

Le matériel d'armement et de sécurité et les limites d'utilisation

Mis à jour le 17/12/2024

Quel que soit leur pavillon, les navires de plaisance appartenant à des personnes ayant leur résidence principale en France sont soumis, dans les eaux territoriales françaises, aux mêmes règles de matériel de sécurité et de permis plaisance que les navires français. (Loi pour l'économie bleue n° 2016-816 du 20 juin 2016). Le matériel d'armement et de sécurité embarqué à bord des embarcations de plaisance doit être adapté à la navigation pratiquée. Il est déterminé en fonction de la distance d'éloignement d'un abri. Les dispositions générales sur le matériel d'armement et de sécurité sont traitées dans la 2ème section de la division 240 (articles 240-2.04 à 240-2.16 + l'annexe 240-A01). La division 240 est applicable à tous les navires de plaisance à usage personnel ou de formation, de

longueur de coque inférieure ou égale à 24 mètres. Afin de mieux répondre aux exigences de sécurité, une nouvelle zone de navigation semi-hauturière a été créée.

La première version de la division 240 a été publiée en 2008 ; elle a remplacé la division 224.

La division 240 a été modifiée en 2014 afin de mieux répondre aux exigences de sécurité des plaisanciers. Les articles concernant les exigences techniques applicables aux navires de plaisance exclus du marquage "CE" ont été supprimées. Ils font l'objet d'une nouvelle division, la division 245.

La nouvelle division 240 est une réglementation moderne qui se devait d'évoluer afin de prendre en compte les évolutions technologiques observées sur le marché de la plaisance.

Elle fixe des objectifs de sécurité que les plaisanciers doivent atteindre, ils ont en revanche le choix des moyens pour y parvenir.

Les règles d'embarquement du matériel de sécurité

Une seule règle d'embarquement du matériel de sécurité vaut pour tous les types

d'embarcations, en fonction de l'éloignement d'un abri.

Qu'est-ce qu'un abri ?

Un abri est un endroit de la côte ou tout engin, embarcation ou navire et son équipage peuvent se mettre en sécurité en mouillant, atterrissant ou accostant et en repartir sans assistance. Cette notion tient compte des conditions météorologiques du moment ainsi que des caractéristiques de l'engin, de l'embarcation ou du navire.

Le Chef de bord embarque le matériel de sécurité adapté à la navigation pratiquée

- dotation basique à moins de 2 milles d'un abri ;
- dotation côtière de 2 à 6 milles d'un abri (dotation basique complétée) ;
- dotation semi-hauturière au-delà de 6 milles et jusqu'à 60 milles d'un abri (dotation côtière complétée) ;
- dotation hauturière au-delà de 60 milles d'un abri (dotation semi-hauturière complétée).

Le chef de bord responsabilisé

Le chef de bord est le membre d'équipage responsable de la conduite du navire, de la tenue du journal de bord lorsqu'il est exigé, du respect des règlements et de la sécurité des personnes embarquées. Il doit y avoir un chef de bord désigné par navire.

Il doit s'assurer du bon état du matériel de sécurité et de son accessibilité. Voir plus de conseils dans le guide des loisirs nautiques (mer) en page 10 et 11

Le matériel à embarquer

Les équipements individuels de flottabilité (EIF)

Ils doivent être adaptés à la morphologie des personnes embarquées. Le chef de bord doit s'assurer que chaque personne possède bien son équipement.

Ces équipements sont marqués CE ou "barre à roue". Les brassières approuvées marine marchande française (MMF) ne peuvent plus être embarquées depuis le 01/01/2011.

- La classification des EIF est désormais alignée sur les normes NF EN ISO 12402, avec trois niveaux de performance : 50, 100 et 150. **Une annexe à la division 240 a été ajoutée pour guider le choix du niveau de flottabilité en fonction du poids des utilisateurs**, en se basant sur les tableaux de cette norme (annexe 240-A4)

- télécharger l'annexe 240-A4

Exemples de flottabilité minimale des EIF :

- *pour un EIF de niveau de performance 50 un enfant de 30 kgs devra porter une aide à la flottabilité de 35 minimum*
- *pour un EIF de niveau de performance 150 un adulte de 65 kgs devra porter un EIF de 130 minimum*

Le dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau type « bouée fer à cheval » ou « bouée couronne » est obligatoire à partir de l'armement côtier (de 2 milles jusqu'à 6 milles). Ce dispositif ne peut pas être remplacé en dessous de 6 milles par le port d'un EIF, ni si l'EIF est muni d'un dispositif lumineux

Dispositif de repérage lumineux : « Pour être secouru il faut être vu »

Ce dispositif peut être une lampe torche étanche (collective) ou un moyen lumineux individuel (pour chaque personne), type lampe Flash ou cyalume, qui doit être assujetti à chaque EIF ou porté par chaque personne. Son autonomie est d'au moins 6 heures.

Le compas magnétique

Équipement obligatoire à bord des navires, le compas magnétique est un instrument de navigation qui indique le nord grâce à un système d'aiguilles aimantées. Il permet aux plaisanciers de se repérer en mer et de maintenir un cap précis. Cet outil est

essentiel pour naviguer en toute sécurité, notamment en cas de panne des systèmes électroniques.

Conditions d'utilisation :

- Il doit être étanche, fixé au navire (temporairement ou en permanence), et visible depuis le poste de conduite.
- Il doit être indépendant de toute source d'énergie, inclure un éclairage, afficher le cap au poste de barre, être de classe A ou B et correctement compensé.
- Ces critères sont remplis si le compas respecte les normes ISO 25862 : 2019 ou ISO 14227 : 2001.

Le harnais de sécurité

Le harnais et sa sauvegarde (longe) assurent un lien permanent entre les passagers et l'embarcation. En conditions de navigation difficiles, ils sécurisent les déplacements sur le pont du bateau.

Ils doivent s'attacher à une ligne de vie ou un point d'accrochage sur le navire. Ces points n'ont pas besoin d'être exclusivement dédiés à cet usage.

VHF

Depuis le 1er janvier 2017, **une installation radioélectrique VHF fixe**, conforme aux exigences de l'article 240-2.17, **doit être embarqué dans la dotation semi-hauturière** (au-delà de 6 milles et jusqu'à 60 milles d'un abri).

Dispositif de lutte contre l'incendie

Extincteurs

La durée de vie et la périodicité de contrôle des extincteurs sont fixées par le fabricant. Le matériel embarqué doit être à jour des visites d'entretien ainsi définies. Les extincteurs doivent être marqués CE ou "barre à roue".

Pour les embarcations marquées « CE », les moyens de lutte (nombre, capacité, emplacement, agent extincteur) sont définis par le fabricant de l'embarcation, qui a évalué les risques d'incendie et de propagation du feu. Soit l'embarcation est pourvue des équipements de lutte, soit l'emplacement et la capacité de ces équipements sont indiqués (sur l'embarcation et dans le manuel du propriétaire).

Pour les embarcations non marquées « CE », les moyens de lutte contre l'incendie sont définis par la division 245 (depuis le 1er mai 2015).

Couverture anti-feu

Elles doivent être conformes à la norme EN 1869 (dernière version en vigueur).

Les obligations concernant le coupe-circuit

Référence réglementaire (depuis le 10 octobre 2024) : paragraphe 7. de l'article 240-2.01 - dispositions générales, du chapitre 3. Conditions d'utilisation :

A bord des navires à moteur de propulsion hors-bord avec commande à la barre ou en déporté, ainsi qu'à bord des véhicules nautiques à moteurs, lorsque ces navires ou véhicules nautiques à moteur en sont équipés, en application des réglementations nationales ou européennes applicables à leur date de construction, le dispositif filaire d'arrêt d'urgence coupant l'allumage ou les gaz en cas d'éjection du conducteur (coupe-circuit) doit être relié au poignet ou à la jambe de ce dernier ou à l'équipement de flottabilité (EIF), dès-lors que le moteur est allumé.

Le coupe-circuit filaire ne doit en aucun cas être modifié (rallongé, déplacé) pour faciliter les mouvements du conducteur sur le navire.

Dans toutes les conditions de navigation, tout déplacement du conducteur sur le navire s'effectue après avoir éteint le moteur ou s'être assuré que l'hélice ne peut être engagée.

Le présent alinéa s'applique également aux navires équipés de coupe-circuits électroniques.

Un second coupe-circuit filaire doit pouvoir être accessible à bord et son emplacement identifié :

- Afin de pouvoir redémarrer le moteur par la/les personnes éventuellement restée(s) sur le navire, et
- Pour aller chercher la personne tombée à l'eau.

Fiche d'information L'Equipement de sécurité

des navires de plaisance en mer

- [Annexe 240 A4 - Guide sur le choix de l'équipement individuel de flottabilité \(EIF\)](#)

PDF - 165,8 ko

- [Equipement sécurité plaisance-en mer_4p - 2024_0.pdf](#)

PDF - 233,41 ko

Le Registre de vérification spéciale

Ce registre doit être rempli et visé annuellement par le propriétaire ou la personne responsable, au sein de la structure ou l'entreprise, de l'entretien du navire.

Propriétaires, si vous n'êtes pas le chef de bord, vérifiez régulièrement l'état de votre navire et de ses équipements. Si vous louez votre navire à un particulier, vous devez renseigner le **>registre de vérification spéciale** et vous assurer des dates de péremption de l'ensemble du matériel à bord. (article 240-3.01 de la division 240 - Annexe 240-A.2 de la division 240).

- **Locataire de navires de plaisance**, demandez à votre loueur ce document (article 240-3.01 de la division 240 - Annexe 240-A.2 de la division 240).
- **Loueurs, clubs, entreprises**, vous êtes astreints à renseigner et viser annuellement le **registre de vérification spéciale**. Ce registre doit être rempli et visé annuellement par le propriétaire ou la personne responsable, au sein de la structure ou l'entreprise, de l'entretien du navire. Ce document permet à l'utilisateur du navire de vérifier que l'entretien du navire et le suivi de son matériel de sécurité sont réalisés régulièrement. La vérification engage la responsabilité de l'exploitant du navire (personne physique ou morale). Les matériels présents à bord

doivent être régulièrement vérifiés, qu'ils soient obligatoires ou pas. Le chef de bord doit avoir pris connaissance de ce document avant de prendre la mer. Sur les navires habitables, ce document doit pouvoir être présenté, en mer, à tout moment aux agents de contrôle.

Ne vous mettez pas en infraction, les agents de contrôle des affaires maritimes (dans les DDTM) peuvent vous verbaliser. (article 240-3.01 de la division 240 - Annexe 240-A.2 de la division 240).

Registre de vérification spéciale

[article 240-3.01 de la division 240 - chapitre 3 \(vérification spéciale\) et son annexe 240-A.2](#)

Division 240 applicable depuis le 13 décembre 2023 (date parution au JO)

[Division 240_\(11.102024\)_1.pdf](#)

PDF - 1,16 Mo

PING - La plateforme nationale de

L'information nautique

Cette plateforme, disponible aussi sur l'application mobile Nav & Co présente les avertissements de navigation et les avis aux navigateurs locaux, la réglementation de zones maritimes. Elle permet aussi à chacun d'apporter sa contribution. La plateforme est mise en œuvre uniquement en France métropolitaine et en Atlantique Nord-Est pour les avertissements de zone NAVAREA II.

[Voir la plateforme PING](#)

Textes de référence

- [Arrêté du 11 octobre 2024 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires \(divisions 240, 244\)](#)
- [L'article 52 de la Loi pour l'Economie bleue n° 2016-816 du 20 juin 2016 complète le code des transports par un article L 5241-1-1](#)
- [Arrêté du 1er octobre 2023 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, publié au JO le 13 décembre 2023 \(division 240 du règlement annexé\)](#)

- Arrêté du 6 mai 2019 remplaçant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (Division 240)
- Arrêté du 28 avril 2014 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 240 du règlement annexé)
- Arrêté du 2 décembre 2014 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 240 du règlement annexé)
- Arrêté du 5 juillet 2012 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 240 du règlement annexé)
- Arrêté du 20 mai 2010 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (division 240 du règlement annexé)
- Arrêté du 4 décembre 2009 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (divisions 240 et 333 du règlement annexé)
- Arrêté du 11 mars 2008 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (divisions 110, 224, 240 et 333 du règlement annexé)

Exemptions au matériel d'armement et de sécurité

Les navires dont les équipages effectuent une navigation dans le cadre d'activités organisées par un organisme d'État ou par une structure membre d'une fédération sportive agréée par le ministre chargé des sports peuvent être exemptés de tout ou partie du matériel d'armement et de sécurité.

Cette procédure est prévue par la division 240, article ANNEXE 240 A5.

[Division 240_\(11.102024\)_1.pdf](#)

PDF - 1,16 Mo

Exemptions concernant la Fédération française de voile

- [Exemptions de la FFV - mer \(PDF - 138.88 Ko\)](#)
PDF - 142,21 ko
- [Exemptions de la FFV - eaux intérieures \(PDF - 132.62 Ko\)](#)
PDF - 135,8 ko

Inscrivez-vous à notre lettre d'information

Retrouvez toute l'actualité maritime dans Grand Large, la lettre d'information du ministère chargé de la Mer et de la Pêche.

[S'abonner](#)

Suivez-nous sur les réseaux sociaux