MINISTÈRE DU PARTENARIAT AVEC LES TERRITOIRES ET DE LA DÉCENTRALISATION

Arrêté du 11 octobre 2024 portant modification de l’arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (divisions 240, 244) NOR : PTDM2426717A

 La ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, Vu le décret no 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires ;

Vu l’arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution ; Vu l’avis de la commission centrale de sécurité en date du 3 avril 2024 et du 5 juin 2024, Arrête : Art. 1er.

 – La division 240 de l’arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée conformément aux dispositions des articles suivants du présent arrêté.

 Art. 2. – Au III de l’article 240-1.02 « Définitions », l’alinéa suivant est ajouté après le 10 : « 11. Navire à moteur : tout navire autre que les embarcations définies aux alinéas 1 à 10 ci-dessus. »

Art. 3. – A l’article 240-2.01 « Dispositions générales » :

1. A l’alinéa 6, l’expression : « les enfants de 30 kg maximum disposent d’un EIF de 100 N de flottabilité, quelle que soit la distance d’éloignement d’un abri. » est remplacée par : « les enfants de 30 kg maximum disposent d’un EIF de niveau de performance 100, quelle que soit la distance d’éloignement d’un abri. » ;

 2. L’alinéa 7 est remplacé par les dispositions suivantes : « 7. A bord des navires à moteurs de propulsion hors-bord avec commande à la barre ou en déporté, ainsi qu’à bord des véhicules nautiques à moteurs, lorsque ces navires ou véhicules nautiques à moteur en sont équipés, en application des règlementations nationales ou européennes applicables à leur date de construction, le dispositif filaire d’arrêt d’urgence coupant l’allumage ou les gaz en cas d’éjection du conducteur (coupecircuit) doit être relié au poignet, à la jambe ou à un point fixe de l’équipement de flottabilité porté par ce dernier, dès-lors que le moteur est allumé. « Afin de prévenir le risque d’engagement intempestif de l’hélice ou bien de la turbine, lorsque le conducteur ne dispose pas de sa capacité à réagir instantanément avec la main à portée de la commande moteur, le coupecircuit filaire ne doit en aucun cas être modifié (rallongé, déplacé) pour faciliter les mouvements du conducteur sur le navire. « Dans toutes les conditions de navigation, tout déplacement du conducteur sur le navire s’effectue après avoir éteint le moteur ou s’être assuré que ce dernier est au point mort et que l’hélice ne peut être mise en rotation. « Le présent alinéa s’applique également aux navires équipés de coupe-circuits électromagnétiques non filaires. Dans ce cas, lorsque plusieurs personnes sont présentes à bord, l’une d’elles doit rester en permanence au poste de pilotage afin de prévenir le risque d’engagement intempestif de l’hélice ou bien de la turbine. « En navigation, un second coupe-circuit filaire doit pouvoir être rapidement et facilement accessible à bord et son emplacement identifié par l’ensemble des personnes à bord : « – afin de pouvoir redémarrer le moteur par la/les personnes éventuellement restée(s) sur le navire, et ; « – pour aller chercher la personne tombée à l’eau.