

# LA RÉGLEMENTATION FRANÇAISE SUR LA CONSTRUCTION DES BATEAUX DE PLAISANCE DE MOINS DE 24 M

**Par Grégoire Dolto**

Architecte naval,

Consultant Technique et réglementation à la FIN



Depuis 1998, date d'entrée en vigueur de la Directive Européenne sur les bateaux de plaisance de moins de 24 m (Directive 94/25) la réglementation technique française correspondante, la "Division 224" a beaucoup perdu de son pouvoir:

En effet, ses prescriptions techniques ne s'appliquent plus qu'aux bateaux non marqués CE c'est-à-dire essentiellement aux bateaux de construction amateur

Elle continue, par contre, de s'appliquer, dans son chapitre 3 sur le matériel de sécurité obligatoire sur tous les navires, mais que je n'aborderai pas ici.

# LA DIRECTIVE 94/25 CE SUR LES BATEAUX DE PLAISANCE DE MOINS DE 24 M

- Le but de la directive est de permettre aux produits marqués CE de bénéficier de la libre circulation sur tout le territoire communautaire: un bateau marqué CE pourra être vendu librement dans toute l'UE sans qu'un état puisse, pour les aspects couverts par la directive, exiger des prescriptions nationales supplémentaires.
- **Attention**, cette directive permet une libre circulation du bateau en tant que **produit**. Elle autorise cependant chaque Etat membre à éventuellement réglementer les modalités de navigation (dans certaines limites), le matériel de sécurité, les permis, l'immatriculation, etc.

- Cette directive a été modifiée le 16 Juin 2003, essentiellement pour introduire des prescriptions environnementales supplémentaires (limitation des émissions gazeuses et sonores). Cette modification est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006, sauf pour les moteurs 2 temps qui ont eu un an de plus pour se mettre en conformité.
- **La Directive 94/25 est donc modifiée par la directive 2003-44, mais garde son nom d'origine 94/25.**
- Elle est généralement dénommée RCD (Recreational Craft Directive) en anglais.
- Elle s'applique aussi bien aux bateaux de mer qu'à ceux navigant sur les eaux intérieures.
- Comme cette directive s'adresse de fait à tous les constructeurs voulant vendre leurs bateaux sur le marché Européen elle tend à uniformiser la construction et les normes au niveau mondial.

## LES BATEAUX EXCLUS DE LA DIRECTIVE

Sont exclus du champ d'application de la directive :

- Les bateaux destinés exclusivement à la compétition,
- Les Canoës, Kayaks, Gondoles et Hydrocycles,
- Les Planches à Voiles, planches à moteur, etc.
- Les originaux et copies de bateaux anciens conçus avant 1950,
- Les bateaux expérimentaux,
- Les bateaux construits "pour une utilisation personnelle" (construction amateur) qui ne seront pas mis sur le marché pendant une période de 5 ans,
- Les bateaux destinés à recevoir un équipage et à transporter des personnes à des fins commerciales,
- Les Submersibles, les Aéroglisseurs, les Hydroptères.

**Ces bateaux sont, en France , soumis à la Division 224, et ne bénéficient pas de la libre circulation.**

Les VNM (Motos aquatiques) sont inclus dans le champ de la directive depuis le 01/01/2006.

# UNE DIRECTIVE D'INSPIRATION ANGLO-SAXONNE

- Comme la plupart des directives européennes, elle est d'inspiration plus anglo-saxonne que latine, c'est à dire que, tout en favorisant la libre circulation des produits, son but est également d'informer le consommateur sur les capacités du bateau avant d'en réglementer éventuellement son usage.
- C'est une des raisons pour lesquelles elle pose des problèmes aux pays latins, plus habitués à la réglementation et à la répression des infractions qu'à l'information et l'éducation des usagers.
- Cette directive, et les normes (la plupart recommandées mais non obligatoires) qui l'accompagnent, se basent essentiellement sur la force du vent et l'état de la mer correspondant et pas sur la distance d'un abri. Or il est plus facile à un gendarme maritime de verbaliser un skipper trop éloigné de la côte que d'évaluer la force du vent, la hauteur significative des vagues, et trouver s'il y a eu "faute" de naviguer au-delà du domaine "recommandé" pour le bateau.

Elle entraîne également :

- - **Un désengagement de l'Etat.** Celui ci ne s'occupe plus de contrôler et d'approuver avant la mise sur le marché, lequel ne connaît plus de frontières à l'intérieur de la communauté. Chaque état doit par contre effectuer une "surveillance du marché" dans son pays pour s'assurer de la bonne application de la directive.
- - **Une responsabilisation de l'usager,** qui ne se voit plus fixer des limites impératives, mais des recommandations et qui doit agir en conséquence.
- Dès lors le professionnel se trouve également engagé par les informations et recommandations qu'il est tenu de fournir à l'usager (devoir de conseil). D'autant plus que la tendance générale, est celle d'une recherche accrue de la responsabilité du vendeur ou du constructeur.

## L'ORIGINE DE LA DIRECTIVE 94/25

- La France et l'Italie avaient dans les années 80/90 des règles techniques que la commission considérait comme des entraves à la libre circulation des produits.
- Apprenant que l'Europe voulait "ouvrir" le marché européen de la plaisance et craignant d'être submergée de produits de basse qualité, la France a demandé une directive qui garantirait un bon niveau de sécurité, s'inspirant du règlement français (Division 224) qui était le plus complet.
- Ce projet a cependant largement évolué durant son élaboration et les discussions avec les autres pays européens : nous sommes, par exemple, passés des 6 catégories de navigation françaises aux 4 catégories de conception.
- Il est sûr que personne n'imaginait le temps et la quantité de travail que cette directive et ses normes allaient impliquer ! Le travail de normalisation a commencé vers la fin des années 80, et nous y sommes encore (plus de 60 normes)
- La France, bien qu'inspiratrice de la directive, a eu du mal à s'y adapter et a conservé jusqu'en 2005 ses catégories de navigation, issues d'une logique largement différente de celle de la directive.



# UNE DIRECTIVE "NOUVELLE APPROCHE"

- Jusqu'en 1985, les directives étaient élaborées pour chaque produit ou famille de produit, et prévoyaient des spécifications très détaillés. En raison de la difficulté d'élaboration de textes consensuels, certaines directives étaient dépassées par le progrès technique avant même leur adoption.
- C'est pourquoi après 1985, les directives sont devenues des directives "Nouvelle approche" dont l'harmonisation législative est limitée à l'adoption d'exigences essentielles de sécurité et de protection de l'environnement.
- Ces exigences essentielles, assez générales, sont fixées par les directives. Des normes "harmonisées", sont élaborées pour couvrir chacune de ces exigences.
- Très peu de normes ont un caractère obligatoire, et le fabricant garde la possibilité d'appliquer d'autres spécifications techniques pour satisfaire à ces exigences.

- Les normes harmonisées sont une présomption de conformité aux exigences essentielles: elles sont une "condition suffisante", mais pas forcément une "condition nécessaire".
- Seules ces normes "harmonisées" élaborées pour appuyer cette directive rentrent dans les détails. Par exemple la directive dit que "Le bateau doit avoir une stabilité et un franc-bord suffisants compte tenu de sa catégorie de conception" et c'est la norme de stabilité et de flottabilité (3 parties de plus de 50 pages chacune) qui se charge de dire ce que cela implique.
- La conformité à la directive sans conformité aux normes part d'un bon principe, par exemple un constructeur qui construit depuis 10 ans les mêmes bateaux sans problème de structure peut le mettre sur le marché en raison de son expérience satisfaisante sans que son échantillonnage soit nécessairement conforme à la norme d'échantillonnage.
- On voit cependant la difficulté de faire établir ce bon droit en cas de litige ou d'accident surtout devant un juge qui ne connaît rien au bateau.
- **Les avocats et experts ont de beaux jours devant eux !**

# LES NORMES ISO ET CEN HARMONISEES

- L'**ISO** (International Standard Organisation) est une organisation mondiale, basée à Genève, qui publie des normes (plutôt à vocation mécanique) dans le but de favoriser la qualité et la standardisation des produits et donc leur libre circulation. **Les normes ISO sont d'application volontaire.**
- Chaque pays dans le monde a son comité de normalisation qui peut publier des normes au niveau national ou, plus souvent, retranscrire une norme ISO ou CEN dans la langue du pays (ou ne pas la traduire pour les petits pays). Ce sont : l'AFNOR pour la France, le DIN pour l'Allemagne, le BSI pour l'Angleterre, l'ANSI aux USA, etc..
- Le CEN (Comité européen de Normalisation) est l'équivalent européen de l'ISO, sauf que le CEN publie des normes "harmonisées".

- Lorsqu'une directive européenne est élaborée, on décide de "mandater" des normes CEN correspondant aux exigences essentielles de la directive. Ces normes sont "**harmonisées**" lorsque l'Expert CEN pour la directive vérifie qu'elle correspond bien à ces exigences.
- Pour cela il écrit une "Annexe ZB" disant si la norme est conforme à cette exigence et, si elle va au delà, précise où l'on doit s'arrêter dans la conformité. C'est seulement après que la norme a son annexe ZB que la norme CEN est harmonisée après publication au JO de l'UE.
- Pour notre directive, comme il existait déjà un groupe de travail ISO "Petits navires", on n'a pas voulu dupliquer les comités et nos comités sont à la fois ISO et CEN . Il y a d'ailleurs un vote différent au niveau ISO (1 pays /1 voix) ou CEN (les gros pays ont plus de voix). Ce sont des normes EN/ISO
- **Du fait de son mandatement par une directive, la norme harmonisée quitte le statut "*volontaire*" d'une norme ISO pour devenir d'application peut être pas "*obligatoire*" mais "*preuve privilégiée de conformité*".**

- L'ensemble des plus de 60 normes harmonisées est disponible, moyennant finances, dans chaque pays auprès de l'organisme de normalisation correspondant (AFNOR en France).
- L'aspect "payant" de ces normes, jalousement défendu par l'ISO, est extrêmement regrettable dans le cas de normes harmonisées qui sont d'application, nous l'avons vu, quasiment obligatoire, et il va à l'encontre d'une large diffusion des normes. Surtout en France où la réglementation précédente était gratuite.
- Sachant que chaque norme vaut de 50 à 120 € selon le nombre de pages, la liste complète des normes coûte, si on les achète une par une de l'ordre de 4 000 € !
- En France, nous avons de la chance, par rapport à la plupart des pays de l'UE, car la FIN a obtenu de l'Afnor la réalisation de CD ROMs contenant l'ensemble des normes "Petits navires" correspondant à la directive, à des conditions intéressantes. En 2007, le CD Rom de l'Afnor contenant 64 normes est vendu 280 € HT au public, avec réduction pour les renouvellements et les adhérents de la FIN.
- Mais même si l'on a résolu le problème financier, il reste que l'ensemble de ces normes représente plus de 2 000 pages de texte, ce qui est totalement indigeste pour les petits chantiers.

## L'ANNEXE I DE LA DIRECTIVE EN DEFINIT LES EXIGENCES ESSENTIELLES DONT LES 4 CATÉGORIES DE CONCEPTION

Catégorie de conception	Force du vent (échelle de Beaufort)	Hauteur significative de vague (HB <sub>1/3B</sub> ; en mètres)
Bateaux conçus pour la navigation		
A	Plus de 8	Plus de 4
B	Jusqu'à 8 compris	Jusqu'à 4 compris
C	Jusqu'à 6 compris	Jusqu'à 2 compris
D	Jusqu'à 4 compris	Jusqu'à 0,3 compris

- **A. "En haute mer"** : bateaux conçus pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et les vagues une hauteur significative de 4 mètres, sous réserve toutefois des conditions exceptionnelles, et pour lesquels ces bateaux sont, dans une large mesure, autosuffisants.
- **B. "Au large"** : bateaux conçus pour des voyages au large des côtes au cours desquels les vents peuvent atteindre la force 8 et les vagues une hauteur significative jusqu'à 4 mètres.
- **C. "A proximité de la côte"** : bateaux conçus pour des voyages à proximité des côtes et dans les grandes baies, de grands estuaires, lacs et rivières, au cours desquels les vents peuvent atteindre la force 6 et les vagues une hauteur significative jusqu'à 2 mètres.
- **D. "En eaux protégées"** : bateaux conçus pour des voyages dans des eaux côtières protégées, des baies de petite dimension, des petits lacs, rivières et canaux, au cours desquels le vent peut atteindre la force 4 et les vagues une hauteur significative jusqu'à 0,3 mètre, avec des vagues occasionnelles, causées par exemple par des bateaux de passage, d'une hauteur maximale de 0,5 mètre.

## LES EXIGENCES ESSENTIELLES DE SECURITE

- **A - Exigences générales en matière de conception et de construction du bateau**
- **2. Exigences générales :**
- 2.1. Identification du bateau : (N° CIN)
- 2.2. Plaque du constructeur :
- 2.3. Prévention des chutes par-dessus bord et moyens permettant de remonter à bord.
- 2.4. Visibilité à partir du poste de barre principal.
- 2.5. Manuel du propriétaire.
- **3. Exigences relatives à l'intégrité et aux caractéristiques de construction.**
- 3.1. Structures.
- 3.2. Stabilité et franc-bord.
- 3.3. Flottabilité.
- 3.4. Ouverture dans la coque, le pont et la superstructure.
- 3.5. Envahissement.
- 3.6. Charge maximale recommandée par le constructeur.
- 3.7. Emplacement du radeau de sauvetage.
- 3.8. Moyens d'évacuation. (retournement des multicoques, incendie)
- 3.9. Ancrage, amarrage et remorquage.

## LES EXIGENCES ESSENTIELLES DE SECURITE (Suite)

- **4. Qualités manoeuvrières.**
- **5. Exigences relatives aux équipements et à leur installation.**
- 5.1. Moteurs et compartiments moteurs.
- 5.2. Circuit d'alimentation.
- 5.3. Circuits électriques.
- 5.4. Direction.
- 5.5. Appareils à gaz.
- 5.6. Protection contre l'incendie.
- 5.7. Feux de navigation.
- 5.8. Prévention des décharges et installations permettant de transférer les déchets à terre :
- **B. - Exigences essentielles en matière d'émissions gazeuses provenant des moteurs de propulsion.**
- **C. - Exigences essentielles en matière d'émissions sonores.**



<b>NORMES ISO/CEN CORRESPONDANT AUX EXIGENCES DE LA DIRECTIVE 94 / 25</b>		
<b>Chapitre de la Directive concerné</b>		<b>Numéro et titre des Normes EN/ISO</b>
2	Exigences générales	ISO 8666 - Données principales
2.1	Identification de la coque	ISO 10087 - Identification de la coque – Système de codage
2.2	Plaque constructeur	ISO 14945 -Plaque constructeur
		ISO 11192 - Symboles graphiques
2.3	Protection contre la chute par dessus bord et moyens de remontée à bord	ISO 15085 Prévention des chutes d'homme à la mer et remontée à bord
2.4	Visibilité du poste de barre principale	ISO 11591 Champs de vision depuis le poste de barre
2.5	Manuel du propriétaire	ISO 10240 : 1996 Manuel du propriétaire
3.1	Structure - Echantillonnage	ISO 12215 - 1 Matériaux : résines thermodurcissables, renforts en fibres de verre, stratifiés de référence
		ISO 12215 - 2 Matériaux d'âme pour construction sandwich, matériaux enrobées
		ISO 12215 - 3 : Matériaux : acier, aluminium, bois, autres matériaux
		ISO 12215 - 4 Ateliers de construction
		ISO 12215 - 5 : Pressions d'échantillonnage, contraintes admissibles pour monocoques, détermination de l'échantillonnage
		ISO 12215 - 6 Détails de conception et de construction
		ISO 12215 - 7 Multicoques
		ISO 12215 - 8 Gouvernails
		ISO 12215 - 9 Appendices et ancrage du gréement
3.2 et 3.3	Stabilité et Flottabilité	ISO 12217 - 1 Stabilité et flottabilité Bateaux non-voiliers de plus de 6 m de longueur de coque
		ISO 12217 - 2 Stabilité et flottabilité Bateaux voiliers de plus de 6 m de longueur de coque
		ISO 12217 - 3 Stabilité et flottabilité–Bateaux jusqu'à 6 m de longueur de coque

3.4	Ouvertures dans la coque, le pont et les superstructures	ISO 12216 Fenêtres, hublots, tapes et portes – exigences de résistance et d'étanchéité
		ISO 9093 - 1 : Vannes et passes-coque –: Métalliques
		ISO 9093 - 2 Vannes et passes-coque –Non métalliques
3.5	Envahissement	ISO 11812 Cockpits étanches et cockpits rapidement auto-videurs
		ISO 15083 Système de pompes de cale
3.6	Charge maximale recommandée par le constructeur	ISO 14946 Capacité de charge maximale
3.9	Ancrage, amarrage et remorquage	ISO 15084 Ancrage, amarrage et remorquage – Points d'attache
4	Caractéristiques de manœuvrabilité	ISO 11592 Détermination de la puissance maximale de propulsion
5.1.1	Moteurs intérieurs	ISO 8665 : Systèmes et moteurs de propulsion marins – Déclarations et mesures de puissance (2 <sup>ème</sup> édition)
		ISO 15584 Moteurs intérieurs à essence – Composants des circuits d'alimentation et des systèmes électriques
		ISO 16147 Moteurs intérieurs diesel – Composants des circuits d'alimentation et des systèmes électriques
5.1.2	Ventilation	ISO 11105 : Ventilation des moteurs à essence et des compartiments de réservoirs à essence
5.1.4	Démarrage des moteurs hors-bord	ISO 11547 : Protection contre le démarrage avec vitesse en prise
5.2	Circuit d'alimentation	ISO 10088 Circuit carburant installé à demeure et réservoirs carburant fixes
		ISO 21487 Réservoirs essence et diesel installés à demeure
		ISO 7840 : Tuyaux pour carburant résistants au feu
		ISO 8469 : Tuyaux pour carburant non résistants au feu

5.3	Circuits électriques	ISO 88460 – Protection contre l'inflammation des gaz inflammables environnants
		ISO 8849 Pompes de cale électriques
		ISO 9097 Ventilateurs électriques
		ISO 10133 Circuits électriques – Installations à très basse tension à courant continu
		ISO 13297 Circuits électriques – Installation à courant alternatif
5.4	Direction	ISO 8847 Appareil à gouverner – Système à drosses et réas
		ISO 8848 Appareil à gouverner commandé à distance
		ISO 9775 Appareil à gouverner commandé à distance pour moteurs HB et P 15 à 18 kW
		ISO 10592 : 1994 Appareils à gouverner hydrauliques
		ISO 13929 Appareils à gouverner crémaillères et pignons
		EN 15652 Appareils à gouverner commandés à distance pour petites embarcations à tuyères
5.5	Appareils à gaz	ISO 10239 Installations alimentées en GPL
5.6	Protection contre l'incendie	ISO 9094 – 1 Protection contre l'incendie : Bateaux de longueur de coque <15 m
		ISO 9094 – 2 Protection contre l'incendie : Bateaux de longueur de coque de 15 à 24 m
		ISO 14895 Réchauds à carburant liquide
5.7	Feux de navigation	ISO 161880 Feux de navigation électriques
5.8	Prévention des rejets	ISO 8099 Systèmes de rétention
	Pneumatiques et semi-rigides. Tous les chapitres les concernant.	ISO 6185 – 1 Pneumatiques de moins de 8 m – Partie 1 : Bateaux équipés d'un moteur d'une puissance maximum de 4,5 kW
		ISO 6185 – 2 Pneumatiques de moins de 8 m – Partie 2 : Bateaux équipés d'un moteur d'une puissance comprise entre 4,5 kW et 15 kW
		ISO 6185 – 3 Pneumatiques de moins de 8 m – Partie 3 : Bateaux équipés d'un moteur d'une puissance de 15 kW et plus
C	Émissions sonores	ISO 14509 – 1 Mesure du bruit aérien émis par les bateaux de plaisance motorisés
		ISO 14509 – 2 Mesure du bruit aérien émis par les bateaux de plaisance motorisés – Contrôle du bruit utilisant un navire de référence
	Motos aquatiques	ISO 13590 – Véhicules nautiques à moteur – Exigences de construction et d'installation

## LES MODULES PRÉVUS PAR LES DIRECTIVES POUR ETABLIR LA CONFORMITE

(ils ont hélas parfois le même nom que les catégories de conception)

Résumé du choix des modules applicables pour la Directive 94/25 selon la taille et la catégorie de conception		
Catégorie de conception	Longueur de coque LH selon l'ISO 8666	
	2,5 m	12 m
A et B	A bis	B+C ou B+G ou B+F ou G ou H
C	A avec application norme stabilité/ flottabilité (ISO 12217 ou 6185)	
D	A	

- Le module A est l'auto certification complète
  - Pour les bateaux de catégorie C de moins de 12 m, auto certification avec obligation d'appliquer la norme de stabilité/ flottabilité (ISO 12217 bateaux rigides, ISO 6185 pneumatiques)
  - Le module A bis est le module A (auto certification) sauf pour la stabilité/ flottabilité qui doit être vérifiée par un organisme notifié
  - **Modules prévus pour les plus de 12 m:** Module B+ autre module, ou G ou H
  - Le module B+C examen d'un bateau par organisme notifié + garantie par le constructeur que les autres bateaux de la série sont conformes
  - **Le module G** est l'examen d'un bateau à l'unité
  - **Le module H** est l'assurance qualité complète
- On peut choisir un module supérieur au module prévu: Un bateau normalement module A (auto certifié) peut demander à un organisme notifié la vérification complète B.

# LA VÉRIFICATION DE LA CONFORMITÉ

La vérification est effectuée:

- Soit par le constructeur en **auto certification** dans la cas du module A ou C (cas B+C)
- Soit par un **Organisme Notifié** pour les autres modules (Notifié par l'état membres à la Commission Européenne).
- Il y a une trentaine d'organismes notifiés en Europe, dont 2 en France:
- **l'ICNN** (Institut de Certification et de Normalisation dans le Nautisme)
- **Le BV** (Bureau Veritas)

• En plus, bien évidemment d'être conforme, les 4 éléments qui doivent être fournis ou figurer sur le bateau :

## Les 4 éléments du marquage CE

La déclaration écrite de conformité (DEC) selon un format défini

- L'apposition du numéro d'identification du bateau (CIN = Craft Identification Number)
- L'apposition de la plaque constructeur dans le cockpit
- Le manuel du propriétaire (dans le langue du pays de destination)

## QUELQUES PETITES "FINESSES" DE LA DIRECTIVE

- La directive s'applique lors de la première mise sur le marché communautaire d'un produit, cela s'applique donc pour tout bateau, neuf ou très vieux , venant de l'extérieur de l'UE. Il doit alors subir une "approbation après construction" par un organisme notifié. Pour certains bateaux (petits et anciens) cette approbation peut représenter une partie non négligeable du prix du bateau.
- S'il est facile d'établir la preuve de conformité via l'application des normes, il est très difficile pour un organisme de surveillance de marché ou un expert d'établir la **non-conformité** si la bateau ne respecte pas la norme harmonisée correspondante
- Ce qui est exigé c'est le respect de la directive, pas de la norme. Il faut parfois attendre l'avarie ou l'accident pour que le non-conformité soit patente. Dans ce domaine également il y a du pain sur la planche pour les avocats.
- Les normes sont parfois (souvent) mal faites ou n'ont pas tous les cas et leur application est parfois difficile.
- Il y a aussi quelques stupidités dans la directive ( dont l'exigence de trappes de survie en cas de chavirage pour les multicoques à moteur) que la norme ou la RSG ne peuvent pas contredire. Il faut attendre une révision de la directive, et persuader les membres de la commission du bien fondé de la correction.
- Cette directive est transposée dans chaque pays en loi nationale, parfois avec des textes divergent à la fois pour des problèmes de traduction et d'habitudes nationales, et c'est cette loi qui fait foi dans le pays.

- Certains pays immatriculent leurs bateaux, d'autres pas, et même en cas d'immatriculation ne considèrent pas la déclaration de conformité nécessaire pour cette immatriculation (C'est à ma connaissance le cas de l'Allemagne et des Pays bas).
- D'autres, comme la France, sont en position intermédiaire, après avoir eu un modèle de déclaration "franco-français" filigrané et barré de rouge.
- D'autres pays enfin comme l'Espagne (ou les capitaines de ports sont des "potentats" qui abusent régulièrement de leur pouvoir) réclament indûment des documents.
- On retrouve d'ailleurs toujours le clivage Latins / Anglo saxons où les premiers réclament de la paperasse du droit écrit et de la forme tandis que les derniers sont plus intéressés par le fond et le bon droit, même non écrit.
- Les déclarations écrites de conformité doivent être signées par le constructeur (même s'il est en Chine)
- On imagine, avec ce mélange de lois et de nationalités diverses la pagaille juridique devant laquelle on se retrouve rapidement en cas de litige intercommunautaire.
- La définition à multiple entrées des catégories de conception, l'écart énorme entre la catégorie C (où naviguent réellement la plupart des bateaux à moteur) et les catégories supérieures (où il est plus vendeur de classer le bateau), plus les réglementations nationales d'usage (Italie, Espagne, France jusqu'en 2005) sont également une source de confusion et de litiges.
- etc

## LE CHAPITRE 2 DE LA DIVISION 224

- Pour la construction, cette réglementation ne s'applique plus désormais qu'aux bateaux de construction amateur, bateaux conçus exclusivement pour la compétition, hydroptères, sous marins, etc.
- La division 224 avait bien besoin d'un toilettage dans tous les domaines car elle avait peu évolué à l'arrivée de la directive. Elle conservait par exemple les catégories de navigation peu compatibles avec les catégorisations de la directive.
- Ce toilettage a été effectué en 2005, avec cependant quelques "loupés" qui font qu'une nouvelle mouture est en préparation. Un des principaux loupés est que la division 224 rend obligatoire l'application de toutes les normes (même celles qui n'existent pas encore) pour les constructions amateur. On passe d'un référentiel gratuit et simple (une dizaine de pages) à un référentiel payant (cher) de plusieurs centaines de pages. On demande ensuite à l'amateur une déclaration sur l'honneur que le bateau est conforme à toutes les normes, comme c'est quasiment impossible, on lui demande donc un faux !
- C'est pourquoi le Groupe de travail "Division 224" du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance a proposé une nouvelle réglementation technique "Compatible Directive" (c.a.d proche des exigences des normes) qui sera intégrée dans la nouvelle 224 en préparation.
- En revanche, un des aspects positifs de cette révision de la 224 est l'obligation de vérifier la stabilité selon l'ISO 12217 (en auto-certification pour la catégorie C et avec un organisme notifié pour les catégories A et B).



## LA FUTURE REGLEMENTATION FRANCAISE

Les membres de la "Mission navigation de Plaisance" à la Direction des Affaires Maritimes est en train de réaliser un travail de Titan.

J'espère ne pas dévoiler un trop gros secret mais j'ai cru comprendre que la future réglementation aurait à peu près la structure suivante.

- La division 224 a vécu et elle va être remplacée à brève échéance par une série de divisions commençant par 24.
- La 240 qui remplace la 224 Pour les bateaux de moins de 24 m (hors prototypes de course)
- La 241 qui remplace la 225 pour les NUC de moins de 24 m, à voile ou moteur
- La 242 qui deviendra la réglementation pour les navires de plaisance de plus de 24 m
- La 243 qui traitera des prototypes de course de plus ou de moins de 24 m
- La 244 qui traitera des navires traditionnels (moins de 24 m avant 1950, ou plus de 24 m d'avant 1965 correspondant au MOU de Copenhague)