusivement mue par l'énergie humaine ne peut s'éloigner à plus de 300 m du navire porteur ou d'un abri à terre.

**Article 241-3.05**  
**Planchons, passerelles et échelles de coupée**

I. Au port, un dispositif d'accès sûr au navire est 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. Lorsqu'un planchon de coupée est disposé, il est construit conformément à une norme nationale ou internationale reconnue et comporte le nom du fabricant, le numéro de modèle, l'angle d'utilisation maximal prévu et 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 œuvre, le nombre maximal de personnes et le poids total maximal sont clairement marqués.

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

**Article 241-3.06**  
**Engins de levage**

La division 214 est applicable à tous les appareils de levage du bord.

## **CHAPITRE 241-4 ENCADREMENT DE LA SÉCURITÉ**

### Article 241-4.01

#### **Registre des personnes embarquées**

I. Un registre des personnes embarquées est établi avant l'appareillage. Il est communiqué au plus tard 30 minutes après le départ du navire à l'exploitant ou à son représentant chargé de l'enregistrement, ou bien il est tenu à la disposition de l'autorité maritime selon des modalités identifiées à l'avance. Lorsque le registre est confié à une personne, cette dernière reste à terre.

II. Une copie est maintenue à bord et à la connaissance du chef de bord.

III. Il comprend :

- la liste des membres de l'équipage et leurs fonctions à bord ;
- le nombre de personnes embarquées avec indication de la catégorie d'âge.

IV. Pour les navires qui ne sont pas exploités à la journée, il comprend en outre les nom, prénom, sexe et âge ou catégorie d'âge (adulte ou enfant) de chaque passager ou enfant de moins d'un an. Sur demande expresse d'un passager, peuvent être également consignés des renseignements sur ses besoins particuliers de soins ou d'assistance en cas d'urgence.

V. Ce registre peut être intégré aux documents contractuels relatifs à l'exploitation du navire.

### Article 241-4.02

#### **Formation, exercices et consignes**

I. Formation de l'équipage :

1. Tout membre de l'équipage auquel des fonctions de secours ont été assignées doit être familiarisé avec ces fonctions avant le début du voyage.
2. Les rôles d'incendie, de voie d'eau et d'abandon à l'adresse de l'équipage sont affichés.

II. Exercices :

1. Chaque membre de l'équipage participe à des exercices permettant de vérifier que les fonctions de secours qui lui sont assignées sont acquises. Ces exercices sont réalisés sous la responsabilité du capitaine, et leur résultat est consigné soit dans le journal de bord, soit dans un registre tenu à la disposition de l'autorité maritime. L'écart entre deux exercices n'excède pas un mois, lorsque le navire est en exploitation.
2. Dans le cas d'une navigation sans escale excédant 24 heures, un exercice de récupération d'un objet flottant est effectué le premier jour.

### III. Consignes aux passagers :

Avant l'appareillage, le chef de bord informe les passagers des mesures à prendre en cas de situation critique. Il indique notamment l'emplacement des brassières de sauvetage, du ou des radeaux de sauvetage. Il s'assure par un essai pratique que chaque personne est en mesure d'endosser correctement la brassière qui lui est attribuée.

IV. Pour satisfaire aux dispositions du présent article, l'usage de documents sonores et audiovisuels est autorisé en utilisant une ou des langues compréhensibles par tous les passagers.

#### Article 241-4.03

##### Disponibilité des équipements de sauvetage

I. Les équipements de sauvetage sont maintenus en état de fonctionner et prêts pour une utilisation immédiate à tout moment lorsque le navire est à la mer.

II. Chaque élément de la drôme de sauvetage collective fait l'objet des révisions préconisées par le fabricant, dans une station de révision approuvée. Les dispositifs de largage hydrostatique approuvés pour une durée de vie de 2 ans et destinés à être remplacés à ce terme n'ont pas besoin d'être révisés.

III. La maintenance des autres équipements est réalisée conformément aux consignes pour l'entretien du bord.

#### Article 241-4.04

##### Journal machine

I. Quand la puissance effective, en service continu, de l'appareil moteur est supérieure à 250 kW, il est exigé un journal séparé pour la machine lorsque le navire est astreint à la tenue d'un journal de bord. Le journal machine est tenu sous l'autorité du chef mécanicien. Y sont consignés par ordre chronologique tous les faits concernant le fonctionnement et l'entretien de l'appareil propulsif et des auxiliaires. Lorsque ces faits sont consignés sur le journal de la passerelle, ils sont visés par le chef mécanicien et le capitaine.

II. Les mouvements d'hydrocarbures sont consignés sur le journal de bord quelle que soit la puissance propulsive.

## **CHAPITRE 241-5** **SUIVI TECHNIQUE DU NAVIRE**

### Article 241-5.01 **Dispositions générales**

- I. Le suivi technique du navire relève de la responsabilité de l'exploitant, qui fait réaliser les vérifications prévues par les dispositions du présent chapitre.
- II. Les rapports d'examen et les justificatifs d'intervention des organismes agréés sont transmis à l'autorité compétente.

### Article 241-5.02 **Vérifications périodiques spécifiques**

- I. Toute vérification vise à estimer la sécurité présentée par l'objet examiné, ainsi que celle des éléments concourant à son installation ou assujettissement à bord. Elle est au moins visuelle, et est complétée, si une personne compétente l'estime nécessaire, par d'autres mesures appropriées telles que des contrôles non-destructifs.
- II. D'après les résultats des vérifications, l'exploitant diligente le cas échéant les suites à donner en fonction des dispositions de la présente division, ou à défaut en fonction des tolérances et des méthodes correctives du référentiel technique d'un organisme reconnu, ou d'un autre référentiel soumis à l'acceptation de l'autorité compétente.

### Article 241-5.03 **Vérifications relatives au flotteur**

- I. Un navire subit périodiquement des vérifications relatives à la bonne tenue de sa coque. La première vérification intervient avant la fin de la troisième année suivant la mise en service du navire. L'écart entre deux vérifications n'excède pas 36 mois, et au moins deux vérifications interviennent au cours d'une période de cinq ans. Pour les navires pouvant transporter plus de 12 personnes en plus de l'équipage, il ne doit pas s'écouler plus de douze mois entre deux vérifications.
- II. Le navire est visité à sec. Sa carène est propre, et il est présenté de manière à ce que les faces externes de la coque soient visibles, ainsi que les appendices et les ouvertures pratiquées dans le bordé. Les planchers sont démontés pour le contrôle de l'état des fonds. Les puits aux chaînes sont nettoyés et vidés ; les éléments constitutifs des lignes de mouillage sont vérifiés au sol.
- III. Les faces extérieures du bordé sont maintenues en bon état général.
- IV. Les accessoires des moyens d'évacuation de l'eau accumulée sur le pont, moyens de fermeture, hublots et sabords, orifices de ventilation, écoutilles, trappes d'évacuation, dégagements d'air, vannes des prises d'eau et décharges sont examinés et manœuvrés.
- V. Les dérives mobiles sont examinées et manœuvrées.

VI. Les parties mobiles des appendices de coque sont examinées et manœuvrées. Elles sont convenablement assujetties et ne présentent pas de jeu excessif. Lorsque la tenue de la mèche de safran dépend de paliers coniques, il n'existe aucun jeu perpendiculaire à l'axe du tube de jaumière.

VII. Les arbres d'hélice sont examinés et manœuvrés à la main. Ils ne présentent pas de point dur ni de jeu excessif perceptible. Les hélices ne présentent pas de déformation ni d'arrachement de morceaux de pales.

VIII. Les anodes comportent une masse sacrificielle suffisante et sont convenablement fixées.

IX. Les joints tournants d'étanchéité de passage d'arbre sont changés conformément aux préconisations du fabricant, ou à défaut tous les deux ans.

#### Article 241-5.04

#### Vérifications relatives à la structure

I. Un navire de longueur de coque égale à 12 m ou supérieure subit des vérifications périodiques du maintien de l'intégrité de sa structure. La première vérification a lieu avant la dixième année suivant la mise en service du navire. L'écart entre deux vérifications n'excède pas 10 ans.

II. Le navire est mis à disposition de l'autorité compétente dans les mêmes conditions que pour une vérification relative au flotteur.

III. Les examens visent à établir que la cohésion structurelle n'est pas compromise par corrosion, attaques fongiques ou parasitaires, déformations, désolidarisations ou jeux entre les éléments du bordé, du raidissage, des cloisons, ponts et superstructures.

IV. Pour un navire à coque essentiellement métallique, dans un délai n'excédant pas trois mois avant la vérification de la structure, des mesures d'épaisseur du bordé sont réalisées par un organisme reconnu, ou agréé pour la vérification de l'état de conformité des équipements de travail. L'exploitant tient à la disposition de l'autorité compétente les attestations de mesures assorties de leurs résultats. Les doublantes de tôles de bordé ne peuvent être tolérées que pour des réparations provisoires, à la satisfaction de l'autorité compétente.

V. Pour un navire de construction traditionnelle en bois, dans un délai n'excédant pas trois mois avant la vérification de la structure, l'état du bordé et du raidissage de la structure est examiné par une personne désignée par l'autorité compétente sur proposition de l'exploitant. L'exploitant présente à l'autorité compétente les attestations d'examen assorties de leurs résultats.

VI. En outre, sur les navires à coque essentiellement métallique et ceux de construction traditionnelle en bois, la bonne tenue des faces internes de la coque est vérifiée à l'occasion de dévaigrages. Ces contrôles peuvent être effectués en totalité ou bien par tranches, dans une période n'excédant pas 20 ans.

#### Article 241-5.05

#### Maintenance du gréement des voiliers

I. Tous les éléments constitutifs du gréement d'un voilier sont entretenus et inspectés annuellement par une personne responsable.

II. Les espars, étais, haubans, et leurs moyens de fixation sont protégés contre les chocs, l'usure par frottement, et la corrosion.

III. Les ridoirs comportent un moyen de blocage mécanique empêchant la modification intempestive de la tension du gréement. Ils ne sont pas tordus, et leurs filetages sont en bon état. Les cages sont exemptes de fissuration. Les axes d'ancrage des ridoirs ou des embouts d'étais ne comportent pas de marquage d'usure asymétrique. En présence de traces d'usures asymétriques, toute disposition est prise pour corriger l'orientation de la traction de manière à ce qu'elle s'effectue dans l'axe du ridoir ou de l'embout.

IV. Les sertissages des haubans et étais sont exemptes de toute fissuration ou de présence d'amas de corrosion indiquant une fragilisation de l'ajut.

V. Le commettage d'un câble est régulier et exempt de pliure, d'entortillement ou de coque. Aucun câble métallique ne comporte, sur sa longueur, une variation de diamètre égale ou supérieure à 50 % du diamètre d'un toron. Aucun câble métallique ne comporte plus de 5 % de torons brisés sur une longueur égale à trois fois la circonférence du câble. Toutefois, un câble métallique monotoron ne comporte aucun fil rompu, ni aucune indentation ou aplatissement excédant 50 % du diamètre du fil considéré.

VI. D'une manière générale, mais particulièrement à leurs points de portage et à leurs extrémités, les drisses et écoutes textiles sont exemptes de zones de compression permanente excédant 20 % du diamètre de la drisse. Cette valeur est portée à 10 % dans le cas d'une drisse en câble métallique. Les drisses et écoutes textiles sont continues et convenablement arrêtées, au moyen d'un manchon, d'une surliure, ou d'une soudure thermique. Toutefois, l'usage d'une drisse mixte textile/métallique est autorisé si l'ajut est réalisé par épissure autour d'une âme commune.

VII. Le diamètre d'un réa n'est jamais inférieur à 15 fois celui du câble porté. Le portage d'un élément du gréement courant dans la cannelure d'une poulie est homogène. Le secteur transversal appuyé dans la cannelure est compris entre 135 et 180°.

VIII. Les câbles électriques dans les espars sont protégés contre l'usure par frottement.

IX. Les ferrures de fixation, platines, et de manière générale la boulonnerie d'un gréement dormant sont exemptes de déformation ou de fissuration.

#### Article 241-5.06

#### Vérification spéciale applicable aux navires de plaisance à utilisation commerciale dont la durée de validité du permis de navigation est supérieure à 1 an

I. Les navires de plaisance à utilisation commerciale dont la durée de validité du permis de navigation est, en application de l'article 130.9.2 de la division 130 du

présent règlement, supérieure à 1 an, sont soumis à une vérification spéciale annuelle.

Elle est effectuée sous la responsabilité de l'armateur et donne lieu à l'établissement d'un rapport établi sur le modèle de l'annexe 241-A.1 de la présente division, selon les conditions d'utilisation et les caractéristiques du navire. Ce rapport est inséré dans un registre de vérification spéciale.

II. Ce registre est mis à la disposition des passagers du navire au moment de leur embarquement pour qu'ils en prennent connaissance. Une copie en est conservée à bord du navire. Il est également mis à la disposition des autorités de contrôle sur demande.

**CHAPITRE 241-6**  
**TRAFIC COMMERCIAL**  
**INTERNATIONAL**

Article 241-6.01

**Dispositions générales**

I. Dès lors qu'ils effectuent un voyage international, les navires de plaisance à utilisation commerciale sont soumis aux dispositions du présent chapitre.

II. Les exemptions et équivalences aux dispositions nationales accordées à ces navires n'ont pas à être remises en cause.

Article 241-6.02

**Exigences pour tous les navires**

Chaque navire est astreint aux exigences suivantes :

- a) embarquement de 12 passagers au maximum, voilier ou navire à moteur ;
- b) obtention d'un certificat international de jaugeage (1969) (article 7 de la Convention internationale sur le jaugeage) ;
- c) le cas échéant, conformité aux chapitres IV, V (à partir de 15 personnes à bord) et VI de la division 213 à vérifier lors d'une visite inopinée, ou spéciale si le navire a subi des modifications.

Article 241-6.03

**Dispositions supplémentaires applicables aux navires  
de jauge brute égale à 150 ou supérieure**

I. Les navires sont conformes aux dispositions du chapitre V de la division 221, ou bien aux dispositions du chapitre 14 de la division 242.

II. Au-delà de 300 de jauge brute, les navires sont conformes aux dispositions de la division 242.



**CHAPITRE 241-7**  
**ACTIVITÉ DE TRANSPORT DE CARGAISON PAR UN NAVIRE À VOILE**  
**TRADITIONNEL À UTILISATION COMMERCIALE**

Article 241-7.01

**Dispositions requises pour le transport de cargaison par un navire à voile traditionnel à utilisation commerciale**

Un navire à voile traditionnel à utilisation commerciale peut être autorisé à exercer une activité de transport de cargaison si son exploitant est en mesure de garantir sa solidité et l'adaptation de sa structure à l'activité de transport envisagée.

À cette fin, le navire doit satisfaire cumulativement aux conditions suivantes :

a) il a été conçu comme navire de charge ou de pêche ou est la réplique individuelle d'un navire conçu comme tel.

b) L'armateur doit fournir au centre de sécurité des navires un document détaillé déclinant, jusqu'au jour de la demande, l'historique du navire (navigations effectuées, activités exercées, charges transportées, incidents et avaries ayant eu un impact sur la structure et le gréement, entretien du navire).

c) La preuve des informations requises au titre du a) et du b) doit être apportée par l'armateur. Ces informations peuvent être contenues dans des documents tels que :

- des contrats maritimes ;
- le journal de bord ou le journal de pêche ou tout autre document équivalent établi conformément à une législation étrangère ;
- la fiche de déclaration de capture ou tout autre document équivalent établi conformément à une législation étrangère ;
- le rôle d'équipage ;
- la décision d'effectif ;
- des lignes de services de marins ayant appartenu à l'équipage du navire, conservées par l'établissement national des Invalides de la marine ou par toute autre administration nationale ou étrangère chargée de l'archivage de ces données ;
- tout autre document à la satisfaction de l'autorité compétente.

d) Un rapport valant attestation d'examen prévu au V de l'article 241-5.04, signé par la personne désignée, doit avoir été établi moins de 5 ans avant la première demande d'autorisation de transport de cargaison.

e) Il ne transporte pas de marchandises dangereuses, pouvant porter atteinte à la sécurité du navire ou à l'environnement.

f) Le permis de navigation précise le nombre maximum de passagers pouvant être admis à bord lorsque le navire exerce simultanément une activité de transport de cargaison, sans que ce nombre puisse dépasser 12. Les logements équipage et passagers sont séparés de la cale où est entreposée la cargaison.

g) Il fait l'objet d'une étude de risques qui prend en compte le chargement envisagé (nature et, à leurs niveaux maximums, poids et volume) et l'éventuel transport simultané de passagers.

h) Un plan du navire précise l'emplacement des lieux où sera entreposée la cargaison. Les modes d'arrimage et d'assujettissement prévus pour éviter le ripage

de la cargaison sont précisés. Il est interdit de transporter des cargaisons en pontée. Cette interdiction est mentionnée sur le permis de navigation.

i) Il est interdit d'utiliser tout appareil de levage embarqué à l'exception du gréement s'il était conçu à cette fin.

j) Le chargement, en tonnes, ne peut dépasser la valeur

$$Ch = (B_H \times C \times L_H \times M) / (3 \times 10^3) \text{ où :}$$

- $B_H$  est le bau de coque, en mètres ;
- $C$  est le creux, en mètres ;
- $L_H$  est la longueur de coque, en mètres ;
- $M$  est le déplacement, en tonnes.

Cette valeur ne peut en outre excéder la charge maximale mentionnée, le cas échéant, dans la documentation initiale du navire.

k) Toute modification structurelle du navire est soumise à l'approbation préalable de l'autorité compétente.

## ANNEXE 241-A.1

### RAPPORT DE VÉRIFICATION SPÉCIALE DES NAVIRES DE PLAISANCE À UTILISATION COMMERCIALE DONT LA DURÉE DE VALIDITÉ DU PERMIS DE NAVIGATION EST SUPÉRIEURE À 1 AN

Les navires de plaisance à utilisation commerciale dont la durée de validité du permis de navigation est, en application de l'article 130.9.2 de la division 130 du présent règlement, supérieure à 1 an, sont soumis à une vérification spéciale annuelle. À l'issue de celle-ci, l'armateur, responsable de l'entretien du navire, renseigne et vise un rapport inséré dans le registre de vérification spéciale du navire.

Ce document guide l'armateur dans la vérification régulière de l'entretien du navire et le suivi de son matériel de sécurité. La vérification engage sa responsabilité.

Tous les travaux effectués entre deux visites périodiques du centre de sécurité des navires sont renseignés dans ce rapport.

Le capitaine doit avoir pris connaissance de ce document avant de prendre la mer.

Ce document doit pouvoir être présenté, en mer, à tout moment aux agents de contrôle.

<b>Nom du navire :</b>	<b>Immatriculation :</b>				
<b>Catégorie de navigation :</b>	1	2	3	4	5
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Armement :</b>	Côtier		Hauturier		
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		
<b>Nom de l'armateur du navire :</b>	-----				
	-----				
	-----				
	-----				
<b>Date d'établissement du rapport :</b>					

#### **I- Matériel de sécurité.**

Vérifications	Dates des tests ou vérifications des validités	Noter les dates limites des matériels (capsules de gaz, dispositifs lumineux, pyrotechnie):	Observations
Équipements individuels de flottabilité		Date :	
Combinaisons d'immersion			
Harnais			

Dispositif de remontée à bord			
Essai du dispositif d'arrêt automatique			
Dispositif lumineux		Date :	
Dispositif d'assèchement			
Moyen(s) lutte incendie		Date(s) de péremption :	
Dispositif de remorquage			
Essai dispositif de remontée d'une personne tombée à l'eau			
Feux à main		Date :	
Fusées parachute		Date :	
Fumigènes		Date :	
VHF fixe			
VHF portable			
Système de positionnement par satellite			
Compas magnétique			
Trousse de secours			
Journal de bord	Date de mise en service :		
Radiobalise de localisation des sinistres		Date :	
Sondeur électronique			
Plan affichant la localisation du matériel de sécurité			
Instructions en cas d'incendie, envahissement et abandon			
<b>Engins collectifs de sauvetage</b>			
Radeau ; Type et N°..... ..... .....	Dates des tests ou contrôle des validités	Noter les dates limites :	
<b>Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)</b>			

## **II- Le navire**

<b>Coque et construction</b>		
<b>Vérifications</b>	<b>Date</b>	<b>Observations</b>
Inspection visuelle extérieure coque & pont		
Inspection visuelle intérieure structure		
Fonctionnement panneau(x) & hublot(s)		
Intégrité liaison coque/pont		
État davier(s) de mouillage		
État taquets d'amarrage		
Lisibilité plaque du constructeur		
Fonctionnement passe-coque(s)		
Fonctionnement vannes(s)		
<b>Autres points vérifiés :</b>		
<b>Actions</b>	<b>Date</b>	<b>Détail de l'intervention</b>
Carénage		
Changement anode(s)		
Changement passe-coque		
<b>Autres actions :</b>		
<b>Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)</b>		
<b>Appareil à gouverner</b>		
<b>Vérifications</b>	<b>Date</b>	<b>Observations</b>
Absence de points durs		
Absence de jeu excessif		

<b>Autres points vérifiés :</b>		
<b>Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)</b>		

<b>Propulsion</b>		
Vérifications	Date	Observations
Essais mise en marche/arrêt		
Niveau(x) des fluides		
Contrôles des courroies, filtres, réalisation des vidanges, des graissages (conformément aux prescriptions du constructeur)		
Contrôle du circuit de refroidissement		
État hélices(s) & tuyère(s) /anodes		
Entretien crépine(s)		
<b>Autres points vérifiés :</b>		
<b>Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)</b>		

<b>Mouillage</b>		
Vérifications	Date	Observations
Contrôle général de la ligne de mouillage, de l'ancre à l'étalingure		
<b>Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)</b>		
<b>Feux de signalisation</b>		
Vérifications	Date	Observations
Essai des feux		

réglementaires de route et mouillage		
<b>Autres points vérifiés :</b>		
<b>Assèchement</b>		
Vérifications	Date	Observations
Essai des pompes et moyens d'assèchement		
État & fixation des aspirations		
État tuyautage(s)		
<b>Autres points vérifiés :</b>		
<b>Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)</b>		

<b>Gréements dormants et dispositif de prévention de chute par-dessus bord</b>		
Vérifications	Date	Observations
Inspection du gréement		
Fixation des moyens de secours (Radeaux bouées), portique(s) & superstructure(s)		
Contrôle de l'accastillage installé, et vérifications visuelles de tout les textiles et ou câbles		
État et tension filière(s) et chandeliers		
Recherche visuelle des fractures usures Sur : Mat(s), bôme(s), tangons, filières et lignes de vie. Vérification de l'accastillage des textiles et câbles		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Entretien ligne(s) de vie		
Entretien filière(s)		

Entretien haubanage(s)		
Entretien accastillage de pont		
Autres actions :		
<b>Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)</b>		

<b>Gaz et électricité</b>		
Vérifications	Date	Observations
Circuit Gaz		Dates des pièces nécessitant un renouvellement régulier recommandé ; Péremptions flexibles.
Contrôle des fixations batteries		
<b>Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)</b>		