

YACHTS ET NORMES CE

Les nouveaux navires de plaisance, nous le savons, doivent répondre aux directives CE pour être mis sur le marché et immatriculés, le pavillon suisse ne faisant pas exception.

La directive 94/25 CE relative aux bâtiments de plaisance comprend un texte général ainsi que 17 annexes, numérotées de I à XVII.

La directive 2003/44/CE comporte 18 pages de modifications.

Ces règles sont soutenues par des normes ISO, normes qui sont d'application volontaire. Cependant, du fait de son mandatement par une directive communautaire, la norme harmonisée quitte le statut « volontaire » pour devenir d'application « quasi obligatoire ».

La 94/25 est plus d'inspiration anglo-saxonne que latine, son but étant d'abord d'informer le consommateur sur les capacités du bateau, avant d'en réglementer éventuellement son usage. Il s'agit donc d'une logique « d'utilisation recommandée » et non d'une « directive répressive ».

Les gouvernements se désengagent et ne s'occupent plus de contrôler et d'approuver des lois ; c'est la propre responsabilité de l'utilisateur qui est engagée, par des recommandations et non plus par des limites impératives et étatiques.

Nous n'allons pas entrer dans le détail de ces textes, mais simplement examiner quelques aspects qui peuvent intéresser le navigateur, le skipper ou le propriétaire d'un yacht.

L'auteur du présent article a édité un fascicule sur ce sujet, document à l'usage des professionnels du nautisme qui peut sur demande être mis à disposition des intéressés en consultant <yachtsurveys.ch>.

Les catégories de conception

Les exigences essentielles de sécurité applicables à la conception et à la construction des bateaux de plaisance sont définies en fonction du classement de ces bateaux dans l'une des quatre catégories suivantes :

A. - Bateaux de plaisance conçus pour la navigation en haute mer, soit conçu pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser 8Bf et les vagues peuvent dépasser une hauteur significative de 4 mètres et pour lesquels ces bateaux sont, dans une large mesure, autosuffisants.

B. - Bateaux de plaisance conçus pour la navigation au large, soit conçus pour des voyages au large des côtes, au cours desquels le vent peut aller jusqu'à 8Bf et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative allant jusqu'à 4 mètres.

C. - Bateaux de plaisance conçus pour la navigation à proximité des côtes

D. - Bateaux de plaisance conçus la navigation en eaux protégées

Pour être considéré comme un « yacht » au sens de la loi maritime fédérale, le bateau doit correspondre aux exigences de la catégorie de navigation « A » ou « B » des règles communautaires.

Les bateaux de plaisance des catégories C et D ne peuvent donc pas être inscrits sur le registre des yachts et seront éventuellement à considérer comme « petits bateaux » au sens de l'ordonnance fédérale.

Pour les gens de langue française, on note que la malencontreuse traduction à langue allemande du terme officiel de « bateau de plaisance » (ou « pleasure craft » en anglais) par le mot « Sportboot » entraîne des confusions et difficultés dans la lecture de certains textes.

En effet, « Sportboot » est devenu « bateau de sport » en langage fédéral, au détriment du terme officiel français de « bateau de plaisance (CE) » (soumis aux directives communautaires). Par contre, en eaux intérieures, le « bateau plaisance (CH) » (non soumis à la directive) correspond au « Vergnügungsboot » de langue allemande, terme non utilisé dans les normes CE.

Votre yacht romand passe ainsi de « bateau de sport » à « bateau de plaisance » en pénétrant dans l'eau salée, quel régal !

Hauteur significative des vagues

Les catégories de navigation sont définies par des notions de force de vent et de hauteur significative de vagues.

Si la notion de l'échelle Beaufort est connue de tout navigateur, celle de hauteur significative d'un vague mérite peut être quelques explications complémentaires.

Il s'agit d'une définition venant directement des notions de météorologie marine.

Les vagues naissent sous l'effet du vent et il y a une grande disparité des vagues dans ce qui s'appelle la « mer du vent ». Cela signifie des longueurs d'onde et des célérités différentes, ce qui entraîne des trains ou des groupes de vagues ayant parfois un aspect chaotique (contrairement à la houle). On a ainsi des successions de vagues de différentes hauteurs.

Les météorologues ont défini diverses hauteurs de vagues, sur une base de relevés réalisés pendant 30 minutes en un même lieu :

- H_o , la hauteur la plus fréquente
- H_m , la hauteur moyenne
- $H_{1/10}$, la hauteur moyenne du 1/10 des vagues les plus hautes
- $H_{1/3}$, la hauteur moyenne du tiers des vagues les plus hautes
- H_{max} , la hauteur la plus grande

La hauteur moyenne du tiers des vagues les plus hautes est utilisée tant par la directive communautaire que dans calculs nécessaires à la construction des navires, au vu de la catégorie de navigation envisagée.

Il y a des relations mathématiques simples entre ces diverses hauteurs :

- $H_o = 0.50 H_{1/3}$
- $H_m = 0.63 H_{1/3}$
- $H_{1/10} = 1.25 H_{1/3}$
- $H_{1/3} = 1.00 H_{1/3}$, mais aussi $H_{1/3} = 1.60 H_m$
- $H_{max} = 1.90 H_{1/3}$

Nous voyons ici que le bateau de plaisance admis en catégorie de navigation « A », doit être apte à naviguer dans des vagues d'une hauteur significative supérieure à $H_{1/3} = 4.00$ mètres.

Cela signifie que le navire se trouvera en présence de vagues moyenne de (0.63 x 4) 2.50 mètres, de même que de vagues H_{max} allant jusqu'à (1.9 x 4) 7.60 mètres. L'architecte prévoira ainsi une coque en mesure d'encaisser le choc dynamique avec de telles vagues, de même qu'un pont sur lequel puisse venir s'écraser une vague de plus de 8 mètres, sans dommage. Il prendra aussi un bon facteur de sécurité en guise de pied de pilote.

Tout ceci ne signifie bien entendu pas qu'un navigateur ne sera jamais exposé à des conditions météorologiques plus difficiles. De même, il n'est pas interdit de naviguer par des vents qui excèdent de beaucoup 8Bf.

Ce sont plutôt des limites de la responsabilité du constructeur et un rappel à l'utilisateur quant à ses propres responsabilités et aux limites de son yacht.

La charge maximale

La notion de déplacement (poids) a été écartée au profit de celle de la charge. Cette dernière, exprimée en kilogrammes, indique le poids que peut emporter un bateau en tenant compte de sa catégorie de conception, de sa stabilité, de son franc-bord et de sa flottabilité.

La charge prend en considération le carburant, l'eau, les provisions, les divers équipements et les passagers. Elle ne doit en aucun cas être dépassée.

Une adjonction d'équipement, comme un enrouleur ou un radar, vient donc prise en déduction sur ladite charge maximale. Le propriétaire, le conducteur, comme l'installateur de ces options supplémentaires doivent être conscients de cette notion qui touche à la sécurité du navire et des personnes.

Le manuel du propriétaire

Chaque bateau doit être accompagné d'un manuel du propriétaire rédigé dans la ou les langues officielles du pays destinataire.

Ce manuel attire l'attention du propriétaire et du conducteur sur les risques d'invasion, d'incendie ainsi que toutes les informations prévues par la directive, sans oublier le poids à lège du bateau.

Cette indication, utile en particulier pour les manutentions et transports, figure aussi, et fort bien à propos, sur le certificat de pavillon du yacht.

Le document doit impérativement être transmis au nouveau propriétaire, en cas de vente du bateau. Ce manuel fait ainsi partie des documents d'une transaction.

Ledit manuel est un peu un « acte d'origine » du bateau concerné, un document dont on doit prendre soin et qui accompagnera le navire au cours de toute sa vie.

Autres considérations

Nous avons relevé à diverses occasions que le principe de base des directives CE et des normes ISO repose largement sur la responsabilité du skipper et de l'armateur.

Le navire doit être conçu, structuré et équipé pour être en mesure d'affronter tous les dangers ordinaires du voyage. L'esprit de la directive CE et des normes ISO est un fil d'Ariane qui va dans ce sens. Ce n'est ainsi pas noir ou blanc : chaque cas est à examiner à la lumière des circonstances particulières dudit cas.

On retiendra aussi que le navire doit être conduit par un skipper compétent, ce qui ne signifie pas seulement qu'il soit au bénéfice d'un certificat de capacité. La qualité de l'équipage est également un point primordial à prendre en compte.

Selon le « Marine Insurance Act », un Navire est considéré comme navigable lorsqu'il est raisonnablement prêt, sous tous les aspects, pour entreprendre le voyage prévu et affronter tous les dangers ordinaires de la mer susceptibles d'être rencontrés à cette occasion

Le terme peut être qualifié de relatif et il n'y a pas de condition idéale retenue par les lois pour être une garantie de navigabilité.

La navigabilité est ainsi en relation à la nature du navire, aux particularités du voyage concerné et aux étapes de ce dernier, soit une situation différente en été, en hiver, en navigation côtière ou en haute mer, selon l'équipage, etc. Des données délicates à appréhender mais que tout skipper se doit d'apprécier avant d'entreprendre son voyage.

P.-A. Reymond©

20-08-2009

Pour en savoir un peu plus, visitez le site <yachtsurveys.ch>