

Le Port, le 16/12/2025

Centre de sécurité des navires
sud océan Indien

Décision n°406-DMSOI-2025

Le directeur de la mer sud océan Indien

Vu le Code des transports ;

Vu le décret n°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 ;

Vu le procès-verbal n° 55 CONS 01 relatif aux radeaux de plaisance de la commission régionale de sécurité de La Réunion, lors de la séance du 10 décembre 2025 ;

DÉCIDE

Article 1^{er} :

de suivre les avis formulés par la commission régionale de sécurité de La Réunion dans le procès-verbal n° 55 CONS 01 relatif aux radeaux de plaisance.

Article 2 :

En application du Code des transports, du décret et de l'arrêté susvisé, il appartient aux exploitants de navires ou à leurs représentants, de se conformer à ces avis, tels que mentionnés au procès-verbal.

Le directeur de la mer

Nicolas LE BIANIC

Nicolas LE-BIANIC
nicolas.le-bianic
bianic

Signature
numérique de
Nicolas LE-BIANIC
nicolas.le-bianic
Date : 2025.12.17
07:46:15 +04'00'

Nota : La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux ou hiérarchique, dans un délai de deux mois.

Les recours prévus à l'article 35 du décret n°84-810 sont formés devant le ministre chargé de la mer (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer – Direction des Affaires Maritimes – Bureau de la Réglementation et du Contrôle de la Sécurité des Navires – STEN2) dans un délai de quinze jours à compter de la notification de la décision contestée, préalablement à tout recours contentieux.



DIRECTION DE LA MER SUD OCÉAN INDIEN

PROCES – VERBAL N° CONS 55/01 COMMISSION RÉGIONALE DE SÉCURITÉ

séance n°55 du 10 décembre 2025

Contexte :

En 2024, le CSN SOI a constaté que des radeaux de plaisance avaient été installés à bord de plusieurs navires professionnels non pontés exploités en troisième catégorie de navigation restreinte dans le cadre de la PAL.

Réglementation applicable

La division 227 applicable aux navires de pêche de longueur Ht inférieure à 12 m prévoit pour les radeaux de plaisance les dispositions suivantes :

Article 227-7.02 - Radeau de sauvetage

1. *Tout navire pratiquant une navigation de 3ème catégorie doit être équipé d'un radeau de sauvetage gonflable approuvé d'une capacité suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.*

2. *Tout navire de plus de 7 mètres pratiquant une navigation de 4ème catégorie à l'exception d'un navire doté d'une réserve de flottabilité satisfaisant aux dispositions de l'article 227-2.06, doit être équipé d'un radeau de sauvetage gonflable approuvé d'une capacité suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.*

3. *Toutefois, les navires dont la longueur est supérieure à 7 mètres pratiquant une navigation de 4e catégorie qui ne satisfont pas aux conditions d'exception du paragraphe 2 peuvent être exemptés de l'emport du radeau de sauvetage prévu par le chef du centre de sécurité des navires compétent ou son délégué. Dans le cas d'une exemption d'emport de radeau, les marins embarqués doivent être porteurs d'un vêtement à flottabilité intégrée (VFI) de flottabilité minimale 150 N, conforme à la directive 89/686/CEE, relative aux équipements de protection individuelle ou approuvé conformément à l'item MED.1/1.4 du règlement d'exécution, en vigueur, portant indication des exigences de conception, de construction et de performance et des normes d'essai relatives aux équipements marins.*

4. *Les radeaux sont :*

a. *d'un type approuvé conformément à la division 311, ou*

b. *sont de classe VI ou de classe V-PRO, d'un type approuvé et conformes aux dispositions de la division 333, qui prévoit notamment un ber de stockage et un système de largage hydrostatique approuvés et installés par un professionnel agréé par le fabricant.*

Article 227-1.03 - Restrictions à la navigation

1. Les navires ne sont pas autorisés à pratiquer une navigation au-delà des limites de la 3^e catégorie, sauf accord du directeur interrégional de la mer.

2. Seuls les navires pontés sont admis en 3^e catégorie.

3. Les navires non pontés ne sont autorisés à pratiquer qu'une navigation de 4^e ou de 5^e catégorie.

4. Toutefois pour les zones de compétence relevant du CSN implanté à Fort-de-France et des départements de la Réunion et de Mayotte relevant du CSN implanté au port de la Réunion :

- les navires non pontés de longueur supérieure à 7 mètres peuvent être autorisés à effectuer une navigation en 3^e catégorie, dans les conditions définies par l'autorité compétente. Néanmoins ces navires restent soumis aux exigences définies à l'annexe 227-A.1.

- les navires non-pontés d'une longueur supérieure à 5,50 m relevant de la zone de compétence des départements de la Réunion et de Mayotte relevant du CSN implanté au port de la Réunion, peuvent être autorisés à effectuer une navigation en 3^e catégorie, sans toutefois dépasser 8 milles d'un abri, dans des zones et selon des conditions déterminées par le directeur interrégional de la mer Sud-Océan Indien. Ces navires sont alors soumis aux exigences minimales définies à l'annexe 227-A.1.

ANNEXE 227-A.1 - Dispositions spécifiques minimales applicables aux navires définies en application de l'article 227-1.03**Prescriptions générales**

L'autorité compétente peut dispenser des exigences applicables aux navires pontés les navires exploités en 3^e catégorie, à l'exception de l'emport des équipements suivants :

- vérification de la présence de réserves de flottabilité (conformément à l'article 227-2.06) ;
- présence d'une alarme de montée d'eau dans le compartiment moteur pour les navires équipés d'un moteur fixe, (conformément aux dispositions de l'article 227-2.12) ;
- extinction fixe pour le compartiment moteur pour les navires équipés d'un moteur fixe ;
- présence de coupe-circuit sur chaque moteur de propulsion hors-bord ;
- 2 extincteurs à poudre de 2 kg ;

— embarquement d'un radeau de sauvetage d'un type approuvé conformément à la division 311 ou 333 du présent règlement :

- 1 brassière par personne d'un modèle approuvé ;
- 1 bouée couronne + appareil lumineux automatique ;
- 3 fusées rouges à parachute ;
- 2 fumigènes flottants ;
- 1 réflecteur radar d'un type approuvé ;
- 1 radio balise de localisation des sinistres ou une balise de survie personnelle₂ ;
- 1 émetteur/récepteur VHF fixe ;
- 1 ancre flottante adaptée à la taille du navire ;
- 1 paire de jumelles marine ;
- 1 moyen de signalisation sonore, pneumatique ou électrique ;
- 1 dotation médicale de type C restreinte,

Embarquement de passagers**Article 227-10.05 - Equipements de sauvetage**

1. Le nombre et la capacité des moyens de sauvetage requis au chapitre 7 de la présente division sont suffisants pour l'ensemble des personnes à bord (équipage + passagers).

Toutefois, l'emport d'un radeau classe V plaisance n'est pas autorisé pour ce type d'activité.

Bilan

Les radeaux de plaisance ne répondent pas aux normes prévues par la réglementation. Concrètement les différences fonctionnelles essentielles résident au niveau des 2 points suivants :

- Absence de largueur hydrostatique

Les radeaux de plaisance nécessitent d'être manœuvrés manuellement pour la mise à l'eau et le déclenchement.

- Container des radeaux

Les radeaux de plaisance sont proposés soit en containers rigides prévus pour être entreposés sur le pont à l'extérieur du navire, soit en sacs souples prévus pour être stockés à l'abri à l'intérieur du navire. Le choix des armateurs s'est intégralement porté sur les sacs souples, afin de limiter l'encombrement sur le pont, avec un stockage au niveau de coffres intérieurs.

Risques associés :

- a) Non libération et non percussion automatique du radeau en cas de retournement ou immersion rapide du navire.
- b) Disponibilité difficile voire impossible du radeau en cas de retournement ou immersion rapide du navire.

Analyse :

Au-delà de la non-conformité réglementaire, l'embarquement de radeaux de plaisance à bord des navires de pêche professionnelle de moins de 12 mètres entraîne un risque important pour les membres d'équipage en cas de retournement ou d'immersion rapide du navire, ce qui correspond à l'accidentologie essentielle de ce type de navires.

Le bureau de la réglementation STEN 2 de la DGAMPA a été consulté et a confirmé les dispositions réglementaires applicables et l'absence de dérogation possible sur ce point.

Action du CSN SOI :

Un retour à une application stricte de la réglementation est engagé avec :

- 1) Les navires neufs doivent systématiquement être équipés de radeaux conformes.
- 2) La mise en conformité systématique et immédiate en cas de :
 - remplacement du radeau existant ;
 - changement des conditions d'exploitation.
- 3) La CRS émet un avis favorable pour un délai maximal de remise en conformité des navires existants limité à 2 ans à partir de la date de notification par le CSN SOI.**

Dispositions compensatoires : (articles 49 et 55 du décret 84-810)

Afin de maintenir un niveau de sécurité équivalent pendant cette période de transition, la CRS identifie les dispositions compensatoires suivantes :

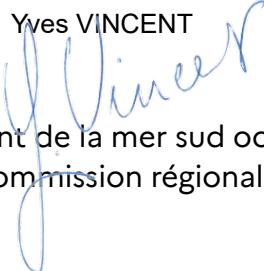
1) Maintenir le radeau sûrement et rapidement accessible :

En navigation, le radeau doit être maintenu libre de toute obstruction, stocké en dehors des coffres ou rangements fermés, afin de le maintenir disponible sûrement et rapidement en cas d'urgence.

2) Éviter de perdre le radeau à la mer :

En navigation le patron devra choisir des conditions météorologiques adaptées (vent et état de la mer). Le radeau devra être stocké de manière appropriée afin de ne pas risquer de le perdre. Il appartient au patron d'adopter la méthode la plus adaptée et qui correspond le mieux à son exploitation. Exemples : amarrage du radeau permettant une libération rapide en cas de besoin, stockage au niveau d'un bac saisi à l'extérieur du navire, ...

Le Port le 10/12/2025

Yves VINCENT


Directeur adjoint de la mer sud océan Indien
Président de la commission régionale de sécurité

