

CHAPITRE 4

LES MOYENS NAUTIQUES PRINCIPAUX, MISE EN APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION.

Nous avons énuméré au chapitre précédent les actions à mettre en œuvre et les autorisations ou documents à obtenir pour être en conformité avec l'ensemble de la réglementation française principalement basée sur deux textes : le Code des transports et le Code du travail.

Pour mieux comprendre l'application de ces règles nous avons voulu développer quelques exemples concernant les matériels les plus représentatifs des sociétés exerçant les travaux maritimes.



Face à la multitude des champs réglementaires que présente la réglementation maritime relative à la sécurité des navires, les armements de travaux maritimes sont souvent contraints à des choix délicats.

Pour ce qui concerne les projets de certains porteurs assimilables à des navires (Barges fendables propulsées, Drague aspiratrice en marche, Multicats, Crewboats...) la question ne se pose pas vraiment. Mais pour d'autres types de porteurs (pontons, engins, dragues...) le choix entre certaines distinctions, en apparence anodines, peut alourdir considérablement les budgets d'investissement et d'exploitation.

A titre d'exemples, on peut citer :

- Navigation internationale (Transit par ses propres moyens avec des titres internationaux) ou navigation dans un pays étranger donné (rallié sous contrat de remorquage) avec des titres nationaux conservés ?
- Tonnage supérieur à 500 ? (Eviter les « 503 » UMS).
- Longueur supérieure à 12 m ? (Eviter les 12,02m).
- Propulsé ou non ?
- Équipage (marins) ou non ?
- Modification des conditions d'exploitation (cas de chargements notamment) ?
- Définition de décision d'effectif au regard du type des missions ?



CHAPITRE 4.1

NAVIRES DE TRAVAIL MARITIMES

CABOTAGE INTERNATIONAL ET NATIONAL

Navigation à plus de 20 milles
(Drague aspiratrice en marche, Remorqueurs, Workboats, Barges,
Barges fendables, Multicats, pontons..)



Le navire



Le personnel



Locaux



Protection des travailleurs



Sauvetage





LE NAVIRE

INTRODUCTION :

Malgré les grandes différences techniques qu'ils peuvent présenter, les navires concernés par ce chapitre ont pour point commun la navigation maritime hauturière. Cette dernière peut se décliner en versions nationales ou internationales qui présentent certaines distinctions décrites ci-dessous.

LES APPROBATIONS (I : International N : National)

En France, le « PERMIS DE NAVIGATION » reste le titre générique des certificats de sécurité d'un navire international exploité par une société de travaux nautiques peut être déclinée de la manière suivante (Réf. division 110, voir aussi § 3.3):

Tous navires :

- N&I) Permis de navigation
- (I) Certificat international de franc-bord
- (N) Certificat national de franc-bord
- (N&I) Certificat national de jaugeage des navires
- (I) Certificat de rendement énergétique

Navire > 400 (UMS), en plus:

- (I) Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures
- (I) Fiche de construction et d'équipement pour les navires autres que les pétroliers
- (I) Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées
- (N&I) Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (certif. IAPP)
- (N&I) Fiche de construction et d'équipement (Supplément au certif. IAPP)
- (N&I) Certificat international du système antisalissure
- (N&I) Fiche de systèmes antisalissure

Navire > 500 (UMS), en plus:

- (I) Certificat de sécurité pour navire de charge
- (I) Fiche d'équipement (Modèle C) pour certificat de sécurité pour navire de charge
- (I) Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge
- (I) Fiche d'équipement (Modèle R) pour certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge
- (N&I) Rapport sur la mesure du bruit
- (I) Certificat de sécurité pour navire spécial
- (I) Fiche d'équipement (Modèle SPS) pour le certificat de sécurité pour navire spécial
- (I) Document de conformité
- (N&I) Certificat de gestion de la sécurité

D'une manière générale, la validité de ces certificats est sur une base quinquennale avec des contrôles annuels.



LE PERSONNEL

L'ÉQUIPAGE

Les marins constituant l'équipage dans le respect de la décision d'effectif, embarquent leurs diplômes certifiés.

GENS DE MER

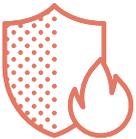
L'embarquement de personnel spécial (scientifiques, ingénieurs...) nécessite des déclarations particulières. Des passagers peuvent éventuellement être embarqués, sous réserve d'autorisation. Le nombre de personnes maximum pouvant embarquer est précisé au permis de navigation.



LOCAUX

ESPACES À BORD

D'une manière générale, les espaces dans lesquels les personnels évoluent présentent des conditions de sécurité et de confort acceptables en corrélation avec les types de missions suivies par le navire. Ce principe est intégré dès l'approbation du navire par l'administration. Le Document Unique d'Évaluation des Risques contraint l'armement à veiller à ces conditions et le force à réagir le cas échéant.



PROTECTIONS DES TRAVAILLEURS

PROTECTIONS COLLECTIVES

Imposées dès l'approbation du navire elles sont en place depuis son neuvage. Rambardes, écrans parant les pièces tournantes, chaudes, dispositifs visant à atténuer le bruit, les vibrations sont autant de protections qui doivent être maintenues en état sous la responsabilité du bord.

PROTECTIONS INDIVIDUELLES

E.P.I : Une politique du port des EPI doit être clairement définie sur le navire (Instructions, affichage, formation...). La fourniture des EPI par le bord.

GILET DE SAUVETAGE :

Un gilet pour chaque personne embarquée.

Le principe de son port doit être clairement défini par le bord et porté à la connaissance du personnel par affichage au regard des obligations réglementaire (Exposition au risque de chute à la mer, de nuit, mauvaise visibilité, météo défavorable, trajets en annexe...).



SAUVETAGE

ENGINS COLLECTIFS

- Tous les équipements sont approuvés et frappés du logo «  » (Wheel-mark).
- Un manuel de formation et d'aide de formation sur les engins de sauvetage du bord.

- Mise à l'eau de la drome de sauvetage en moins de 10 mn.
- Échelles d'embarquement dans les radeaux
- Dispositifs d'éclairage (énergie de secours) du poste d'amarrage, de rassemblement et du plan d'eau...
- Alarme générale (énergie de secours) déclenchable de la timonerie.

Les canots de secours :

- Un canot de secours.

Les embarcations de sauvetage :

- Capacité de l'effectif du bord de chaque côté. Ou une embarcation en « chute libre » sur l'arrière.
- Pour les navires < 85m, pas d'embarcation mais plus de capacité en radeaux.

Les radeaux de sauvetage :

- 1 radeau de capacité 100% de l'effectif du bord < 185kg aisément transférable aux abords. Sinon, 1 radeau de capacité de 100% de l'effectif de chaque côté.
- Pour les navires < 85m, 150% de capacité de chaque bord.

Rôle d'appel et consignes en cas de situation critique :

- Consignes claires adressées à chaque membre de l'équipage.
- Affiché dans le bord, évocation des postes de rassemblements et de mise à l'eau.
- Familiarisation par exercices et appels réguliers.

DISPOSITIFS DE SAUVETAGE

Lance amarres:

- Un appareil est embarqué.

Fusées à parachute :

- 12 fusées à parachute.

ÉQUIPEMENTS RADIO DE SAUVETAGE

Radiobalise de localisation (RLS) :

- Une radiobalise est embarquée.
- Un marin est chargé de l'emporter en cas d'une évacuation.

VHF portable (de la dotation SMDSM) :

- Un marin par embarcation et radeau de sauvetage est chargé de l'emporter en cas d'une évacuation.

TRANSPONDEURS :

- Un marin par embarcation et radeau de sauvetage est chargé de l'emporter en cas d'une évacuation.

ÉQUIPEMENTS INDIVIDUELS DE SAUVETAGE

Bouées de sauvetage :

- Au moins 2 bouées pour les navires ne s'éloignant pas à plus de 20MN de la côte.
- Dotation fixée au permis de navigation (Bouées à point lumineux automatique, avec ligne de sauvetage flottante de 30m, fumigène automatique largables de la passerelle...).
- Marquées au nom et port d'immatriculation.

Brassières de sauvetage :

- Une pour chaque personne à bord
- Brassières supplémentaires situées dans le bord au regard de certains postes éloignés et pour les personnes de quart.
- Attention aux dispositifs spéciaux grandes tailles.
- Marquées au nom et port d'immatriculation. Munis d'appareil lumineux.

Combinaison d'immersion :

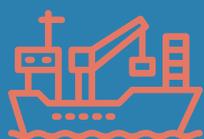
- Une par personne présente à bord.
- Entraînement à l'enfilage.

CHAPITRE 4.2

NAVIRES DE TRAVAIL

NAVIGATION CÔTIÈRE ET APPROCHES PORTUAIRES (< 20 milles)

(Drague aspiratrice en marche, Remorqueurs, Workboats, Barges, Barges fendables, Multicats, Pontons..).



Le navire



Le personnel



Locaux



Protection des travailleurs



Sauvetage





LE NAVIRE

INTRODUCTION :

Les navires concernés par le présent chapitre sont plus communs et plus nombreux que ceux présentés au paragraphe précédent. Ils ont pour vocation l'exécution des multiples travaux développés le long du littoral. Chaque chantier ayant « sa » spécificité, ces navires qui doivent s'adapter en permanence, constituent une flotte de « couteaux suisses » de la mer. De ce fait, les armements sont amenés à proposer fréquemment des aménagements techniques conduisant à la délivrance de nouveaux titres de navigation.

LES APPROBATIONS :

Le « PERMIS DE NAVIGATION » reste le titre générique des certificats de sécurité d'un navire exploité par une société de travaux nautiques dont la liste se décline de la manière suivante (Réf. division 110, voir aussi § 3.3):

Tous navires :

- Permis de navigation.
- Certificat national de franc-bord.
- Certificat national de jaugeage des navires.

Navire > 400 (UMS) :

- Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (certif. IAPP).
- Fiche de construction et d'équipement (Supplément au certif. IAPP).
- Certificat international du système antisalissure.
- Fiche de systèmes antisalissure.

Navire > 500 (UMS) :

- Rapport sur la mesure du bruit.
- Document de conformité.
- Certificat de gestion de la sécurité.

D'une manière générale, la validité de ces certificats est sur une base quinquennale avec des contrôles annuels. Dans la réalité, cette fréquence se resserre encore.

NOTA IMPORTANT : LA TENUE A JOUR DU DOSSIER DE STABILITÉ

Parmi les nombreuses pièces que compte le dossier d'approbation (voir §3.3) il faut citer le « DOSSIER DE STABILITÉ » approuvé par l'autorité maritime dans lequel sont répertoriées les conditions d'exploitation pour lequel le navire a été étudié (cas de chargements) et où sont mentionnées les limites d'exploitation (chargement par rapport la structure et par rapport à la stabilité).

Lorsqu'une utilisation donnée ne s'inscrit pas dans l'épure ainsi définie, le permis de navigation se trouve caduc, et, de fait, la navigation devient illégale. Une nouvelle présentation du dossier pour validation est nécessaire. Pris par les tumultes de la préparation de chantier suivi de l'accélération de l'ouverture de chantier, les armateurs ont une propension à oublier cette mise à jour. Attention, car en cas d'accident la posture s'avère fâcheuse !



LE PERSONNEL

L'ÉQUIPAGE

Les marins constituant l'équipage dans le respect de la décision d'effectif, embarquent leurs diplômes certifiés.

GENS DE MER

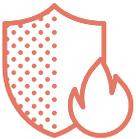
L'embarquement de personnel spécial (scientifiques, ingénieurs...) nécessite des déclarations particulières. Des passagers peuvent éventuellement être embarqués, sous réserve d'autorisation. Le nombre de personnes maximum pouvant embarquer est précisé au permis de navigation.



LOCAUX

ESPACES À BORD

D'une manière générale, les espaces dans lesquels les personnels évoluent présentent des conditions de sécurité et de confort acceptables en corrélation avec les types de missions suivies par le navire. Ce principe est intégré dès l'approbation du navire par l'administration. Le Document Unique d'Évaluation des Risques contraint l'armement à veiller à ces conditions et le force à réagir le cas échéant.



PROTECTIONS DES TRAVAILLEURS

PROTECTIONS COLLECTIVES

Imposées dès l'approbation du navire elles sont en place depuis son neuvage. Rambardes, écrans parant les pièces tournantes, chaudes, dispositifs visant à atténuer le bruit, les vibrations sont autant de protections qui doivent être maintenues en état sous la responsabilité du bord.

PROTECTIONS INDIVIDUELLES

E.P.I : Une politique du port des EPI doit être clairement définie sur le navire (Instructions, affichage, formation...) .La fourniture des EPI par le bord.

GILET DE SAUVETAGE :

Un gilet pour chaque personne embarquée.

Le principe de son port doit être clairement défini par le bord et porté à la connaissance du personnel par affichage au regard des obligations réglementaire (Exposition au risque de chute à la mer, de nuit, mauvaise visibilité, météo défavorable, trajets en annexe...).



SAUVETAGE

ENGINS COLLECTIFS

- Tous les équipements sont approuvés et frappés du logo «  » (Wheel-mark).
- Un manuel de formation et d'aide de formation sur les engins de sauvetage du bord..

- Mise à l'eau de la drome de sauvetage en moins de 10 mn.
- Échelles d'embarquement dans les radeaux.
- Dispositifs d'éclairage (énergie de secours) du poste d'amarrage, de rassemblement et du plan d'eau...
- Alarme générale (énergie de secours) déclenchable de la timonerie.

Les canots de secours :

- Un canot de secours qui peut servir d'annexe.
- Marquées au nom et port d'immatriculation.

Les radeaux de sauvetage :

- Navires de plus de 12 m : 2 radeaux approuvés de capacité 100% de l'effectif du bord qui doivent être prêts à l'utilisation immédiate jusqu'à une contre-gîte de 20°, doté d'un largueur hydrostatique, mise à l'eau sous bossoir si hauteur du pont > 4.5m.
- Navires de moins de 12 m : Un radeau approuvé de capacité 100%.
- Marquées au nom et port d'immatriculation.

DISPOSITIFS DE SAUVETAGE

Rôle d'appel et consignes en cas de situation critique :

- Consignes claires adressées à chaque membre de l'équipage.
- Affiché dans le bord, évocation des postes de rassemblements et de mise à l'eau.
- Familiarisation par exercices et appels réguliers.

PYROTECHNIE

- 3 fusées à parachute.
- 2 fumigènes flottants.

ÉQUIPEMENTS RADIO DE SAUVETAGE

VHF portable (de la dotation SMDSM) :

- Un marin par embarcation et radeau de sauvetage est chargé de l'emporter en cas d'une évacuation.

TRANSPONDEURS :

- Un marin par embarcation et radeau de sauvetage est chargé de l'emporter en cas d'une évacuation.

ÉQUIPEMENTS INDIVIDUELS DE SAUVETAGE

Bouées de sauvetage :

- Navires de plus de 24m : 4 bouées dont 2 lumineuses et 1 fumigène.
- Navire de moins plus de 12 m : 2 bouées dont une lumineuse.
- Dotation fixée au permis de navigation (Bouées à point lumineux automatique, avec ligne de sauvetage flottante de 30m, fumigène automatique largables de la passerelle...).
- Marquées au nom et port d'immatriculation.

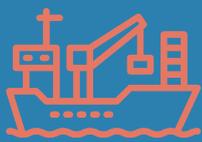
Brassières de sauvetage :

- Une pour chaque personne à bord.
- Brassières supplémentaires situées dans le bord au regard de certains postes éloignés et pour les personnes de quart.
- Attention aux dispositifs spéciaux grandes tailles.
- Marquées au nom et port d'immatriculation. Munis d'appareil lumineux.

CHAPITRE 4.3

NAVIRES DE TRAVAIL NON PROPULSÉS

Pontons, Barges, Dragues ...



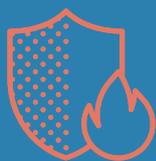
Le navire



Le personnel



Locaux



Protection des travailleurs



Sauvetage





LE NAVIRE

INTRODUCTION :

Les navires concernés par le présent chapitre constituent une base importante de l'arsenal des travaux maritimes. Etant non propulsés, ces engins dépendent de navires autonomes.

LES APPROBATIONS :

Le « PERMIS DE NAVIGATION » restait jusqu'au début 2015 le titre incontournable que devait posséder tout ponton. Depuis cette date, on peut noter un petit allègement (note technique du BUREAU DE LA SÉCURITÉ MARITIME) qui abandonne l'obligation d'approbation par une autorité pour les engins exploités en eaux abritées.

ATTENTION : cette nouveauté ne dédouane pas l'obligation de posséder un dossier technique d'exploitation de l'engin (stabilité, solidité...), bien au contraire !

Le tableau des approbations est donc identique à celles des navires exploités par une société de travaux nautiques allégé du point cité ci-dessus. Il se décline donc de la manière suivante (Réf. division 110, voir aussi § 3.3).

Tous navires :

- Permis de navigation (sauf pour les engins évoluant en eaux abritées).
- Certificat national de franc-bord.
- Certificat national de jaugeage des navires.

Navire > 400 (UMS) :

- Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (certif. IAPP)
- Fiche de construction et d'équipement (Supplément au certif. IAPP)
- Certificat international du système antisalissure
- Fiche de systèmes antisalissure

Navire > 500 (UMS) :

- Rapport sur la mesure du bruit.
- Document de conformité.
- Certificat de gestion de la sécurité.

D'une manière générale, la validité de ces certificats est sur une base quinquennale avec des contrôles annuels. Dans la réalité, cette fréquence se resserre encore.

NOTA 1 : CAS DES PONTONS MODULAIRES :

Bien que chaque module soit approuvé et suivi individuellement, l'administration valide un engin bien défini en termes de nombres de caissons et de géométrie de leur montage.

NOTA 2 : LA TENUE A JOUR DU DOSSIER DE STABILITÉ

Parmi les nombreuses pièces que compte le dossier d'approbation (voir §3.3) il faut citer le « DOSSIER DE STABILITÉ » approuvé par l'autorité maritime dans lequel sont répertoriées les conditions d'exploitation pour lequel le navire a été étudié (cas de chargements) et où sont mentionnées les limites d'exploitation (chargement par rapport la structure et par rapport à la stabilité).

Lorsqu'une utilisation donnée ne s'inscrit pas dans l'épure ainsi définie, le permis de navigation se trouve caduc, et, de fait, la navigation devient illégale. Une nouvelle présentation du dossier pour validation est nécessaire. Pris par les tumultes de la préparation de chantier suivi de l'accélération de l'ouverture de chantier, les armateurs ont une propension à oublier cette mise à jour. Attention, car en cas d'accident la posture s'avère fâcheuse !



LE PERSONNEL

L'ÉQUIPAGE

Dépourvus de machine, les engins non propulsés ne nécessitent pas de personnel maritime. Ils détiennent une décision d'effectif vierge ainsi qu'un permis de circulation et sont donc considérés être exploités et entretenus par des personnels terrestres. La responsabilité de la navigation est assurée par le capitaine du remorqueur affrété pour l'occasion d'un déplacement.



LOCAUX

ESPACES À BORD

Quand ils existent, les espaces dans lesquels les personnels évoluent présentent des conditions de sécurité et de confort acceptables en corrélation avec les types de missions suivies par le navire. Ce principe est intégré dès l'approbation du navire par l'administration. Le Document Unique d'Évaluation des Risques contraint l'armement à veiller à ces conditions et le force à réagir le cas échéant.



PROTECTIONS DES TRAVAILLEURS

PROTECTIONS COLLECTIVES

Imposées dès l'approbation du navire elles sont en place depuis son neuvage. Rambardes, écrans parant les pièces tournantes, chaudes, dispositifs visant à atténuer le bruit, les vibrations sont autant de protections qui doivent être maintenues en état sous la responsabilité du bord.

PROTECTIONS INDIVIDUELLES

E.P.I : Une politique du port des EPI doit être clairement définie sur le navire (Instructions, affichage, formation...) .La fourniture des EPI par le bord.

GILET DE SAUVETAGE :

Un gilet pour chaque personne embarquée.

Le principe de son port doit être clairement défini par le bord et porté à la connaissance du personnel par affichage au regard des obligations réglementaire (Exposition au risque de chute à la mer, de nuit, mauvaise visibilité, météo défavorable, trajets en annexe...).



SAUVETAGE

ENGINS COLLECTIFS

- Tous les équipements sont approuvés et frappés du logo «  » (Wheel-mark).
- Un manuel de formation et d'aide de formation sur les engins de sauvetage du bord..

- Mise à l'eau de la drome de sauvetage en moins de 10 mn.
- Échelles d'embarquement dans les radeaux.
- Dispositifs d'éclairage (énergie de secours) du poste d'amarrage, de rassemblement et du plan d'eau...
- Alarme générale (énergie de secours) déclenchable de la timonerie.

Les radeaux de sauvetage :

- Navires de plus de 12 m : 2 radeaux approuvés de capacité 100% de l'effectif du bord qui doivent être prêts à l'utilisation immédiate jusqu'à une contre-gîte de 20°, doté d'un largueur hydrostatique, mise à l'eau sous bossoir si hauteur du pont > 4.5m.
- Navires de moins de 12 m : Un radeau approuvé de capacité 100%.
- Marquées au nom et port d'immatriculation.

DISPOSITIFS DE SAUVETAGE

Rôle d'appel et consignes en cas de situation critique :

- Consignes claires adressées à chaque membre de l'équipage.
- Affiché dans le bord, évocation des postes de rassemblements et de mise à l'eau.
- Familiarisation par exercices et appels réguliers.

PYROTECHNIE

- 3 fusées à parachute.
- 2 fumigènes flottants.

ÉQUIPEMENTS INDIVIDUELS DE SAUVETAGE

Bouées de sauvetage :

- Navires de plus de 24m : 4 bouées dont 2 lumineuses et 1 fumigène.
- Navire de moins plus de 12 m : 2 bouées dont une lumineuse.
- Dotation fixée au permis de navigation (Bouées à point lumineux automatique, avec ligne de sauvetage flottante de 30m, fumigène automatique largables de la passerelle...).
- Marquées au nom et port d'immatriculation.

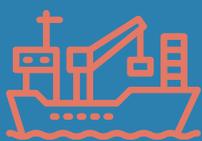
Brassières de sauvetage :

- Une pour chaque personne à bord.
- Brassières supplémentaires situées dans le bord au regard de certains postes éloignés et pour les personnes de quart.
- Attention aux dispositifs spéciaux grandes tailles.
- Marquées au nom et port d'immatriculation. Munis d'appareil lumineux.

CHAPITRE 4.4

BATEAUX DE TRAVAIL EN EAUX INTERIEURES

Automoteurs, Remorqueurs, Pousseurs...



Le navire



Le personnel



Locaux



Protection des travailleurs



Sauvetage





LE BATEAU

INTRODUCTION :

Les bateaux concernés par le présent chapitre ont pour vocation l'exécution des multiples travaux développés le long des cours d'eau.

LES APPROBATIONS :

Le « CERTIFICAT COMMUNAUTAIRE » reste le titre phare générique des titres de navigation. Certains « PERMIS BATEAU » peuvent toutefois subsister pour certaines mises en service avant 2008.

D'une manière générale, la validité de ces certificats est sur une base quinquennale. La première délivrance peut revêtir une validité de 10 ans.

NOTA IMPORTANT : LA TENUE A JOUR DU DOSSIER D'EXPLOITATION

Au fil de son existence, un bateau ou d'un engin flottant peut-être amené à connaître des modifications suite à des réparations ou un remplacement d'outil de pont. Attention, dans ces cas les conditions d'approbation sont bien souvent dépassées et les responsabilités d'accident éventuel seraient reprochées sans discussion à l'exploitant.



LE PERSONNEL

L'ÉQUIPAGE

Il est constitué d'un capitaine dûment qualifié (certificat de capacité du groupe A (fluvio-maritime) ou du groupe B (fluvial), certificat radio restreint, qualification radar, qualification relatives aux longueurs de convoi) et dans certains cas assistés d'une ou plusieurs personnes.



LOCAUX

ESPACES À BORD

D'une manière générale, les espaces dans lesquels les personnels évoluent présentent des conditions de sécurité et de confort acceptables (Eclairage, volume/surfaces, ventilation, chauffage, accès, hygiène...) en corrélation avec les types de missions suivies par le navire. Ce principe est intégré dès l'approbation du navire par l'administration.

Le Document Unique d'Évaluation des Risques contraint l'armement à veiller à ces conditions et le force à réagir le cas échéant.



PROTECTIONS DES TRAVAILLEURS

PROTECTIONS COLLECTIVES

Imposées dès l'approbation du navire, bastingage, mains courantes, ponts, plats bord peints antidérapant et en contraste doivent être conçus de manière à éviter les chutes et assurer des couloirs de déplacement de

60cm de large (toléré à 50cm pour certains points limites). D'autre part, des dispositifs doivent empêcher toute dégradation physique à court (Blessure, brûlure..) ou plus long terme (bruits, vibrations..) des exploitants du bateau. Autant de protections qui doivent être maintenues en état sous la responsabilité du bord.

PROTECTIONS INDIVIDUELLES

E.P.I : Une politique du port des EPI doit être clairement définie sur le navire (Instructions, affichage, formation...) .La fourniture des EPI par le bord.

GILET DE SAUVETAGE :

Un gilet pour chaque personne embarquée.

Le principe de son port doit être clairement défini par le bord et porté à la connaissance du personnel par affichage au regard des obligations réglementaire (Exposition au risque de chute à la mer, de nuit, mauvaise visibilité, météo défavorable, trajets en annexe..).



SAUVETAGE

ÉQUIPEMENTS

L'ensemble des moyens de sauvetage est énuméré dans le certificat communautaire (Nb de bouées, Nb extincteurs, Nb et capacité de la pompe d'assèchement, Nb de radeaux, canot de secours..).

Outre les gilets de sauvetage individuels, trois bouées de sauvetage, dont une dotée de feu à allumage automatique, sont disposées à bord.

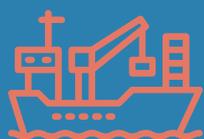
Un BACHOT est prescrit pour les bateaux automoteurs et chalands de plus 150 tonnes de port en lourd et remorqueurs et pousseurs de plus de 150 m³ de déplacement. Il doit pouvoir être mis à l'eau en moins de 5 mn sans énergie.

La présence de ce bachot sur les bateaux plus petits reste un moyen propre à faciliter toute intervention d'urgence.

CHAPITRE 4.5

BATEAUX DE TRAVAIL EN EAUX INTÉRIEURES - NON PROPULSÉS

Pontons, Dragues aspiratrices, Barges...



Le navire



Le personnel



Locaux



Protection des travailleurs



Sauvetage





LE BATEAU

INTRODUCTION :

Les bateaux concernés par le présent chapitre constituent une partie importante de l'arsenal connu de l'activité des travaux fluviaux.

LES APPROBATIONS :

Le « CERTIFICAT COMMUNAUTAIRE » reste le titre phare générique des titres de navigation. Certains « PERMIS BATEAU » peuvent toutefois subsister pour certaines mises en service avant 2008.

D'une manière générale, la validité de ces certificats est sur une base quinquennale. La première délivrance peut revêtir une validité de 10 ans.

NOTA 1 : CAS DES PONTONS MODULAIRES :

Bien que chaque module soit approuvé et suivi individuellement, l'administration valide un engin bien défini en termes de nombres de caissons et de géométrie de leur montage.

NOTA 2 : LA TENUE A JOUR DU DOSSIER D'EXPLOITATION :

Au fil de son existence, un bateau ou d'un engin flottant peut-être amené à connaître des modifications suite à des réparations ou un remplacement d'outil de pont. Attention, dans ces cas les conditions d'approbation sont bien souvent dépassées et les responsabilités d'accident éventuel seraient reprochées sans discussion à l'exploitant.



LE PERSONNEL

L'ÉQUIPAGE

Démuni de propulsion, ces engins n'ont pas de marinier affecté. Les personnes présentes à bord sont du personnel terrestre travaillant une fois l'engin mis en place.

La responsabilité de la navigation fluviale de ces engins reste celle du capitaine du pousseur retenu pour effectuer le voyage.



LOCAUX

ESPACES À BORD

Lorsqu'ils existent, les espaces dans lesquels les personnels évoluent présentent des conditions de sécurité et de confort acceptables (Éclairage, volume/surfaces, ventilation, chauffage, accès, hygiène...) en corrélation avec les types de missions suivies par le bateau concerné. Ce principe est intégré dès l'approbation du navire par l'administration.

Le Document Unique d'Évaluation des Risques contraint l'armement à veiller à ces conditions et le force à réagir le cas échéant.



PROTECTIONS DES TRAVAILLEURS

PROTECTIONS COLLECTIVES

Imposées dès l'approbation du navire, bastingage, mains courantes, ponts, plats bord peints antidérapant et en contraste doivent être conçus de manière à éviter les chutes et assurer des couloirs de déplacement de 60cm de large (toléré à 50cm pour certains points limites). D'autre part, des dispositifs doivent empêcher toute dégradation physique à court (Blessure, brûlure..) ou plus long terme (bruits, vibrations..) des exploitants du bateau. Autant de protections qui doivent être maintenues en état sous la responsabilité du bord.

PROTECTIONS INDIVIDUELLES

E.P.I : Une politique du port des EPI doit être clairement définie sur le navire (Instructions, affichage, formation..) .La fourniture des EPI par le bord.

GILET DE SAUVETAGE :

Un gilet pour chaque personne embarquée.

Le principe de son port doit être clairement défini par le bord et porté à la connaissance du personnel par affichage au regard des obligations réglementaire (Exposition au risque de chute à la mer, de nuit, mauvaise visibilité, météo défavorable, trajets en annexe..).



SAUVETAGE

ÉQUIPEMENTS

L'ensemble des moyens de sauvetage est énuméré dans le certificat communautaire (Nb de bouées, Nb extincteurs, Nb et capacité de la pompe d'assèchement, Nb de radeaux, canot de secours..).

Outre les gilets de sauvetage individuels, trois bouées de sauvetage, dont une dotée de feu à allumage automatique, sont disposées à bord.

La présence de ce bachot sur les bateaux plus petits reste un moyen propre à faciliter toute intervention d'urgence.

4.6 Annexes et bachots



Un chantier de travaux nautiques s'organise de fait autour d'engins et de sites séparés par des zones aquatiques. Pour relier ces points entre eux, d'une façon évidente, voire « naturelle » tellement elles se fondent dans le dispositif, on utilise des embarcations canots, barques, pontons, annexes ou bachots. Indispensables à la bonne marche du chantier, ces derniers sont pourtant trop souvent négligés. Faisons donc le point à leurs sujets.

4.6.1 Besoins des chantiers

D'une manière générale, hormis les engins de travail à proprement dit, et dans le respect des capacités et autorisations administratives, les chantiers nautiques nécessitent des moyens flottants de liaison pour trois raisons:

- **TRANSPORTS** : de personnes ou de petits matériels.
- **ASSISTANCE TECHNIQUE** au chantier (Lamanage, petit poussage, accompagnement aux manœuvres, sondages, travail sur paroi de quai...).
- **SAUVETAGE** : De fait, en alerte permanente.

4.6.2 Moyens à dispositions

En fonction de l'importance du chantier, on observe une graduation dans les types de moyens nautiques qui peuvent y être utilisés pour ces missions d'assistance. Motorisés ou non, la gamme se décline du bateau/ navire immatriculé à l'objet flottant en passant par diverses formes d'embarcations qui peuvent se classer en trois catégories :

- **LES ENGINES DE TRAVAIL** eux même (bateaux/navires) affectés au chantier. Ces derniers sont des équipements productifs du chantier dont les capacités de transport (port en lourd ou nombres de personnes) sont clairement définies dans leur dossier administratif maîtrisé par le chantier.
- **LES ANNEXES ou BACHOTS** attachés aux engins ci-dessus. A ce sujet, il convient de préciser que les annexes (en maritime) et les bachots (en fluvial) appartiennent encore aux us et coutumes que les administrations définissent oralement par : « embarcation de servitude d'une unité immatriculée qui navigue à la vue de cette dernière... ». Par ailleurs, les annexes sont identifiées à leur bateau/ navire base par un marquage visible du type : « ANNEXE DUDULE » ou « AX - DUDULE ».
- **Des EMBARCATIONS de tous types.** Ces deux dernières catégories font l'objet d'attention particulière et doivent garantir un minimum de solidité, d'aptitude à la navigation et de fiabilité. D'une manière générale, on se fierà une approbation **CE**.



Les annexes ou bachots naviguent à proximité de leur navire ou bateau base.

4.6.3 Les principes à respecter

4.6.3.1 Maîtrise par le chantier

D'une manière générale, les embarcations utilisées sur les chantiers doivent être répertoriées dans les registres du chantier (Plan de prévention, document unique...). A ce titre, elles doivent faire l'objet d'une surveillance régulière au même titre, voire en priorité, de tous les autres moyens mis à disposition sur le chantier.

4.6.3.2 Équipements

En premier lieu, tout passager d'embarcation doit être équipé de son GILET DE SAUVETAGE. Dans la perspective des trois fonctions (cf. § 9.1.1) qu'elle peut être amenée à remplir, toute embarcation utilisée sur un chantier doit être dotée au minimum de :

- Une bouée de sauvetage avec ligne de vie (30m) - Un aviron - Une gaffe.
- Une aussière - L'indication de la capacité maximale (CMU ou Nb de Personnes).

Suivant les circonstances du chantier, on peut ajouter :

- Une lampe torche étanche
- Un couteau
- Une trousse de secours
- Une échelle d'accès

4.6.3.3 Motorisation et conduite

4.6.3.3.1 Motorisation

Les embarcations utilisées par les chantiers nautiques doivent être motorisées en adéquation aux conditions de navigation que peuvent présenter le plan d'eau dans les instants les plus critiques (Vent, houle, courant...). Dans le cas contraire des limitations doivent être clairement définies dans les registres du chantier, et les instructions données en conséquence.

4.6.3.3.2 Conduite

D'une manière générale, le conducteur de l'embarcation doit connaître le site et être autorisé à la conduite par l'encadrement du chantier.

Suivant la situation, le pilote de l'embarcation peut être d'une de ces deux catégories :

- Le conducteur est un MARIN/IER professionnel et détient un titre de conduite de navire/bateau (pilote, capitaine, patron, motoriste...) acquis dans le cadre de sa formation professionnelle.
- Le CONDUCTEUR est un personnel terrestre, il doit détenir un permis de conduire les navires de plaisance (fluvial ou maritime suivant le site) pour toute puissance de moteur supérieure à 4,5kW (6CV).

4.6.3.4 Attitudes à bord

4.6.3.4.1 Éviter les chutes à bord et par-dessus bord

Plus encore que sur le chantier, tout passager d'une embarcation est soumis au risque de la chute à l'eau. Pour cette raison, il doit conserver une attitude raisonnable, et adopter des gestes et postures (même par temps calme) qui se déclinent en quatre idées :

- Maintenir les **espaces de déplacements dégagés**, conserver un rangement irréprochable à bord.
- **Concentrer son attention** au cours de tout déplacement, il faut garder à l'esprit la grande probabilité d'un mouvement soudain du flotteur et l'éventualité d'un événement inattendu (surface glissante, instable...).
- **Garder 3 points d'appui** lors des évolutions.
- **Bannir la précipitation** pour tout déplacement, notamment au moment de débarquer.

4.6.3.4.2 Solidarité

Attention, tout le monde n'est pas à l'aise à bord d'une embarcation. Il convient de se tenir prêt à aider son voisin qui peut être incommodé (Pied marin, mal de mer...).

4.6.3.5 Postes d'amarrage et points d'embarquements

Le « bachot » constitue un élément important dans la marche d'un chantier nautique. Ses conditions d'utilisation doivent être pensées dès l'installation du chantier de manière à rendre les embarquements, la surveillance et la maintenance le plus aisés possible.

A cette étape, toutes les questions relatives aux contraintes que peut vivre le chantier doivent être posées. Sans être exhaustif, il convient de penser aux influences que peuvent entraîner :

- La marée
- La crue
- Le vent/la pluie
- La houle
- La hauteur du quai
- Les horaires de travail
- La nuit
- Le gel

Au moment d'embarquer, l'ensemble « Point d'embarquement / bachot » doit présenter la plus grande harmonie possible, à savoir :

- Un très faible intervalle (en hauteur et en latéral) entre le ponton et le plat bord du bachot. Le cas échéant, l'usage d'un planchon doit être privilégié.
- Des points d'appui à hauteur de main.
- Des sols antidérapants.

Quelques bons et mauvais exemples de postes d'amarrage et points d'embarquement :

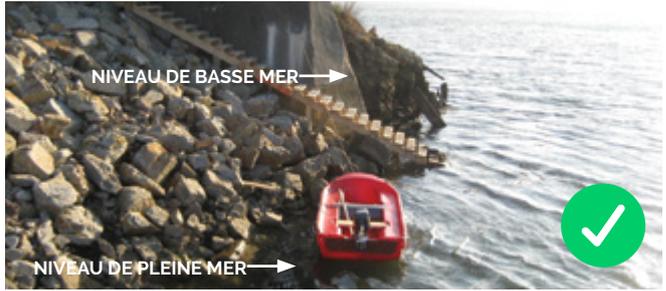


Il se produit souvent que la mise en place du point d'embarquement des Bachots constitue la première action du chantier (Duc d'albe, ponton...). Ici, par exemple, on s'apprête à battre le premier pieu du chantier alors que le poste d'embarquement des moyens nautiques est sécurisé.





Ici, derniers réglages du poste d'amarrage et d'embarquement.
Contraintes des marées et forts courants pris en compte..
Rien ne doit être laissé au hasard !



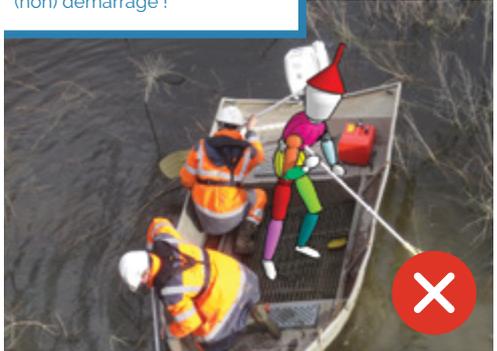
Tristes vérités de chantiers ! à Bannir !
Les bachots et annexes doivent faire l'objet d'une attention particulière permanente. Même si on ne s'en sert pas régulièrement, il reste à tout instant l'engin qui peut servir à sauver un collègue tombé à l'eau !



Ceci n'est :
Ni un poste d'amarrage !
Ni un point d'embarquement !



Pas d'entretien régulier.. risque de panne..galère au prochain (non) démarrage !



4.6.3.6 Utilisation des engins : éviter la prise de risque.

Nous avons vu plus haut l'importance de garder une attitude responsable et bienveillante à bord. Il convient de garder cet état d'esprit quant à l'utilisation des engins.
Aucun risque ne doit être pris. Aussi, toutes les utilisations d'engins doivent être réalisées dans les limites de sa conception décrites dans le manuel du constructeur. Par ailleurs, le manuel d'utilisation doit être impérativement consulté.



Une première utilisation hors des normes est une mauvaise habitude qui promet de fâcheuses surprises à venir...

Le travail en solitaire est également une prise de risques majeure.

