

ATTENTION !

Des dispositions contenues dans les articles 17 et 19 du présent arrêté sont en contradiction avec le décret 91-731 du 23 juillet 1991 et l'arrêté du 19 décembre 2003 visés ci-dessous. Ces dispositions, qui concernent les certificats de capacité pour la conduite des bateaux de commerce, figurent en caractères rouges dans le texte. Il convient de remplacer les catégories de certificat abrogées par les nouvelles catégories.

L'article 29 fait référence à l'article 6 du décret du 17 avril 1934, article abrogé.

© Direction des Journaux Officiels **TEXTE CONSOLIDE AU 20/12/2006**

**Arrêté du 02 septembre 1970
relatif à la sécurité des bateaux à passagers non soumis à la réglementation maritime
modifié par les arrêtés des 9 mai 1980, 13 juillet 1998, 19 décembre 2003 et 20 décembre 2006**

Le ministre de l'équipement et du logement,

Vu le décret du 17 avril 1934 portant règlement d'administration publique et réglementant le service des bateaux, engins stationnaires et établissements flottants ayant une source d'énergie à bord et des barges susceptibles d'être intégrées dans un convoi poussé ou d'être propulsées et non soumis à la réglementation de la navigation maritime, ensemble les décrets qui l'ont modifié ;

Vu le décret n° 57-1161 du 17 octobre 1957 fixant la classification des matériaux et éléments de construction par rapport au danger d'incendie dans les établissements recevant du public ;

Vu le décret n° 70-810 du 2 septembre 1970 portant règlement d'administration publique et relatif à la sécurité des bateaux à passagers non soumis à la réglementation de la navigation maritime, notamment son article 8 ;

Vu le décret n° 91-731 du 23 juillet 1991 relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux circulant ou stationnant sur les eaux intérieures ;

Vu l'arrêté du 19 décembre 2003 relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux de navigation intérieure ;

Sur la proposition du directeur des ports maritimes et des voies navigables,

Arrête :

**CHAPITRE 1^{er}
Définitions**

**Article 1
Classement des voyages**

Les voyages des bateaux à passagers sont classés, par décision du ministre chargé des travaux publics, en deux groupes, en fonction des difficultés de navigation sur la voie d'eau empruntée. Sont en principe classés dans le premier groupe de voyages effectués sur les plans d'eau susceptibles d'être le siège de forts courants, d'une agitation importante, d'un trafic intense ou comportant des obstacles rendant la navigation difficile.

Par ellipse, on appelle :

- a) Bateau du 1^{er} groupe, les bateaux à passagers effectuant des voyages du 1^{er} groupe ;
- b) Bateaux du 2^e groupe, les bateaux à passagers effectuant des voyages du 2^e groupe ;

**Article 2
Poids des passagers**

Lorsque, dans un calcul ou une expérience, on doit tenir compte du poids d'un passager, ce poids est fixé conventionnellement à 75 kg, et son centre de gravité est considéré comme étant à 1,10 mètre au-dessus du pont où il est supposé se trouver.

**Article 3
Franc-bord**

On entend par :

1. *Pont de franc-bord* : pont complet le plus élevé possédant pour toutes les ouvertures situées sur les parties exposées des moyens permanents de fermeture dont l'étanchéité et la résistance sont suffisantes et au-dessous duquel les ouvertures pratiquées dans le bordé sont munis de dispositifs permanents de fermeture étanche.
2. *Milieu du bateau* : milieu de la longueur mesurée hors bordé entre l'étrave et l'étambot, à la flottaison maximale permettant de satisfaire les conditions de flottabilité. Pour les bateaux à arrière carré, la longueur est mesurée jusqu'à la face extérieure du tableau.
3. *Marque d'enfoncement* : le plan du plus grand enfoncement est un plan horizontal matérialisé sur le bateau par l'arrête inférieure des marques d'enfoncement. Ces marques doivent être rectangulaires d'au moins 250 mm de longueur et 25 mm d'épaisseur, de couleur claire sur fond sombre ou de couleur

sombre sur fond clair, et peintes de manière durable dans des repères gravés ou solidement soudés sur le bordé ; elles doivent être apposées sur chaque bord, à l'avant, à l'arrière et au milieu du bateau.

4. *Franc-bord* : distance mesurée verticalement sur les flancs du bateau et au milieu de sa longueur entre l'arrête inférieure de la marque d'enfoncement et la ligne d'intersection de la face supérieure du pont de franc-bord et de la surface extérieure du bordé ou, pour les bateaux non pontés, la ligne d'intersection de la face supérieure du plat-bord et du bordé.

Article 4

Pont de cloisonnement – Ligne de surimmersion

On entend par :

1. Pont de cloisonnement : pont jusqu'ou s'élèvent les cloisons principales étanches s'étendant transversalement sur toute la largeur du bateau.
2. Ligne de surimmersion :
 - a) Bateaux à pont de cloisonnement continu : ligne fictive sur le bordé à 0.076 m au moins au-dessous de la face supérieure du pont de cloisonnement, et à 0.076 m au moins au-dessous du point non étanche le plus bas du bordé.
 - b) Bateaux à pont de cloisonnement discontinu :
 - Ligne continue qui ne sera en aucun point à moins de 0.076 m au dessous de la face supérieure du pont jusqu'auquel les cloisons et le bordé extérieur sont encore étanches. Cette ligne devra être, par ailleurs, à 0.076 m au moins au-dessous du pont non étanche le plus bas du bordé.
 - Pour la détermination de la ligne de surimmersion, on partira de l'arrête supérieure du pont de cloisonnement, si les fenêtres latérales sont étanches et si les autres ouvertures dans le bordé extérieur sont garanties contre la pénétration inopinée de l'eau. On ne considérera comme étanche que les fenêtres latérales non ouvrantes et dont l'étanchéité et la résistance sont suffisantes.
 - Le nombre des ouvertures dans le bordé extérieur qui, aux termes des dispositions ci-dessus, ne sont pas considérées comme étanches, doit être réduit au minimum compatible avec la construction et les conditions normales d'exploitation du bateau à passagers. Toute ouverture de ce genre doit pouvoir être fermée hermétiquement.
 - c) Bateaux non pontés : ligne fictive à 0.076 m au moins au-dessous de la face supérieure du plat-bord, au point le plus bas de celui-ci.

CHAPITRE II

Règles de constructions

Article 5

Règle fondamentale

Les bateaux à passagers doivent être construits selon les règles de l'art. En particulier, la coque doit avoir une solidité suffisante pour répondre à toutes les sollicitations auxquelles elle peut être soumise.

Article 6

Classification des bateaux à passagers

Tout bateau du 1^{er} groupe destiné à transporter plus de 75 passagers, et tout bateau du 2^e groupe destiné à transporter plus de 250 passagers doit posséder la première cote d'une société de classification reconnue par le gouvernement français.

Ceux de ces bateaux dont la coque est en bois doivent posséder la plus haute côte possible, de la société de classification.

CHAPITRE III

Stabilité à l'état intact

Article 7

Stabilité à l'état intact

des bateaux à passagers destinés à transporter plus de 12 passagers

La stabilité à l'état intact des bateaux destinés à transporter plus de 12 passagers doit répondre aux prescriptions ci-après :

1. *Cas de chargement* : La courbe des moments de redressement du bateau est établie pour le cas de chargement suivant :

Les passagers, au nombre maximum prévu, sont groupés sur les points les plus élevés dans toute la mesure compatible avec les installations du bateau ; ce dernier est supposé entièrement équipé et gréé, les réservoirs de quelque nature qu'ils soient étant supposés dans l'état de remplissage le plus défavorable.

Toutefois, la commission de surveillance pourra exiger, en outre, pour certains bateaux à passagers susceptibles de transporter également des marchandises, la prise en compte du cas de chargement suivant :

Les passagers sont groupés comme ci-dessus, les réservoirs sont entièrement remplis et les cales contenant le maximum de cargaison homogène correspondant au plan du plus grand enfoncement.

2. Conditions à remplir :

CARACTERISTIQUES	BATEAU DU :	
	1 ^{er} groupe	2 ^e groupe
<i>Courbe des moments de redressement</i>		
Angle limite de stabilité statique θ_0 :	Supérieur à 30°	Supérieur à 25°
Angle limite de chavirement statique θ_s :		
- Bateaux de moins de 10 mètres de longueur	Supérieur à 60°	Supérieur à 55°
- Bateaux dont la longueur est comprise entre 10 mètres et 20 mètres	Supérieur à 55°	Supérieur à 50°
- Bateaux de plus de 20 mètres de longueur	Supérieur à 50°	Supérieur à 45°
<i>Action du vent</i>		
Angle d'inclinaison θ_d représentant l'angle limite de stabilité dynamique	Inférieur à 75% de θ_d	Inférieur à 75% de θ_d
<i>Action du tassement des passagers sur un bord</i>		
Angle d'inclinaison, θ désignant l'angle d'inclinaison correspondant à l'immersion du livet	Inférieur à 12% ou à 60% de θ	Inférieur à 14% ou à 75% de θ
Action simultanée du vent et du tassement des passagers	Inférieur à θ_d	Inférieur à θ_d

Pour l'application des dispositions ci-dessus, les règles imposées et les notations employées sont celles figurant à l'annexe du présent arrêté.

Dans l'hypothèse où l'angle limite de stabilité statique θ_0 ne satisfait pas aux exigences ci-dessus, le président de la commission de surveillance peut admettre un angle θ_0 inférieur à cette limite si l'ensemble des critères ci-après sont vérifiés :

- L'aire sous-tendue par la courbe des bras de levier de redressement calculée (courbe des GZ) ne doit pas être inférieure à 0.06 mètre radian entre 0 degré et l'angle θ_0 , ou l'angle de début de l'envahissement s'il est inférieur à θ_0 ;
- Le bras de levier de redressement (GZ) doit être d'au moins 0.20 mètre à l'angle d'inclinaison θ_0 ou à l'angle de début de l'envahissement s'il est inférieur à θ_0 ;
- La distance métacentrique initiale (GM) ne doit pas être inférieure à 0.30 mètre.

3. Avant délivrance du permis de navigation, tous les bateaux doivent subir une expérience de stabilité permettant de déterminer les éléments de leur stabilité et de vérifier notamment que la position du centre de gravité du bateau concorde d'une manière jugée acceptable par la commission de surveillance avec celle qui a servi à tracer la courbe des moments de redressement.

Article 8

Stabilité à l'état intact des bateaux

destinés à transporter un nombre de passagers inférieur ou égal à douze

La commission de surveillance peut soumettre à une expérience de stabilité les bateaux à passagers destinés à transporter un nombre de passagers inférieur ou égal à douze, en vue de déterminer le module de stabilité transversal.

CHAPITRE IV

Flottabilité et stabilité en cas d'avarie

Article 9

Flottabilité et stabilité en cas d'avarie des bateaux destinés à transporter plus de 12 passagers

1. En cas d'avarie ou d'introduction d'eau dans la coque, tout bateau transportant plus de 12 passagers doit flotter de manière telle que la ligne de surimmersion ne soit immergée en aucune de ses parties au stade final de l'envahissement.
2. Le module de stabilité résiduel doit être positif dans les cas de chargement prévu à l'article 7-1.
3. La flottabilité en cas d'avarie peut être réalisée :
 - Soit par des compartiments étanches en nombre suffisant ;
 - Soit par des matériaux légers n'absorbant pas l'eau de type cellulaire à cellules fermées ;
 - Soit par la combinaison des deux procédés.

En cas d'utilisation partielle ou totale de la technique du compartimentage, les conditions de stabilité et de flottabilité définies au présent article devront être remplies avec un compartiment quelconque envahi.

4. En cas d'utilisation de matériaux n'absorbant pas l'eau, la commission de surveillance peut exiger une justification de la qualité du matériau cellulaire utilisé et leur mise en place de telle sorte qu'ils soient rendus solidaires de la coque et ne risquent pas de soulever le pont en cas d'introduction d'eau.

Article 10

Flottabilité et stabilité en cas d'avarie des bateaux destinés à transporter un nombre de passagers inférieur ou égal à douze

La commission de surveillance vérifie dans chaque cas qu'une réserve de flottabilité a été aménagée.

CHAPITRE V

Détermination du franc-bord

Article 11

Franc-bord des bateaux destinés à transporter plus de 12 passagers

1. Pour l'application du présent article, la longueur L désigne la longueur mesurée hors bordé entre les intersections de celui-ci à la flottaison maximale permettant de satisfaire les conditions de flottabilité avec l'étrave et l'étambot. Pour les bateaux à arrière carré, cette longueur est mesurée jusqu'à la face extérieure du tableau.
2. Le franc-bord des bateaux du 1^{er} groupe, destinés à transporter plus de 12 passagers, ne pourra être inférieur aux valeurs figurant au tableau ci-après :

LONGUEUR DES BATEAUX	FRANC-BORD MINIMUM	
	Bateaux non pontés	Bateaux pontés
	Millimètres	Millimètres
L = 4 mètres	350	300
5 mètres	350	300
6 mètres	350	300
7 mètres	400	350
8 mètres	450	400
9 mètres	490	440
10 mètres	520	470
11 mètres	540	490
12 mètres et plus	550	500

La valeur du franc-bord des bateaux dont la longueur est comprise entre les valeurs du tableau ci-dessus sera obtenu par interpolation.

3. Le franc-bord des bateaux du 2^e groupe, destinés à transporter plus de 12 passagers, ne pourra être inférieur aux valeurs figurant au tableau ci-dessus, diminuées de 100 mm.
4. En aucun cas le bord inférieur des hublots ou fenêtres, même fermés par des dispositifs permanents étanches, ne doit se trouver au-dessous du plan de plus grand enfoncement.

Article 12

Franc-bord des bateaux destinés à transporter un nombre de passagers inférieur ou égal à douze

La commission de surveillance fixe dans chaque cas la valeur du franc-bord qui ne peut être inférieur, d'une part, à 350 mm pour les bateaux non pontés et 300 mm pour les bateaux pontés du 1^{er} groupe ; d'autre part, à 250 mm pour les bateaux non pontés et 200 mm pour les bateaux pontés du 2^e groupe.

Article 13

Conditions d'apposition des marques d'enfoncement

Les marques d'enfoncement doivent être apposées de façon que la valeur minimale de franc-bord visée au présent chapitre, les conditions de stabilité à l'état intact visées au chapitre III et les conditions de flottabilité et de stabilité en cas d'avarie visées au chapitre IV soient toutes respectées.

CHAPITRE VI

Nombre maximum de passagers autorisé

Article 14

Densité de passagers – Surface utile

La densité de passagers par mètre carré de surface utile d'un bateau de passagers doit être inférieure à 2,5.

Par surface utile, on entend les surfaces normalement réservées au séjour des passagers, à l'exclusion des surfaces occupées par les escaliers, couloirs et autres espaces servant soit temporairement, soit en permanence, à l'exploitation du bateau, même si leur accès n'est pas interdit aux passagers ; sont exclues également les surfaces occupées en permanence par des agrès, appareils et autres engins de bord, à moins que ceux-ci ne soient placés à une hauteur telle que les passagers puissent se tenir debout sous eux.

Article 15

Nombre maximum de passagers autorisé sur les bateaux destinés à transporter plus de douze passagers

Le nombre de passagers autorisé est fixé par la commission de surveillance, de telle façon que les conditions de stabilité à l'état intact visées à l'article 7, de flottabilité et de stabilité en cas d'avarie visées à l'article 9, de franc-bord visées à l'article 11, et de densité de passagers visées à l'article 14 soient toutes respectées.

Article 16

Nombre maximum de passagers autorisé sur les bateaux destinés à transporter un nombre de passagers inférieur ou égal à douze

Le nombre maximum de passagers autorisé est fixé par la commission de surveillance, de telle façon que les prescriptions visées aux articles 8, 10, 12 et 14 soient toutes respectées.

CHAPITRE VII

Minimum d'équipage

Article 17

Composition de l'équipage

(modifié par arrêté du 20 décembre 2006 JORF du 04/01/2007)

1. Dispositions générales

a) Sauf dispositions prévues aux articles 18 et 19, les bateaux à passagers en service doivent avoir à leur bord au moins un chef de bord et un membre d'équipage.

Le permis de navigation du bateau à passagers doit porter mention de l'équipage requis et de la qualification exigée pour son chef de bord.

b) Un bateau à passagers est considéré « en service » lorsqu'il fait route ou qu'il stationne au quai d'embarquement en situation recevoir ou de déposer des personnes dans les conditions prévues au permis de navigation.

c) Est membre d'équipage toute personne de plus de dix-sept ans qui participe au service du bateau, sous l'autorité du chef de bord, telle que autre conducteur, timonier, agent de maintenance ou matelot, à l'exclusion de tout personnel de restauration, d'hôtellerie, ou exerçant une autre activité sans contact direct avec les usagers ou le service du bateau.

Tout membre d'équipage opérant sur un bateau à passagers est tenu d'assurer la vigilance lors des opérations d'embarquement et de débarquement, le contact et la surveillance directe et permanente des usagers lors des voyages et toute intervention opportune en cas d'avarie ou d'incident divers. S'il peut en outre exercer une fonction d'accueil et de service aux passagers, cette fonction ne peut être qu'accessoire et ne doit pas nuire à sa fonction principale et à son obligation de vigilance.

2. Qualification de l'équipage

a) Le chef de bord d'un bateau motorisé doit être muni du certificat de catégorie « P » de classe 1 ou de classe 2, conformément aux dispositions prévues par l'article 16 de l'arrêté du 3 juillet 1992 modifié susvisé.

Le chef de bord exerce à bord d'un bateau à passagers, en cours de route et pendant les opérations d'embarquement et de débarquement, la responsabilité nautique.

b) L'expression « autre conducteur » désigne une personne titulaire du certificat de capacité de catégorie « P » de classe 1 ou de classe 2, conformément aux dispositions prévues par l'article 16 de l'arrêté du 3 juillet 1992 modifié susvisé, qui assure la conduite d'un bateau sous l'autorité et la responsabilité du chef de bord, ou qui assure à bord les fonctions d'agent de sécurité.

c) Le timonier est un agent de conduite, muni du certificat général de capacité de catégorie « A » et d'un livret de service conforme aux dispositions de l'annexe I section B (Dispositions spéciales), paragraphe 3° (c et d), de l'arrêté du 3 juillet 1992 modifié susvisé, et susceptible de tenir la barre sous l'autorité et la responsabilité du chef de bord ou d'assurer la fonction de chef de bord dans les conditions prévues à l'article 19, alinéa b.

d) Le matelot est « qualifié » lorsqu'il est muni du certificat spécial d'aptitudes d'agent de sécurité prévu à l'article 5 du décret du 23 juillet 1991 modifié et d'un livret de service conforme aux dispositions de l'annexe I section B (Dispositions spéciales), paragraphe 3° (c et d), de l'arrêté du 3 juillet 1992 modifié susvisé.

e) L'agent de maintenance est un matelot qui possède des connaissances spécifiques en mécanique et des compétences techniques propres à assurer la maintenance courante du bateau.

3. Composition de l'équipage

Selon la capacité maximale du bateau, telle qu'elle est fixée par la commission de surveillance conformément aux articles 15 et 16 du présent arrêté, l'équipage minimal requis d'un bateau à passagers en service doit être conforme au tableau ci-après :

CAPACITE MAXIMALE DU BATEAU	EQUIPAGE MINIMAL
De 13 à 50 inclus	Un chef de bord Un matelot
De 51 à 250 inclus	Un chef de bord Un matelot qualifié
De 251 à 600 inclus	Un chef de bord Un matelot qualifié Un matelot qualifié ou un agent de maintenance
De 601 à 1000 inclus	Un chef de bord Un autre conducteur ou un timonier Deux matelots qualifiés ou un matelot qualifié et un agent de maintenance
Plus de 1000	Sur décision de la commission de surveillance compétente

Article 18

Renforcement de l'équipage

1. Lorsque l'une des conditions suivantes n'est pas remplie, un matelot supplémentaire est nécessaire :

- a) La manœuvre du gouvernail se fait par une seule personne sans effort particulier ;
- b) L'émission de signaux réglementaires sonores et optiques du bateau faisant route se fait depuis le poste de pilotage ;
- c) Les moteurs de propulsion sont commandés depuis le poste de pilotage ;
- d) La surveillance des moteurs de propulsion déclenche des signaux d'alarme sonores ou optiques installés dans le poste de pilotage pour les niveaux critiques :
 - i) De la température de l'eau de refroidissement et de la pression d'huile de graissage des moteurs principaux et des organes de transmission ;
 - ii) De la pression d'huile ou de la pression d'air du dispositif d'inversion du moteur de propulsion ou de l'hélice.

2. Le président de la commission de surveillance compétente peut exiger, lors de la délivrance du permis de navigation, un renforcement de l'équipage ou de la capacité de ses membres compte tenu des caractéristiques techniques du bateau, de son usage ou du lieu de son exploitation.

Article 19

Autorisations particulières à certaines catégories de bateaux à passagers

1. Après avis du président de la commission de surveillance territorialement compétente, le préfet du ou des départements concernés peut délivrer, sur un parcours précis et limité à une section de voie d'eau ou à un plan d'eau restreint, les autorisations suivantes :

- a) Le chef de bord peut être autorisé à piloter seul à bord s'il est muni du certificat de capacité de catégorie « S » (catégorie bateau de sport), prévu à l'article 8 du décret, ainsi que du **certificat spécial d'aptitude d'agent de sécurité prévu à l'article 5 du décret**, un bateau d'une longueur hors-tout inférieure à 15 mètres, admis à transporter au plus douze passagers, équipage exclu, payant place directement ou indirectement dans le cadre d'une prestation de services plus large, désigné sous le terme de « bateau-taxi » ;
- b) (*Abrogé par l'article 18 de l'arrêté du 19 décembre 2003 susvisé*)
- c) L'équipage d'un bateau non motorisé d'une longueur hors-tout inférieure à 15 mètres, transportant des passagers en service saisonnier, peut être constitué du seul chef de bord. Celui-ci peut être exempté du certificat de catégorie « P », ou être muni d'un **certificat spécial** de capacité de catégorie « P » **de classe 3, dit certificat « P3 »**, adapté aux voyages qu'il est susceptible d'effectuer. Ces prescriptions sont mentionnées sur le permis de navigation du bateau.

Lors de la délivrance de son avis, le président de la commission de surveillance indique s'il est nécessaire de posséder un certificat et de justifier d'une formation de secourisme pour l'exercice de cette conduite.

Le candidat au certificat **spécial** de capacité de catégorie « **P3** » est soumis à un examen simplifié portant sur la connaissance d'un programme d'épreuves limitées aux seules dispositions adaptées au bateau qu'il est amené à piloter, à sa sécurité spécifique et à la connaissance du secteur de navigation.

Le certificat **spécial** de capacité de catégorie « **P3** » est délivré pour la conduite d'un bateau non motorisé avec la mention : « valable pour la conduite d'un bateau à passagers d'une longueur inférieure à 15 mètres **non motorisé** ». Il doit préciser le nombre de passagers admis sur le bateau non motorisé, donne accès exclusivement aux voies qui y sont mentionnées **et porte, le cas échéant, mention de la formation de secourisme suivie par le candidat.**

CHAPITRE VIII **Engins de sauvetage**

Article 20 **Définition des engins de sauvetage**

1. On distingue les engins de sauvetage suivants :
 - Les engins de sauvetage individuels ;
 - Les engins de sauvetage collectifs.

2. **Engins de sauvetage individuels :**

On entend par engins de sauvetage individuels, les bouées, brassières, ou gilets de sauvetage dont la flottabilité minimale doit être de 7.5 kg par personne supportée, ou de 5.5 kg s'il s'agit d'enfants de moins de douze ans.

Les bouées doivent être munies de filières en guirlande attachée sur leur pourtour.

Les brassières et gilets de sauvetage doivent permettre de soutenir la tête hors de l'eau et être capable de faire flotter le corps dans une position sûre, dès le contact avec l'eau.

3. **Engins de sauvetage collectifs :**

On entend par engins de sauvetage collectifs :

- a) Les embarcations et les radeaux de sauvetage qui sont destinés à accueillir hors de l'eau un certain nombre de personnes ;
 - b) Les engins flottants qui désignent un matériel flottant autre que les embarcations et les radeaux, dont la flottabilité minimale est de 14.5 kg par personne supportée. Les engins de sauvetage collectifs doivent être pourvus de filières en guirlande attachées sur leur pourtour.
4. *Tous les engins de sauvetage* visés aux paragraphes 2 et 3-b doivent être résistants aux hydrocarbures et au vieillissement, et, si la commission de surveillance l'exige porter une marque spéciale bien visible indiquant leur destination (notamment en cas d'emploi de coussins flottants comme engins de sauvetage).

Article 21 **Nombre d'engins de sauvetage**

1. **Bateaux destinés à transporter plus de douze passagers :**

- a) A bord des bateaux destinés à transporter plus de douze passagers, doit se trouver un nombre d'engins de sauvetage individuels ou d'engins flottants tel que la flottabilité totale de ces engins soit égale au produit de 7,5 kg par le nombre maximum de personnes susceptible d'être à bord, multiplié par un coefficient K, soit :

$$F_t = N \times K \times 7.5$$

où

N représente le nombre maximum de personnes ;

F_t la flottabilité totale des engins de sauvetage ;

K aura les valeurs minimales suivantes :

- 1,7 pour les bateaux du premier groupe ;
 - 1,4 pour les bateaux du deuxième groupe.
- b) Si, en cas d'utilisation partielle ou totale de la technique du compartimentage, les conditions de flottabilité et de stabilité en cas d'avarie, définies à l'article 9 (1 et 2) sont respectées avec deux compartiments contigus quelconques envahis, la valeur minimale du coefficient K visé ci-dessus pourra être réduite aux valeurs suivantes :
 - 1,4 pour les bateaux du premier groupe ;
 - 1,2 pour les bateaux du deuxième groupe.

La même réduction de la valeur minimale de K pourra être admise pour les bateaux utilisant les matériaux légers n'absorbant pas l'eau, si les conditions de flottabilité et de stabilité définies à l'article 9 (1 et 2) sont satisfaites en cas d'avarie importante que la commission de surveillance estimerait pouvoir assimiler au cas précédent.

- c) La répartition entre engins de sauvetage individuels et engins flottants est fixé dans chaque cas par la commission de surveillance compte tenu des caractéristiques et de l'agencement du bateau à passagers considéré. Toutefois, le nombre d'engins de sauvetage individuels ne peut

en aucun cas être inférieur à 50 p. 100 du nombre maximum de personnes susceptibles d'être à bord.

- d) Les bateaux du premier groupe, autorisés à transporter plus de 250 passagers, doivent, en outre, avoir à bord une ou plusieurs embarcations ou radeaux de sauvetage ; le nombre de personnes que doivent pouvoir accueillir ces embarcations ou radeaux est fixé par la commission de surveillance.

2. Bateaux destinés à transporter moins de douze passagers :

La commission de surveillance précise le nombre d'engins de sauvetage de chaque catégorie en fonction de la réserve de flottabilité assurée avec en toute hypothèse une force portante totale de ces engins au moins égale à celle indiquée sous le 1 a ci-dessus.

Article 22

Disposition des engins de sauvetage à bord

Les engins de sauvetage doivent être répartis à bord en plusieurs endroits facilement accessible pour les passagers, en toute circonstances et de façon à être aisément mis ou jetés à l'eau en cas de nécessité.

Ces emplacements et leurs conditions d'accessibilité sont définis, pour chaque bateau, et séparément pour chaque catégorie d'engins de sauvetage (engins individuels et engins flottants), par la commission de surveillance et explicités dans le permis de navigation.

CHAPITRE IX

Assèchement et épuisement

Article 23

Sabords de décharge

Les pavois des bateaux de premier groupe destinés à transporter plus de douze passagers devront être munis de sabords de décharge dont la section minimale sera de trois décimètres carrés par mètre linéaire de longueur de pavois, la hauteur de sabord étant limitée à 0,15 mètre.

Des réductions pourront être acceptées par la commission de surveillance pour les bateaux ayant une très forte tonture.

Il ne sera pas exigé de sabords de décharge sur le quart avant du bateau.

Article 24

Moyens d'épuisement

1. Tout bateau à passagers doit être pourvu d'une installation permettant l'épuisement de chaque cale, dans les conditions définies par la commission de surveillance.
2. La ou les pompes de cette installation doivent être d'un débit approprié ; elles doivent être motorisées sur les bateaux destinés au transport de plus de cinquante passagers.
3. Tout bateau à passagers dont l'installation d'épuisement est motorisée doit disposer, en outre, d'une pompe de cale à main d'un débit convenable fixé par la commission de surveillance, et toujours en parfait état de fonctionnement.
4. Les pompes peuvent être mobiles si elles sont adaptables sur les tuyaux plongeurs de toutes les cales.

CHAPITRE X

Protection contre l'incendie et la panique

Article 25

Disposition des locaux et matériaux de construction

1. Les sorties, escaliers et dégagements doivent permettre à l'ensemble des passagers d'accéder rapidement au pont.

Les locaux non ouverts en permanence sur l'extérieur et susceptibles de recevoir plus de cinquante personnes doivent comporter au moins deux sorties opposées de largeur suffisante pour permettre une évacuation rapide.

Si un local où le public est admis possède :

- Une seule issue, celle-ci ne peut être dotée d'une porte coulissante ;
- Plusieurs issues, une seule d'entre elles peut être dotée d'une porte coulissante.

Aucune des portes donnant accès aux locaux où le public est admis ne doit être verrouillée durant la présence de celui-ci. Ces portes doivent s'ouvrir dans le sens de la sortie, à moins qu'elles ne soient coulissantes.

2. Les tentures ainsi que les éléments de décoration flottante doivent être évitées, à moins d'être en matière incombustible ou tout au moins non inflammables par nature.

Les matériaux de revêtement non flottants doivent être au moins difficilement inflammables à titre permanent ou rendus tels du fait de leur mode d'application.

Article 26

Locaux présentant des dangers particuliers d'incendie

Les locaux présentant des dangers particuliers d'incendie (cuisines, réserves, magasins, machineries, etc.) doivent être disposés de façon à ne pas commander de dégagements réservés aux passagers. Ils doivent être

ventilés directement sur l'extérieur et séparés des autres locaux par des planchers et cloisons construits en matériaux incombustibles et coupe-feu de degré une heure.

Une cloison ou plancher pare-flamme de degré une heure peut être accepté si cette disposition ne limite pas le dégagement de locaux fréquentés par des passagers et non ouverts en permanence sur l'extérieur ; en outre, toutes dispositions doivent être prises pour qu'aucune fumée, vapeur ou odeur ne puisse parvenir dans ces locaux, notamment par des gaines de chauffage.

Les canalisations électriques assurant l'éclairage des locaux fréquentés par les passagers ne doivent pas traverser les locaux présentant un danger particulier d'incendie ou doivent être réalisés en conducteurs ou câbles résistant au feu.

Article 27

Utilisation des hydrocarbures liquéfiés et des moteurs à essence

Les récipients d'hydrocarbures liquéfiés alimentant les appareils de chauffage et de cuisine doivent être placés dans des compartiments spéciaux séparés de l'intérieur du bateau par des parois étanches et éloignés autant que possible des parties du bateau réservées aux passagers. Ces compartiments ne doivent s'ouvrir que sur l'extérieur et doivent être largement ventilés par deux orifices munis de toiles métalliques pare-flammes, placées l'un en partie haute, l'autre à la partie la plus basse, de telle façon qu'une nappe de gaz accidentelle ne puisse pénétrer vers l'intérieur du bateau.

Sur les bateaux destinés à transporter plus de douze passagers, il est interdit d'utiliser des moteurs à essence, à moins qu'ils ne soient à l'extérieur du bateau.

Article 28

Degré de protection contre le feu

Pour l'application des dispositions des articles 25, 26 et 27 ci-dessus, les expressions « incombustibles », « difficilement inflammable », « non inflammable », « coupe-feu », « pare-flamme » et « résistant au feu » s'entendent au sens des arrêtés pris par le ministre de l'intérieur en application du décret n° 57-1161 du 17 octobre 1957.

Article 29

Extincteurs

1. Les extincteurs placés à bord des bateaux à passagers doivent être conformes à la réglementation en vigueur et, en outre, faire l'objet d'une vérification annuelle dont le résultat sera consigné sur le registre de visites prévu à l'article 63 du décret du 17 avril 1934 modifié et complété.

2. Sur les bateaux destinés à transporter plus de douze passagers, des extincteurs seront placés comme suit à bord :

a) Pont :

Un extincteur pour foyer type 15 A minimum au-dessus de vingt passagers ;

Un extincteur supplémentaire du même type pour chaque tranche de cent passagers.

b) Locaux habités et locaux de service :

Un extincteur pour foyer type 15 A minimum par local. Sont exemptés de cette obligation les locaux normalement fermés pendant le voyage et les cabines passagers.

Cet extincteur ne doit pas être du type à anhydride carbonique.

c) Chambre des machines :

En dérogation aux dispositions de l'article 6 (2°) du décret du 17 avril 1934 modifié et complété, des extincteurs suivants doivent se trouver à bord :

i) Deux extincteurs portatifs pour foyer type 15 A minimum dans les chaufferies au charbon ou deux extincteurs pour foyer type 89 B minimum pour les chaufferies à combustibles liquides ;

ii) Deux extincteurs portatifs pour foyer type 89 b minimum dans les chambres des machines renfermant des moteurs à combustion interne.

Si la puissance des moteurs est inférieure à 50 cv, il pourra n'être prévu qu'un extincteur

Si la puissance des moteurs dépasse 500 cv, il devra être prévu deux extincteurs supplémentaires.

iii) Deux extincteurs portatifs pour foyer type 89 b minimum pour les moteurs à explosion, placés à côté de ces derniers.

Si la puissance des moteurs est inférieure à 50 cv, il pourra n'être prévu qu'un extincteur.

iiii) Un extincteur portatif à poudre ou à anhydride carbonique pour foyer type 21 B minimum pour chaque local contenant un ou des moteurs ou génératrices électriques d'une puissance supérieure à 5 cv.

Pour les chambres des machines et les locaux renfermant des moteurs, un des extincteurs sera placé près de l'entrée, en dehors du local.

Article 30

Bateaux à passagers comportant certaines activités commerciales ou attractives

En ce qui concerne les bateaux à passagers sur lesquels est exercée une activité commerciale ou attractive impliquant un groupement de passagers (restauration, spectacles, expositions, etc.), une autorisation spéciale devra être demandée au ministre chargé des travaux publics, qui précisera en temps que de besoin les dispositions complémentaires pour prévenir l'incendie et la panique à bord nécessitées par les risques découlant de l'exploitation particulière du bateau.

CHAPITRE XI

Dispositions diverses

Article 31

Equipement du poste de pilotage

1. Le poste de pilotage d'un bateau à passagers doit être doté d'une installation permettant au capitaine de transmettre des ordres sur l'ensemble du bateau en vue de la sécurité et du bon ordre à bord.

Sur les bateaux destinés à transporter plus de cinquante passagers, cette installation se compose obligatoirement d'un microphone et d'un ou plusieurs hauts-parleurs judicieusement disposés sur le bateau à des emplacements précisés par la commission de surveillance et explicités dans le permis de navigation.

Sur les bateaux destinés à transporter moins de cinquante passagers, cette installation peut être remplacée par un porte-voix du type mégaphone.

2. La commission de surveillance peut exiger un dispositif efficace séparant le capitaine des passagers, une barre franche de secours et un éclairage spécial de secours.

Article 32

Bastingage, garde-corps et hiloires

1. La hauteur minimum des pavois, garde-corps, rambardes, bastingages, etc., est fixée à 1 mètre, sauf dérogation accordée par la commission de surveillance en cas de nécessité.

L'écartement maximum des lisses et sous-lisses est fixé à 0,15 mètre.

Le mode de construction de ces éléments et les matériaux utilisés devront être tels qu'ils résistent aux efforts auxquels ils sont exposés.

2. Sur les parties exposées du pont, les hiloires des panneaux et les seuils des ouvertures autres que celles étanches et non utilisables en service normal devront avoir une hauteur minimale de 400 mm pour les bateaux du 1^{er} groupe.

Pour les bateaux du 2^e groupe, la commission de surveillance fixera la hauteur minimale à respecter, sans que celle-ci puisse être inférieure à 100 mm.

Article 33

Accès de la salle des machines

L'accès de la salle des machines est interdit aux passagers. Cette interdiction doit être matérialisée à l'entrée de la salle des machines par l'inscription suivante : « Accès interdit à toute personne étrangère au service ».

Article 34

Signaux de détresse

Les bateaux à passagers doivent faire usage des signaux de détresse définis comme suit :

1. Tout bateau à passagers qui veut demander du secours (bateau en détresse, homme tombé à l'eau, etc.) doit émettre des sons prolongés répétés.

Ces signaux peuvent être complétés :

De jour, par un pavillon ou tout autre objet approprié agité circulairement ;

De nuit, par un feu agité circulairement.

2. Le terme « son prolongé » désigne un son d'une durée d'environ quatre secondes ; l'intervalle entre deux sons consécutifs est d'environ une seconde.

3. Tout bateau à passagers du 1^{er} groupe qui veut demander du secours doit utiliser, outre les signaux prescrits à l'article 34.2 ci-dessus, des fusées rouges.

4. Pour émettre les signaux sonores de détresse, les bateaux à passagers destinés au transport de plus de douze passagers doivent être munis d'avertisseurs sonores présentant les caractéristiques suivantes

a) Ils doivent être actionnés mécaniquement ;

b) La fréquence fondamentale sera de 200 Hz avec une tolérance de ± 20 p. 100 ;

c) Le niveau de pression acoustique, mesuré ou rapporté à 1 mètre en avant du centre de l'ouverture du pavillon, autant que possible en champ libre, devra être compris entre 130 et 140 db (A) ;

d) Le contrôle du niveau de pression acoustique sera effectué par la commission de surveillance à l'aide du sonomètre de précision normalisé par la commission électronique internationale (réf. C.E.I. 123).

Article 35

Procès-verbal de visite et permis de navigation

1. Le procès-verbal des opérations de visite, prévu à l'article 58 du décret du 17 avril 1934 modifié et complété, mentionne notamment le résultat de l'expérience de stabilité visé à l'article 7 (§3) et à l'article 8.

2. Les énonciations du permis de navigation visées à l'article 59 du décret du 17 avril 1934 modifié doivent être complétées comme suit en ce qui concerne les bateaux à passagers :

§ 4. – Et la valeur du franc-bord ;

§ 12. – Et le groupe de ces voies navigables ou surfaces d'eau au regard de la réglementation spéciale des bateaux à passagers ;

§ 13. – Les prescriptions spéciales édictées par la commission de surveillance ou la commission centrale des bateaux à propulsion mécanique, en application notamment du paragraphe 4 de l'article 20 , du paragraphe 1 *b* de l'article 21, de l'alinéa 2 de l'article 22, des articles 24, 31, 32, 36 et 37.

Article 36
Dérogations

Des dérogations aux prescriptions des articles 6, 7, 9, 11, 12 et 18 pourront être accordées par la commission centrale de surveillance sur demande motivée des propriétaires des bateaux.

Article 37
Mesures transitoires

1. A titre transitoire, les dispositions suivantes dont le respect ou la vérification seraient impossibles ou difficilement réalisables, ne seront pas applicables aux bateaux visés au paragraphe 3 de l'article 9 du décret susvisé de l'arrêté du 2 septembre 1970.

1° Article 3 de ce décret : Approbation préalable des plans, notes de calcul et autres documents.

2° Articles suivants du présent arrêté :

Article 6 : Classification des bateaux à passagers.

Article 7 : Stabilité à l'état intact. Toutefois, les bateaux devront être soumis à l'expérience de stabilité prévue au paragraphe 3.

Article 9 § 2 : Stabilité en cas d'avarie.

En outre :

Pour l'application des articles 15 et 16, la commission de surveillance tiendra compte des seules prescriptions applicables au bateau considéré :

Pour l'application de l'article 26, la commission de surveillance déterminera les mesures indispensables de sécurité et les délais de leur exécution.

Pour les bateaux auxquels seraient accordées les dérogations prévues ci-dessus aux dispositions des articles 7 et 9, la commission de surveillance pourra prescrire la présence à bord d'engins flottants et d'engins de sauvetage individuels, en complément de ceux imposés par les paragraphes 1 *a*, 1 *b*, 1 *c* de l'article 21.

Le nombre total des engins de chacune de ces catégories pourra atteindre, si les conditions de sécurité l'exigent, le nombre total de personnes susceptibles d'être à bord.

2. Si a_0 désigne la date de construction d'un bateau et a_1 la date de publication du présent arrêté, les bateaux ne peuvent bénéficier des mesures transitoires ci-dessus que pendant n années, n étant égal à :
 $n = 10$ ans, si $a_1 - a_0$ est supérieur ou égal à 15 ans ;
 $n = 25$ ans – $(a_1 - a_0)$, si $a_1 - a_0$ est inférieur ou égal à 15 ans.
3. En cas de grosses réparations ou de modifications importantes de l'aménagement d'un bateau bénéficiant de l'une des mesures transitoires visées au présent article, les nouvelles dispositions adoptées doivent être conformes au décret susvisé du 2 septembre et au présent arrêté.

Article 38

Le directeur des ports maritimes et des voies navigables est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 2 septembre 1970.

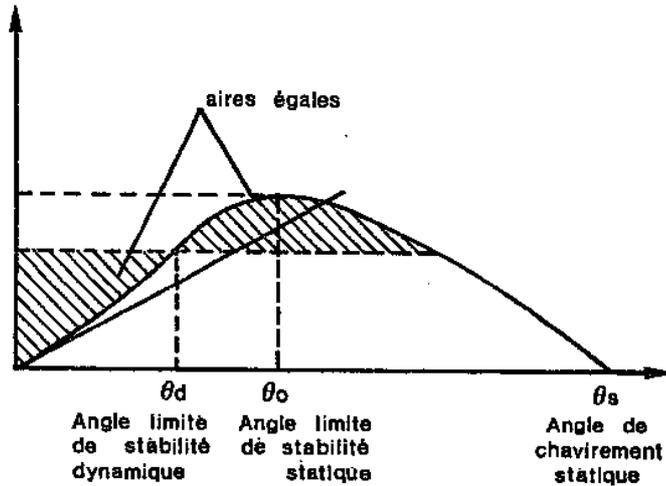
Albin CHALANDON

ANNEXE

STABILITE DES BATEAUX A PASSAGERS
Feuilles de calculs

1° Courbes des moments ; notations :

Sont portés : en abscisses, les angles d'inclinaison ; en ordonnées, les moments.



2° Calcul du moment inclinant dû à la pression du vent :

$$M = \varphi \sum k_i l_i = \varphi (k_1 l_1 + k_2 l_2 + k_3 l_3 + \dots);$$

M est le moment inclinant en tonnes-mètres ;

$\varphi = 0,40$ pour les bateaux de 1^{re} catégorie ;

$\varphi = 0,30$ pour les bateaux de 2^e catégorie ;

k est un coefficient donné par le tableau ci-dessous en fonction de la hauteur h en mètres du pont le plus élevé dans la région considérée au-dessus de la flottaison.

Lorsqu'il est prévu un pavois sur le pont exposé, h doit être mesuré jusqu'à la partie supérieure de ce pavois. l est la longueur en mètres de la portion de pont exposé situé à cette hauteur h .

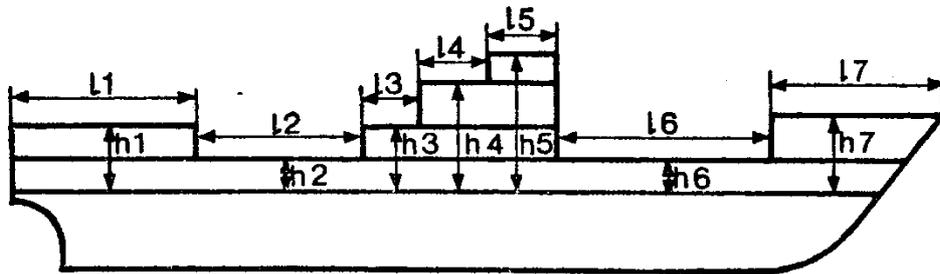


Tableau k

hm	k	hm	K
0,5	0,01	4,5	1,83
1,0	0,04	5,0	2,38
1,5	0,12	5,5	3,01
2,0	0,24	6,0	3,74
2,5	0,42	6,5	4,58
3,0	0,66	7,0	5,50
3,5	0,98	7,5	6,54
4,0	1,36	8,0	7,68

3° Calcul du moment inclinant dû au tassement des passagers sur un même bord.

- Le calcul du moment d'inclinaison dû au rassemblement des passagers sur un même bord doit être effectué en tenant compte des données fixées conventionnellement aux valeurs ci-après.
Le moment inclinant en tonnes-mètre est donné par la formule $M = 0.034 n B$ avec n désignant le nombre total de passagers, B désignant la largeur du bateau en mètres.
- Le propriétaire peut, s'il le désire, proposer une autre valeur du moment inclinant calculée en tenant compte des diverses caractéristiques du bateau et des précisions indiquées ci-après :
 - La densité de tassement des passagers sur un même bord doit être prise égale à 5 au mètre carré ;

- b) Dans le cas des bateaux avec banquettes en bord, on supposera que tous les passagers sont debout et qu'aucun ne monte sur les dites banquettes, la densité de tassement des passagers étant également de 5 au mètre carré.
-

RETOUR PAGE 4