

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER,  
EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES  
ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

*Direction générale des infrastructures,  
des transports et de la mer*

*Direction des affaires maritimes*

**Circulaire du 22 octobre 2009 relative aux conditions de délivrance du certificat communautaire  
pour les bateaux de plaisance naviguant ou stationnant en eaux intérieures**

NOR : DEVT0924285C

(Texte non paru au *Journal officiel*)

*Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat à Mesdames et Messieurs les directeurs des services navigation Rhône-Saône, Nord - Pas-de-Calais, Seine, Strasbourg, Sud-Ouest ; Monsieur le directeur départemental de l'équipement et de l'agriculture de la Loire-Atlantique.*

Le décret n° 2007-1168 du 2 août 2007 et l'arrêté du 20 décembre 2007 définissent le titre de navigation et ses conditions de délivrance pour les bateaux de plaisance de plus de 20 m de longueur de coque ou de plus de 100 m<sup>3</sup> de volume (L x l x T) : Il s'agit du certificat communautaire.

Il convient néanmoins de prendre en compte une période d'adaptation entre l'application des anciennes règles et la mise en place du nouveau référentiel technique, tant pour les services que pour les organismes de contrôle et les usagers. Enfin, la notion de danger manifeste, qui concerne une partie importante des bateaux de plaisance en service, nécessite la définition et l'application de règles homogènes pour l'ensemble des services instructeurs.

La présente circulaire établit donc, pour chaque situation identifiée, les principes applicables et le titre de navigation qui peut être accordé. Elle établit également les règles permettant d'évaluer un danger manifeste sur un bateau existant.

TITRE I<sup>er</sup>

SITUATION DES BATEAUX AYANT DÉPOSÉ UNE DEMANDE DE TITRE

L'arrêté du 19 janvier 2009 publié le 17 mars 2009 établit les prescriptions techniques minimales de sécurité applicables et six cas, repris dans le tableau récapitulatif en annexe II, peuvent être identifiés :

- 1.1. Les bateaux neufs demandant un premier titre à compter du 17 mars 2009 construits en respectant les anciennes dispositions réglementaires.
- 1.2. Les bateaux neufs demandant un premier titre à compter du 17 mars 2009 construits en respectant les dispositions de l'arrêté du 19 janvier 2009.
- 1.3. Les bateaux transformés de façon importante en respectant les dispositions de l'arrêté du 19 janvier 2009, ne présentant pas de danger manifeste sur les parties maintenues en l'état d'origine et ayant demandé un premier titre à compter du 17 mars 2009.
- 1.4. Les bateaux transformés de façon importante en respectant les dispositions de l'ancienne réglementation et ayant demandé un premier titre à compter du 17 mars 2009.
- 1.5. Les bateaux existants demandant le renouvellement de leur titre à compter du 17 mars 2009, évalués par un organisme de contrôle suivant les dispositions réglementaires de l'arrêté du 19 janvier 2009 et ne présentant pas de danger manifeste.
- 1.6. Les bateaux existants demandant le renouvellement de leur titre à compter du 17 mars 2009, évalués par un organisme de contrôle suivant les anciennes dispositions réglementaires (annexe II de l'arrêté de 1988 ou règlement des bateaux logements du SN Seine).

## TITRE II

### TITRE DÉLIVRABLE – MENTIONS COMPLÉMENTAIRES

- 2.1. Les bateaux neufs demandant un premier titre à compter du 17 mars 2009 et qui respectent les prescriptions techniques minimales de sécurité contenues dans l'arrêté du 19 janvier 2009 se voient délivrer un certificat communautaire.
- 2.2. Les bateaux neufs demandant un premier titre à compter du 17 mars 2009 et qui respectent les prescriptions techniques contenues dans la réglementation antérieure se voient délivrer un certificat communautaire à titre de disposition transitoire pour tout dossier déposé avant le 1<sup>er</sup> décembre 2009. Ceci veut dire que le certificat communautaire est délivré sur la base de l'ancienne réglementation. Ce point sera mentionné au point 52 du certificat communautaire.
- 2.3. Les bateaux transformés de façon importante en suivant les dispositions de l'arrêté du 19 janvier 2009 et demandant un premier titre à compter du 17 mars 2009, s'ils ne présentent pas de danger manifeste sur les parties maintenues en l'état d'origine, se voient délivrer un certificat communautaire.
- 2.4. Les bateaux transformés de façon importante en suivant les prescriptions techniques contenues dans la réglementation antérieure et demandant un premier titre à compter du 17 mars 2009 se voient délivrer un certificat communautaire à titre de disposition transitoire pour tout dossier déposé avant le 1<sup>er</sup> décembre 2009. Ceci veut dire que le certificat communautaire est délivré sur la base de l'ancienne réglementation. Ce point sera mentionné au point 52 du certificat communautaire.
- 2.5. Les bateaux existants demandant le renouvellement de leur titre et qui respectent les prescriptions techniques contenues dans la réglementation antérieure se voient délivrer un certificat communautaire à titre de disposition transitoire pour tout dossier déposé avant le 1<sup>er</sup> décembre 2009. Ceci veut dire que le certificat communautaire est délivré sur la base de l'ancienne réglementation. Ce point sera mentionné au point 52 du certificat communautaire.
- 2.6. Les bateaux existants demandant le renouvellement de leur titre à compter du 17 mars 2009 respectant les prescriptions techniques minimales de sécurité contenues dans l'arrêté du 19 janvier 2009 et ne présentant pas de danger manifeste se voient délivrer un certificat communautaire.

A compter du 1<sup>er</sup> décembre 2009, seules les évaluations conduites par un organisme de contrôle suivant les prescriptions techniques minimales de sécurité de l'arrêté du 19 janvier 2009 seront considérées comme valables. La conformité complète sera exigée :

- pour tous les bateaux neufs demandant un premier titre de navigation ;
- pour les remplacements ou les modifications des éléments ou parties non conformes lors de transformations importantes du bateau. Le remplacement de pièces existantes par des pièces identiques ou de technologie et de conception équivalentes lors de réparations ou d'entretiens de routines ne doit pas être considéré comme un remplacement ou une transformation importante.

## TITRE III

### NOTION DE DANGER MANIFESTE

Pour un bateau existant demandant le renouvellement de son titre de navigation, en cas de non-conformité aux prescriptions techniques minimales de sécurité de l'arrêté du 19 janvier 2009 constatée par un organisme de contrôle, tout danger manifeste doit être écarté ; un danger manifeste pouvant être présumé lorsque les prescriptions techniques minimales de sécurité applicables au certificat considéré et à la zone pour laquelle il est valable concernant la solidité structurelle de la construction, la navigation, la manœuvrabilité ou les caractéristiques spéciales liées aux conditions d'exploitation du bâtiment sont affectées.

Ainsi, l'évaluation du danger manifeste par les services instructeurs devient un élément déterminant dans l'évaluation de l'état d'un bateau existant et dans la décision de délivrance de son titre de navigation. Une interprétation commune sur les conditions d'évaluation et les éléments nécessaires aux services instructeurs afin de lever la présomption de danger manifeste est impérative afin d'harmoniser les conditions de délivrance du certificat communautaire.

Les éléments suivants sont donc à prendre en compte pour écarter la présomption de danger manifeste :

### 3.1. Solidité structurelle de la construction

Si une note de calcul n'est pas disponible ou n'est pas réalisable, la solidité de la coque peut néanmoins être validée lorsque les éléments suivants sont apportés par le propriétaire du bateau :

#### 3.1.1. Coques en acier

Un rapport de visite à flot de moins de deux ans mentionnant l'état des éléments d'équipement (électricité, protection contre l'incendie, système d'assèchement, gréement notamment) et un rapport d'expertise à sec de la coque de moins de dix ans établis par un organisme de contrôle. Les épaisseurs des tôles relevées par sondage seront portées sur un plan, sur lequel doit également figurer le relevé des éléments suivants : les virures, les cornières de bouchains et d'encoutement, les doublantes existantes, les cloisons étanches, les cloisons de ballast ou cofferdam, toutes les prises d'eau, toutes les sorties au-dessus et en dessous de la flottaison, y compris les tubes d'étambots et jaumières. A titre d'exemple, le tableau de l'annexe I reprend les épaisseurs minimales exigibles pour le cas courant d'une péniche de type FREYCINET dont les raidisseurs sont écartés de 500 mm et qui navigue en zones 3 et 4. Il est cependant rappelé que seul l'organisme de contrôle est juge de l'épaisseur minimale des tôles permettant de garantir la solidité de la coque et que ces valeurs minimales sont des valeurs limites compte tenu d'une usure normale et uniforme et à condition que les éléments internes de constructions tels que varangues, membrures, éléments portants longitudinaux ou transversaux soient en bon état. Pour des longueurs plus importantes ou des unités ayant une configuration ou une répartition des poids non classique, les épaisseurs minimales devront être déduites du calcul de solidité.

Il est à noter également que les dispositions relatives à la solidité de la coque ne limitent pas les possibilités de réparations : l'appréciation de la solidité de la coque est du ressort de l'organisme de contrôle qui s'engage dans les conclusions de son rapport. En conséquence, l'utilisation de dispositions constructives particulières telles que la pose de doublantes, sous réserve qu'elles soient installées dans les règles de l'art, ne pourra pas être considérée comme un danger manifeste.

Pour des raisons de sécurité et de cohérence entre les rapports et les titres délivrés, la durée de validité du certificat communautaire délivré sera alignée sur la date limite de validité de la visite à sec.

#### 3.1.2. Coques en béton

Un rapport d'expertise de la coque de moins de dix ans établi par un organisme de contrôle respectant les conditions minimales suivantes :

##### a) Unité ayant suffisamment de zones d'examen interne

La vérification aura été réalisée par visite intérieure et couvrira au moins 70 % de la surface de la coque dont 100 % des zones critiques : le peak, le coqueron, les compartiments d'extrémités avant et arrière, le fond, les bouchains (ou genouillères), les murailles et les piquages, les tubes d'étambot et tubes de jaumières.

En cas de présence de défauts (détériorations de la structure, taches d'humidité, présence de calcite, gonflements, rouille, fissures, présence d'eau dans le fond), l'examen de la coque aura été poursuivie au-delà des limites prévues jusqu'à satisfaction de l'organisme de contrôle. Un examen complémentaire extérieur sous-marin peut être réalisé en cas de doute et un plan de visite spécifique est alors établi.

##### b) Unité n'ayant pas suffisamment de surfaces internes accessibles

Dans ce cas, un examen extérieur est effectué *in situ* par un expert plongeur, après nettoyage de la coque. Un plan de visite spécifique est alors établi.

Pour des raisons de sécurité et de cohérence entre les rapports et les titres délivrés, la durée de validité du certificat communautaire délivré sera alignée sur la date limite de validité de la visite à sec.

##### c) Coques en bois ou en autres matériaux

Seule une note de calcul établie par un organisme de contrôle permet d'écarter le danger manifeste.

### 3.2. Dispositions constructives

Les dispositions constructives suivantes, qui ne sont pas en conformité avec les prescriptions minimales de sécurité applicables, sont néanmoins acceptables :

#### 3.2.1. Cloison d'abordage

En cas d'ouverture dans la cloison d'abordage, l'ouverture est munie d'un dispositif de fermeture étanche à l'eau qui est maintenu fermé en navigation. En cas d'aménagement en avant de la cloison d'abordage, l'aménagement n'est pas occupé en navigation et une ouverture d'évacuation facilement accessible d'un diamètre minimum de 45 cm permet l'évacuation vers l'extérieur du bateau.

### 3.3. Navigation – Manœuvrabilité

Les dispositions suivantes, qui ne sont pas en conformité avec les prescriptions minimales de sécurité applicables, sont néanmoins acceptables :

#### 3.3.1. Vue dégagée dans la timonerie

La visibilité sur 140° sans obstacles est obtenue en tenant compte du déplacement de l'homme de barre.

#### 3.3.2. Inclinaison des fenêtres dans la timonerie

L'inclinaison des fenêtres n'est pas réglementaire, mais les reflets ne sont pas gênants pour l'homme de barre.

#### 3.3.3. Type de verre utilisé dans la timonerie

Le verre en place n'est pas réglementaire, mais la sécurité de l'homme de barre est assurée en cas de bris.

#### 3.3.4. Eclairage des cadrans

L'éclairage des cadrans n'est pas en place, mais le bateau a été conçu initialement comme cela.

#### 3.3.5. Gréement – Ancres

En zones 1 et 2, les ancres sont en fonte, mais elles sont au minimum au nombre de deux. En zones 3 et 4, les ancres sont en fonte.

#### 3.3.6. Gréement – Matériel de sécurité

L'état des cordages est jugé satisfaisant malgré l'absence d'attestations. Le nombre de gilets de sauvetage correspond au nombre de personnes effectivement à bord.

#### 3.3.7. Bruit

Le bruit propre du bateau dépasse les 70 db, mais le niveau sonore ambiant permet une bonne audition des alarmes sonores.

### 3.4. Caractéristiques spéciales liées aux conditions d'exploitation du bâtiment

Les conditions d'exploitation des bateaux de plaisance sont caractérisées par un usage privé et une navigation non intensive, l'absence de marchandises dangereuses à bord et la présence parfois de superstructures au-dessus du pont principal élevées et accessibles à des personnes. Ces conditions permettent de fixer les dispositions spéciales suivantes :

#### 3.4.1. Remplissage des citernes à combustible, tuyauteries et accessoires

Uniquement lorsque le remplissage n'est pas prévu sous pression (à mentionner sur le titre de navigation), le diamètre du tuyau d'aération peut être inférieur à 1,25 fois le diamètre du tuyau de remplissage ; le raccord du tuyau d'aération peut être non conforme à la norme EN 12827 : 1999 ; un dispositif de débordement de combustible pendant l'avitaillement peut ne pas être prévu.

#### 3.4.2. Soupapes des citernes

Les soupapes des citernes servant au prélèvement du combustible ou à l'évacuation de l'eau ne sont pas à fermeture automatique, mais elle disposent d'un dispositif de fermeture actionnable sans danger par une personne présente à bord.

#### 3.4.3. Degré de remplissage des citernes à combustible

Les citernes à combustible qui alimentent directement les machines de propulsion ainsi que les moteurs nécessaires pour la navigation ne sont pas équipées d'un dispositif qui émet un signal optique et sonore dans la timonerie lorsque leur degré de remplissage n'est pas suffisant pour la poursuite sûre de l'exploitation, mais elles disposent d'un dispositif de jaugeage fiable pouvant être lu facilement.

#### 3.4.4. Installations à gaz liquéfiés pour les usages domestiques

Les récipients de recharge et les récipients vides ne sont pas entreposés dans une armoire, mais ils sont néanmoins maintenus par un dispositif fixe de façon à ce qu'ils ne puissent pas se renverser ni être accidentellement déplacés.

#### 3.4.5. Installations électriques

Les documents visés au chapitre 7.1.2 de l'annexe I de l'arrêté du 19 janvier 2009 sont absents, mais l'installation électrique a été testée et approuvée par un organisme de contrôle.

#### 3.4.6. Appareils à gaz et leur installation

Les appareils de cuisson à gaz ne sont pas munis de dispositifs qui empêchent l'écoulement gazeux en cas d'extinction des flammes ou d'extinction de la veilleuse, mais un détecteur de gaz est installé dans le local où se trouve l'appareil.

#### 3.4.7. Stabilité du bateau

a) Unités étant équipées, au-dessus des aménagements du pont principal, d'une superstructure fermée de moins de 25 % de la longueur de l'unité et dont la hauteur accessible aux personnes n'excède pas 2,20 m :

Une attestation sur l'honneur du propriétaire indiquant que son bateau n'a pas subi, depuis la délivrance de son dernier titre de navigation, de modifications pouvant avoir affecté la stabilité de son bateau est suffisante.

b) Unités étant équipées, au-dessus des aménagements du pont principal, d'une superstructure fermée de plus de 25 % de la longueur de l'unité ou dont la hauteur accessible au public excède 2,20 m :

Une note de calcul établie par un organisme de contrôle justifiant de la stabilité du bateau ou un rapport d'expérience de stabilité également établi par un organisme de contrôle est obligatoire (cette mention est portée sur le certificat communautaire).

Dans ces deux cas, le module de stabilité ( $p - a$ ) calculé ou mesuré ne sera pas inférieur à 0,35 m.

La présente circulaire sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat.

Fait à Paris, le 22 octobre 2009.

Pour le ministre d'Etat et par délégation :  
*Le directeur des affaires maritimes,*  
D. CAZÉ

## ANNEXE I

Les épaisseurs minimales des tôles doivent être au moins égales à l'épaisseur la plus importante calculée à partir du présent tableau :

### ÉPAISSEURS MINIMALES DES PLAQUES DE BORDAGE EN FONCTION DE LA LONGUEUR DU BÂTIMENT FLOTTANT (L)

LONGUEUR (en mètres)	VIRURES DE FOND Virures de côté (en millimètres)	VIRURE DE BOUCHAIN (en millimètres)
Jusqu'à		
24	3,0	3,9
30	3,3	4,3
35	3,6	4,6
40	3,9	4,9
45	4,1	5,2
50	4,3	5,5
55	4,5	5,8
60	4,7	6,0

### ÉPAISSEURS MINIMALES DES PLAQUES DE BORDAGE EN FONCTION DE L'ENFONCEMENT

ENFONCEMENT (en mètres)	VIRURES DE FOND (en millimètres)
Jusqu'à	
1,0	3,0
1,5	3,2
2,0	3,6
2,5	4,0
3,0	4,3
3,5	4,7

ANNEXE II

TABLEAU RÉCAPITULATIF

	CERTIFICAT délivré	RÉGLEMENTATION APPLIQUÉE	DÉROGATION à l'arrêté du 19 janvier 2009 : application du danger manifeste
Bateau neuf	Certificat communautaire	1.1. Du 17 mars au 1 <sup>er</sup> décembre 2009 (date de dépôt de la demande de titre) : réglementation antérieure à l'arrêté du 19 janvier 2009 ou arrêté du 19 janvier 2009.	-
		1.2. A partir du 1 <sup>er</sup> décembre 2009 : arrêté du 19 janvier 2009 uniquement.	
Bateau transformé de façon importante	Certificat communautaire	Pour les parties remplacées ou transformées :	Application du danger manifeste pour les parties non transformées.
		1.3. Du 17 mars au 1 <sup>er</sup> décembre 2009 (date de dépôt de la demande de titre) : réglementation antérieure à l'arrêté du 19 janvier 2009 ou arrêté du 19 janvier 2009.	
		1.4. A partir du 1 <sup>er</sup> décembre 2009 : arrêté du 19 janvier 2009 uniquement.	
Bateau existant	Certificat communautaire	1.5. Du 17 mars au 1 <sup>er</sup> décembre 2009 (date de dépôt de la demande de titre) : réglementation antérieure à l'arrêté du 19 janvier 2009 ou arrêté du 19 janvier 2009.	Application du danger manifeste.
		1.6. A partir du 1 <sup>er</sup> décembre 2009 : arrêté du 19 janvier 2009 uniquement.	