



**DIRECTION DE LA MER
SUD OCEAN INDIEN**

**PROCES – VERBAL N° 017/01
COMMISSION REGIONALE DE SECURITE**

QUESTION D'ORDRE GENERAL

**Prescriptions relatives pour une mise en conformité avec la
réglementation sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SVHM) des barques
de pêche existantes de moins de 12 mètres exploitées à Mayotte et ne détenant
pas de permis de navigation**

2ème examen

Procès-verbaux antérieurs :	PV-CRS 14/02 du 18 juin 2009
-----------------------------	------------------------------

La question d'ordre générale relative aux prescriptions minimales requises pour une mise en conformité avec la réglementation sur la sauvegarde des vies humaines en mer des barques de pêche de moins de 12 mètres exploitées à Mayotte et ne détenant pas de permis de navigation avait fait l'objet du PV CRS 14/02 du 18 juin 2009. Cette étude ne portait que sur les barques dites « YAMAHA » de 5,80m et 7,07m.

Le directeur de la mer sud océan indien a souhaité que le dossier soit de nouveau étudié, car force est de constater qu'aucune démarche n'a été entreprise par les armateurs locaux pour engager les travaux nécessaires à la mise en conformité des barques dont le cahier des charges validé par la CRS n°14/02 du 18 juin 2009 semble illusoire à mettre en place au regard des contraintes techniques et des compétences des chantiers locaux. En outre, si ces barques ne se voient délivrer qu'une attestation de visite, il n'en demeure pas moins que ces visites effectuées par l'antenne du centre de sécurité des navires Sud Océan Indien engagent la responsabilité de l'agent bien que celles-ci ne se déroulent sur aucun fondement juridique. D'autre part, il apparaît que ces visites ne sont qu'un prétexte pour certains à obtenir de l'essence détaxée.

En conséquence, il a été décidé de porter l'étude sur l'ensemble des barques de pêche professionnelles enregistrées au fichier local de Mayotte et ayant fait au moins l'objet d'une visite de sécurité par l'autorité compétente depuis le 1er janvier 2005.

Il est donc proposé à la Commission d'examiner une proposition de régularisation de la situation administrative de ces barques en permettant leur mise en service sur la base de la division 227 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987. Cette étude porte sur l'ensemble des chapitres du règlement tout en sachant que ces barques ne détiennent aucun plan de structure et n'ont jamais fait l'objet d'un suivi de construction.

C 0 - GÉNÉRALITÉS

L'article 110-2.01 alinéa 3 du règlement annexé à l'arrêté du 23/11/1987 permet à l'autorité compétente de dispenser un navire d'une partie des dispositions de celui-ci qui s'appliquent à la catégorie de navigation pour laquelle il est approuvé, si des restrictions sont imposées à la navigation à l'intérieur de cette catégorie.

Ces restrictions peuvent porter sur des caractéristiques autres que géographiques de la navigation, telles que notamment :

- les conditions météorologiques ;
- le nombre de personnes embarquées ;
- la durée de la navigation ;
- la possibilité de recevoir des secours ;
- le caractère saisonnier de l'exploitation ;
- le type d'activité du navire dans les zones non sujettes au mauvais temps.

L'article 227-1.04 requière les pièces suivantes pour toute constitution d'un dossier :

- une déclaration de mise en chantier ;
- une déclaration de l'armateur précisant :
 - ✓ les types d'exploitation prévus ;
 - ✓ la désignation précise du matériel de pêche et sa masse ;
 - ✓ la masse des captures et sa répartition à bord ;
- une coupe transversale d'échantillonnage au maître ;
- un plan des formes ;
- un plan d'ensemble ;
- une fiche de renseignements généraux ;
- le procès-verbal de réception en usine du moteur, ou la déclaration de puissance établie par le constructeur ;

- un jeu de schémas concernant les installations ci-dessous :
 - ✓ installation et circuit de combustible ;
 - ✓ circuits d'eau de mer, d'assèchement et d'incendie ;
 - ✓ installation électrique ;
- un bilan électrique.

L'armateur doit transmettre en outre un calcul justificatif, réalisé par le chantier de construction du navire, attestant des efforts de poids et de poussée maximaux, ainsi que la puissance propulsive maximale correspondante, que la structure arrière du navire peut supporter.

Avis de la commission (proposition du rapporteur)

L'armateur devra :

- avoir préalablement entamé les démarches nécessaires auprès de l'Unité Territoriale de Mayotte de la DM/SOI pour immatriculer son navire conformément aux textes en vigueur ;
- en application de l'article 110-2.01 alinéa 3 du règlement annexé à l'arrêté du 23/11/1987, fournir :
 - ✓ une fiche de renseignements généraux
 - ✓ une déclaration précisant le type d'exploitation prévu, la désignation précise du matériel de pêche et sa masse et la masse des captures et sa répartition à bord
 - ✓ une copie des factures des moteurs installés à bord
 - ✓ un jeu de schéma concernant l'installation électrique si la barque en est équipée

En outre :

- La navigation est limitée à la quatrième catégorie (navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles au-delà de la limite des eaux abritées où se trouve son port de départ).
- L'embarquement est limité à 3 personnes maximum sur les barques jusqu'à 7m de longueur et de 4 personnes sur les barques strictement supérieures à 7 m.
- La durée maximale de navigation est de 12 heures.
- La puissance propulsive est limitée :
 - ✓ à 36,77 kw sur une barque d'une longueur inférieure ou égale à 7m
 - ✓ à 2 x 29,4 kw sur les barques strictement supérieures à 7m
- Les techniques de pêche se limitent à la pêche au filet sans aide mécanique, à la ligne et à la palangre.
- Afin d'éviter la substitution des coques existantes par des coques d'importation illégale, un scellé sera posé sur le tableau arrière de chaque barque mise aux normes à l'issue de la visite de mise en service.

C 1 – CONSTRUCTION COQUE ET FRANC-BORD

L'Article 227-1.04 § 2 stipule que « Les plans de structure et d'échantillonnage sont visés au préalable par une société de classification agréée, selon les dispositions du paragraphe 3 ».

§3. Examen de la structure :

3.1 La solidité générale et le mode de construction de la coque, et le cas échéant des superstructures fermées, des roufs, de la timonerie, des tambours de machines, des descentes et des autres structures résistantes ainsi que de l'équipement principal intéressant l'étanchéité sont examinés et visés par une société de classification agréée.

La vérification de la résistance à la fissuration progressive sous charges cycliques ou chocs n'est pas requise au titre de cet examen.

A cet effet l'armateur du navire transmet à la société de classification les documents suivants :

- *plan d'ensemble, comportant les dimensions principales, le tirant d'eau, la vitesse maximale prévue et les mentions de navigation et de service ;*
- *plan de coupe au maître, indiquant les propriétés mécaniques des matériaux et l'espacement des couples ;*
- *plan de charpente avant et de charpente arrière ;*
- *plan de structure générale ;*
- *plan des panneaux d'écouilles avec les charges à considérer ;*
- *plans et documents relatifs à la construction et à l'étanchéité de la timonerie.*

Les documents sont datés et portent la mention de leur origine, ainsi que leur indice de révision.

Les renseignements exigés à deux ou plusieurs des rubriques ci-dessus peuvent être réunis sur un même document, sous réserve que leur clarté et leur lisibilité ne soient pas affectées par une telle disposition.

3.2 L'intervention de la société de classification conduit à la délivrance d'une attestation indiquant les caractéristiques de service et de navigation ainsi que, le cas échéant, la puissance motrice prise en compte.

L'article 227-1.05 requière « *Le navire est équipé de pavois, rambardes ou garde-corps garantissant la sécurité des personnes et prévenant contre les chutes à la mer. La hauteur minimale de ces protections est de 0,75 m. Sur les navires pontés ou semi-pontés, si la hauteur du pavois est inférieure à 0,75 m, cette hauteur devra être atteinte au moyen d'une solide main-courante.* »

Conformément à l'article 227-1.07 relatif aux visites à sec des navires, il sera procédé à un examen détaillé des œuvres vives et des éléments de la structure. L'inspecteur pourra requérir tout avis d'un expert conformément à l'article 120-2.04 en cas de doute sur l'intégrité de la structure.

La structure de la coque doit être entièrement visible. Les planchers non démontables ou les doubles coques (contre moulages) ne sont pas admis.

En outre, conformément à l'article 227-1.05, les barques seront équipés d'une main courante portant la hauteur de pavois à 750mm pour garantir la sécurité des personnes et prévenir les chutes à la mer.

Avis de la commission (proposition du rapporteur)

Le CSN procèdera à un examen détaillé des œuvres vives et des éléments de la structure des navires dans le cadre de visites spéciales de coque à sec. L'inspecteur en charge pourra requérir tout avis d'un expert conformément à l'article 120-2.04 en cas de doute sur l'intégrité de la structure.

C 2 – STABILITE

Critère réglementaire pour les réserves de flottabilité: art 227-2.03 : « Les navires non pontés sont équipés d'une réserve de flottabilité égale en dm³ aux masses en kilogramme additionnées de la coque, du matériel d'armement et du moteur et du quart du poids du chargement maximum autorisé ».

La mise en place de réserve de flottabilité sur ces barques engendrant un sur poids non négligeable et surtout une incertitude dans le temps sur l'intégrité des réserves de flottabilité ajoutées, il est dérogé à cette obligation réglementaire.

De plus, l'article 227-7.03 sur l'emport des engins flottants prévoit que les navires suivants peuvent déroger à l'article 227-2.03 :

1. *les navires pratiquant une navigation de 4ème catégorie armés en cultures marines ou en cultures marines et petite pêche ;*
2. *les navires de longueur inférieure ou égale à 7 mètres pratiquant une navigation de 4ème catégorie ;*

3. *les navires de plus de 7 mètres bénéficiant d'une exemption au titre de l'article 227-7.02 paragraphe 3 ;*
4. *les navires pratiquant une navigation de 5ème catégorie, qui ne sont pas dotés d'une réserve de flottabilité satisfaisant aux dispositions de l'article 227-2.03 ou équipés du radeau de sauvetage visé par l'article visé par l'article 227-7.02, doivent être équipés d'un engin flottant d'un type approuvé d'une capacité suffisante pour supporter toutes les personnes présentes à bord.*
5. *Cet engin flottant est arrimé à l'extérieur, de façon à être immédiatement accessible. La bouée de sauvetage peut être considérée comme engin flottant pour une personne.*

Par ailleurs le §3 de l'article 227-7.02 stipule que les navires dont la longueur est supérieure à 7 mètres pratiquant une navigation de 4ème catégorie qui ne satisfont pas aux conditions d'exception du paragraphe 2 peuvent être exemptés de l'emport du radeau de sauvetage prévu lorsqu'ils justifient de certaines conditions d'exploitation ou de certains aménagements, expressément définis par le directeur régional des affaires maritimes après avis de la commission régionale de sécurité compétente. Dans le cas d'une exemption d'emport de radeau, les marins embarqués doivent être porteurs d'un vêtement à flottabilité intégrée (VFI) portant le marquage CE du type "100N (NF/EN/395)", du type "150N (NF/EN/396)" ou du type "275N (NF/EN/399)" ou approuvé conformément à l'item A.1/1.4 de la division 311 du présent règlement.

En complément des engins flottants, les marins devront porter en tout temps un vêtement à flottabilité intégré tel que requis par le paragraphe 3 de l'article 227-7.02.

Avant toute mise en service, une évaluation de la stabilité sera réalisée conformément à l'article 227-2.04 correspondant à l'état de chargement suivant :

- 10 p. 100 des matières consommables (combustible, eau, huile) ;
- présence du matériel de pêche au complet et placé à son emplacement normal ;
- cale à poisson vide ;
- présence d'une masse simulant en grandeur et position la masse maximale des captures et autres masses parasites pouvant être remontées par les engins de pêche, et/ou stockées sur le pont.

Par ailleurs, l'alinéa 4 de l'article 227-2.03 dispose que « la protection contre l'envahissement par l'arrière doit être assurée par un caisson étanche sur l'avant du tableau, de même hauteur que la lisse, et de dimensions suffisantes pour le basculement du moteur ».

Avis de la commission (proposition du rapporteur)

Les barques seront équipées d'un engin flottant d'un type approuvé d'une capacité suffisante pour supporter toutes les personnes présentes à bord.

Les marins embarqués doivent porter un vêtement à flottabilité intégrée (VFI) portant le marquage CE du type "100N (NF/EN/395)", du type "150N (NF/EN/396)" ou du type "275N (NF/EN/399)" ou approuvé conformément à l'item A.1/1.4 de la division 311

La protection contre l'envahissement par l'arrière sera assurée par un caisson étanche sur l'avant du tableau, de même hauteur que la lisse.

Les dimensions du caisson devront permettre le basculement du moteur.

Un essai de insubmersibilité, avec l'équivalent en poids et en position des moteurs, donnant satisfaction permettra de déroger à cette disposition.

C 3 – ASSECHEMENT

Il sera embarqué un seau de 7 litres et une écope.

Avis de la commission (proposition du rapporteur)

Les barques seront équipées d'un seau de 7 litres et d'une écope

C 4 – MACHINE-ELECTRICITE

L'article 227-3.09 relatif au stockage du combustible pour moteur hors-bord prévoit que « *Le navire est équipé d'un réservoir spécial dont la construction est particulièrement soignée compte tenu des risques ; en particulier, le débordement accidentel doit se déverser à l'extérieur. Un dégagement ou une prise d'air est installé. Si l'approvisionnement direct en carburant ne peut être assuré, il est installé un compartiment spécial pour y déposer les réservoirs portatifs. Le fond et les parois latérales de ce compartiment sont étanches et il est équipé d'un anguille pour l'évacuation vers l'extérieur des fuites éventuelles. Aucune manipulation de carburant ne doit être faite à bord ; un dispositif simple et sûr doit permettre la mise en service de l'un ou l'autre des réservoirs portatifs* ».

Les barques sont toutes pourvues de réservoirs portatifs.

Il est fait application du chapitre 5 de la division 227 dans le cas d'une installation électrique, notamment les articles 227-5.04 sur les installations du domaine I et 227-5.06 sur les batteries d'accumulateurs.

Avis de la commission (proposition du rapporteur)

Les réservoirs portatifs ne devront pas excéder une capacité unitaire à 50 litres et devront disposer d'un marquage CE montrant la conformité à la norme ISO 13591, et correctement assujettis.

Aucune manipulation de carburant ne doit être faite à bord ; un dispositif simple et sûr doit permettre la mise en service de l'un ou l'autre des réservoirs portatifs.

Les moteurs de propulsion employés sur ces barques disposant de deux moyens de lancement (électrique et manuel), il n'est pas requis que l'installation soit composée de deux batteries permettant d'une part le lancement du moteur et d'autre part d'alimenter les servitudes.

Le cas échéant, le circuit électrique peut être simplifié selon le schéma suivant : une seule batterie dotée d'un coupe-batterie sur chaque polarité alimentant les servitudes et le moteur dans le cas d'un démarrage électrique.

C 5 – INCENDIE

L'article 227-4.04 prévoit que « Tout navire de longueur inférieure à 8 mètres est équipé d'au moins un extincteur à poudre polyvalent d'une capacité minimale de 4 kg ».

Avis de la commission (proposition du rapporteur)

Il devra être embarqué au minimum 2 extincteurs à poudre polyvalente de 2kg.

C 6 – SAUVETAGE

Il est fait application du chapitre 227-7 et des obligations mentionnées supra au chapitre 2 sur la stabilité.

Avis de la commission (proposition du rapporteur)

Les barques seront équipées d'un engin flottant d'un type approuvé d'une capacité suffisante pour supporter toutes les personnes présentes à bord.

Les marins embarqués doivent porter un vêtement à flottabilité intégrée (VFI) portant le marquage CE du type "100N (NF/EN/395)", du type "150N (NF/EN/396)" ou du type "275N (NF/EN/399)" ou approuvé conformément à l'item A.1/1.4 de la division 311

C 7 - SECURITE DE LA NAVIGATION

Il est embarqué le matériel d'armement réglementaire prévu pour la 5ème ou 4ème catégorie de navigation prévu par le chapitre 227-6 de la réglementation.

En outre, conformément à l'article 227-6.03, un réflecteur radar « est installé, en un endroit dégagé et à poste fixe ». Ce réflecteur radar est conforme à l'item A.1/1.33 ou A.1/4.39 de la division 311 du présent règlement.

Par ailleurs, la réglementation, en son article 227-6.04 prévoit que :

«1. Les navires ne doivent pas porter de feux ou marques autres que ceux prescrit par le présent article ...

3. les navires non pontés sont équipés de feux de pêche et de feux de côté rouge et vert installés à poste fixe, le feu blanc de pêche pouvant tenir lieu de feu blanc de route. Les navires non équipés de feux de navigation installés à poste fixe ne peuvent pratiquer qu'une navigation diurne ».

D'autre part, l'article 227-6.08 relatif aux Installations de mouillage prévoit :

Longueur du navire (m)	Masse de l'ancre (kg)	Diamètre de la chaîne (mm)	Diamètre du câblot (mm)
$L < 6$	10	6	14
$6 \leq L < 8$	14	8	16

Avis de la commission (proposition du rapporteur)

Les barques devront être munies du matériel d'armement réglementaire prévu pour la catégorie de navigation envisagée.

Les barques devront être équipées d'un réflecteur radar conforme à la division 311

En raison de l'absence d'électricité à bord et en référence à la règle 23 c) II) du R.I.P.A.M (navire inférieur à 7 m et ne dépassant pas 7 nds), il est proposé à la commission que les barques n'aient à montrer qu'un feu blanc visible sur tout l'horizon. Les feux de navigation peuvent avoir une alimentation électrique autonome.

Le déplacement des barques étant nettement inférieur à celle des navires de pêche de moins de 12 mètres traditionnels, la composition de la ligne de mouillage doit être la suivante :

Longueur du navire (m)	Masse de l'ancre (kg)	Diamètre de la chaîne (mm)	Diamètre du câblot (mm)
$L < 6$	7	6	14
$6 \leq L < 8$	10	6	14

La longueur de la chaîne est au moins égale à celle du navire.

La longueur du câblot est au moins égale à trois fois la profondeur des parages habituellement fréquentés avec un minimum de 5 fois la longueur du navire.

C 8 – RADIOCOMMUNICATIONS

Pour une navigation en quatrième et en cinquième catégorie (eaux abritées), il est requis un téléphone cellulaire compatible avec un opérateur présent à Mayotte et une VHF marine portative.

Avis de la commission (proposition du rapporteur)

Une VHF marine portative est requise et un téléphone cellulaire compatible avec un opérateur présent à Mayotte est préconisé.

C 12 – DOTATION MEDICALE

L'annexe 217- 3.A.1. stipule qu'une dotation médicale C soit embarquée sur les navires restant moins de 24 heures à la mer et restant très près des côtes ou ne disposant pas d'aménagements autres qu'une timonerie.

Toutefois, l'article 217-3.04 prévoit que « sur avis du médecin chef régional des gens de mer, le chef du centre de sécurité peut adapter, en tant que de besoin, la dotation médicale du navire pour tenir compte de conditions particulières relatives à ses installations, à la navigation effectuée et aux personnes transportées ».

Avis de la commission (proposition du rapporteur)

Les barques de pêche en 4ème ou 5ème catégorie doivent embarquer une dotation médicale allégée du fait des compétences de l'équipage et de l'absence de timonerie.

La dotation médicale allégée (voir liste du PV 014/02 du 18/06/2009) est autorisée pour les barques ne s'éloignant pas de plus d'une heure d'un port ou d'un abri où des secours peuvent être prodigués.

CONCLUSION :

Étude close

Le PV-CRS 14/02 du 18 juin 2009 est abrogé par le présent procès-verbal.

APPROBATION

Les avis émis par la commission régionale de sécurité sont approuvés

Le : **15 AVR 2011**

E. LEVERT

Administrateur en chef des affaires maritimes,
directeur de la mer sud océan indien

Le secrétariat de la commission est chargé de notifier le présent procès-verbal à l'armateur et au CSN chargé de la mise en service du navire.

NOTA : Selon l'article 35 du décret 84-810 du 30.08.1984 modifié les intéressés sont informés que les recours non suspensifs contre les décisions prises peuvent être portés devant le ministre chargé de la marine marchande, dans un délai de 15 jours francs à compter de leur notification.