



Union Nationale des Associations de Navigateurs	Date 11 01 2010
Siège social : maison des associations de Vannes correspondance : 29 rue de Kerbihan 56470 LA TRINITE SUR MER Tél 02 97 55 79 42 Courriel unan-france@orange.fr	GT Sécurité

Diffusion UNAN dirigeants des associations

MODIFICATION DE LA REGLEMENTATION DE SECURITE Division 240

Depuis sa publication le 11 mars 2008 (JO du 8 avril), quelques modifications étaient considérées comme nécessaires, à la demande de l'UNAN ou par l'administration sur certains aménagements techniques. Elles viennent d'être introduites, par un Arrêté ministériel du 4 décembre 2009, publié au JO du 7 janvier 2010.

Ce document présente les principaux points qui intéressent les navigateurs de plaisance.

Article 240-1.02 Les annexes et leur régime spécifique

Le texte de la D 240 était ambigu. Les ambiguïtés sont maintenant levées. L'arrêté récent précise en effet que les annexes sont des "embarcations utilisées à des fins de servitude à partir d'un navire porteur". Cela a plusieurs conséquences :

- Si l'annexe fait moins de 2,50 m de long, elle est administrativement un "engin de plage", non soumis à immatriculation. Elle est cependant, par dérogation aux limites d'utilisation des engins de plage, autorisée à s'éloigner à 300 du rivage ou du bateau porteur, tous deux considérés comme un abri en vertu de l'article 240-3.03 "les annexes peuvent effectuer des navigations à une distance d'un abri n'excédant pas 300 mètres, leur navire porteur étant considéré comme un abri". Cela permet donc de débarquer avec une annexe de moins de 2,50 mètres d'un bateau mouillé à 600 mètres d'une côte abritée (en général on mouille à un endroit assez abrité pour pouvoir débarquer en sécurité). Y compris de nuit puisque cette limitation applicable aux engins de plage n'est pas mentionnée pour les annexes par l'Arrêté du 4 décembre 2009.
- Si l'annexe fait plus de 2,50, elle doit être immatriculée. Elle peut, à notre sens, porter deux types de marques d'identification: soit ses marques propres, délivrées lors de l'immatriculation ; elle est alors autorisée à pêcher. Soit, alternativement, les marques spécifiques aux annexes, c'est à dire le nom du bateau porteur et l'initiale du quartier maritime suivis de Annexe ou Axe.

Dans les deux cas, et sous réserve que l'annexe soit utilisée en tant que telle et reste à moins de 300 mètres d'un abri (la côte quand le temps permet de débarquer) ou du navire porteur, aucun matériel de sécurité ne sera obligatoire.

Il est cependant vivement recommandé, de toujours avoir à bord d'une annexe un moyen de repérage lumineux. Et en cas de temps peu sûr, des gilets de sauvetage. Rappelons que les trajets en annexe sont chaque année à l'origine de noyades, que le port d'un gilet aurait permis d'éviter.

Lorsque l'annexe est utilisée en dehors de sa fonction d'annexe ou en dehors de la limite de distance précisée ci-dessus, le matériel de sécurité complet correspondant à la distance d'un abri doit se trouver à bord.

Matériel d'armement et de sécurité : les changements concernant le matériel obligatoire sont limités.

Article 240-3.07 Matériel basique, à moins de 2 milles d'un abri

La possibilité de remplacer un mouillage par une ancre flottante disparaît. Ce n'est que la correction d'une aberration du texte de 2008, dont aucun navigateur n'avait compris la logique.

Les bateaux ayant une capacité d'embarquement (c'est à dire le nombre maximal de personnes pouvant embarquer, et non pas le nombre de personnes se trouvant effectivement à bord) peuvent ne pas embarquer de mouillage, sous la responsabilité du chef de bord. Cela ne concerne en pratique que des petits bateaux, à voile ou à moteur.

Article 240-3.09 Harnais de sécurité.

Il est précisé qu'ils doivent être munis "d'une longe (ou sauvegarde)". Les plaisanciers l'avaient deviné !

Article 240-3.12 Equipements individuels de flottabilité = gilets de sauvetage

Les flottabilités sont légèrement modifiées et la période transitoire qui allait jusqu'au 31.12.2009 est terminée.

De 2 à 6 milles d'un abri, un gilet de 100 N est désormais obligatoire (*il n'en fallait que 50 précédemment*). A plus de 6 milles, un gilet de 150 N est désormais imposé (*tolérance pour les gilets de 100 N supprimée*). Ces changements étaient annoncés depuis assez longtemps et ne constituent pas une surprise. La flottabilité pour les gilets des enfants reste de 100 N à toute distance d'un abri, quelque soit leur poids

Article 240-3.16 Radeaux pneumatiques de sauvetage

Le nouvel article actualise les normes auxquelles doivent répondre les radeaux. Les "annexes de sauvetage" de classe IV restent fort opportunément mentionnées bien qu'à notre connaissance il n'y en ait malheureusement aucune sur le marché.

Article 240-3.17 Trousse de secours

Les obligations ne sont pas modifiées : la trousse obligatoire reste minimale. Il est précisé maintenant qu'il s'agit d'un **minimum**. Le complément, que l'UNAN conseille vivement, reste à l'initiative du chef de bord en fonction des risques sanitaires de la navigation envisagée et (nouveau !) "**des personnes embarquées**". Cela impose donc au chef de bord de se préoccuper de la situation médicale particulière et des précautions spécifiques à prendre par les équipiers et passagers.

Les autres modifications apportées par l'Arrêté concernant des dispositions techniques. Les principales d'entre elles sont les suivantes :

- La définition de la catégorie de navigation D. Il est précisé qu'elle inclut aussi la navigation en mer "*dans des eaux côtières protégées et petites baies*" au cours de laquelle les vents peuvent aller jusqu'à la force 4 et "*les vagues atteindre une hauteur significative de 30 cm*". dans le texte de 2008, seules les eaux intérieures étaient mentionnées.
Un autre changement concerne les vagues, toujours pour la catégorie D, au lieu de 50 cm dans le texte initial, il est maintenant précisé "*les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 0,30 m avec des vagues occasionnelles, causées par exemple par des bateaux de passage, d'une hauteur maximale de 0,5 mètre*". Du fait de la définition de la "hauteur significative", cela n'apporte pas de changement pratique par rapport à l'ancien texte.
- Modification des caractéristiques du bateau (article D 240-1.06) : il est possible de monter un nouveau moteur sans formalités administratives tant que l'augmentation de puissance n'excède pas 15 % de celle du moteur avec lequel le bateau avait été certifié à l'origine.
- Le libellé des dérogations accordées aux organismes d'Etat ou de fédérations sportives reconnues est modifié. Le texte antérieur était ambigu et laissait croire à certaines écoles qu'elle pouvaient se dispenser de certains matériels de sécurité. Cela n'est possible que dans des cas bien spécifiés et sous réserve du respect d'autres obligations, à faire approuver par l'autorité administrative concernée (article 240-3.11).

Les autres modifications sont de forme et facilitent la compréhension des textes mais sans conséquences sur le matériel.

En conclusion,

L'UNAN souhaitait certaines de ces modifications et confirmation est une bonne chose. Le petit nombre d'adaptations 21 mois après l'entrée en vigueur du texte de la Division 240 montre que celle-ci a parfaitement supporté l'épreuve du temps, répondant aux attentes de ses concepteurs. Lorsque l'administration a la grande sagesse d'associer toutes les parties concernées, industriels, usagers amateurs, sauveteurs, etc... à l'élaboration d'un texte, celui-ci a de meilleures chances d'être fonctionnel, adapté et appliqué.