
**Petits navires — Prévention des chutes
d'homme à la mer et remontée à bord**

Small craft — Man-overboard prevention and recovery

iTeh Standards
(<https://standards.iteh.ai>)
Document Preview

[ISO 15085:2003](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/149c9536-99fb-40fc-b69e-4f350e2935f7/iso-15085-2003)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/149c9536-99fb-40fc-b69e-4f350e2935f7/iso-15085-2003>



PDF – Exonération de responsabilité

Le présent fichier PDF peut contenir des polices de caractères intégrées. Conformément aux conditions de licence d'Adobe, ce fichier peut être imprimé ou visualisé, mais ne doit pas être modifié à moins que l'ordinateur employé à cet effet ne bénéficie d'une licence autorisant l'utilisation de ces polices et que celles-ci y soient installées. Lors du téléchargement de ce fichier, les parties concernées acceptent de fait la responsabilité de ne pas enfreindre les conditions de licence d'Adobe. Le Secrétariat central de l'ISO décline toute responsabilité en la matière.

Adobe est une marque déposée d'Adobe Systems Incorporated.

Les détails relatifs aux produits logiciels utilisés pour la création du présent fichier PDF sont disponibles dans la rubrique General Info du fichier; les paramètres de création PDF ont été optimisés pour l'impression. Toutes les mesures ont été prises pour garantir l'exploitation de ce fichier par les comités membres de l'ISO. Dans le cas peu probable où surviendrait un problème d'utilisation, veuillez en informer le Secrétariat central à l'adresse donnée ci-dessous.

iTeh Standards
(<https://standards.iteh.ai>)
Document Preview

[ISO 15085:2003](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/149c9536-99fb-40fc-b69e-4f350e2935f7/iso-15085-2003)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/149c9536-99fb-40fc-b69e-4f350e2935f7/iso-15085-2003>

© ISO 2003

Droits de reproduction réservés. Sauf prescription différente, aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ni utilisée sous quelque forme que ce soit et par aucun procédé, électronique ou mécanique, y compris la photocopie et les microfilms, sans l'accord écrit de l'ISO à l'adresse ci-après ou du comité membre de l'ISO dans le pays du demandeur.

ISO copyright office
Case postale 56 • CH-1211 Geneva 20
Tel. + 41 22 749 01 11
Fax. + 41 22 749 09 47
E-mail copyright@iso.ch
Web www.iso.ch

Imprimé en Suisse

Sommaire

Page

Avant-propos	v
Introduction.....	vi
1 Domaine d'application	1
2 Références normatives.....	1
3 Termes et définitions	1
4 Exigences générales.....	4
4.1 Fonctions du pont de travail	4
4.2 Moyens de protection	4
4.3 Largeur minimale des ponts	4
4.4 Continuité du pont de travail	5
5 Dispositifs de sécurité	5
6 Tableaux des exigences	6
6.1 Généralités	6
6.2 Exigences relatives aux bateaux non-voiliers	6
6.3 Exigences relatives aux voiliers	7
7 Exigences particulières pour les surfaces antidérapantes	8
7.1 Généralités	8
7.2 Exigences relatives aux trampolines et filets	8
8 Exigences relatives aux cale-pied	9
8.1 Généralités	9
8.2 Installation des cale-pied.....	9
8.3 Hauteur minimale et angle minimal du cale-pied.....	9
8.4 Cale-pied constitués de surfaces inclinées.....	10
8.5 Clair maximum sous un cale-pied, entre le pont et le cale-pied	10
8.6 Continuité du pont de travail à proximité du cale-pied	10
8.7 Interruptions dans la continuité du cale-pied	11
9 Exigences relatives aux prises de main	11
9.1 Généralités	11
9.2 Emplacement au niveau des ponts latéraux	11
9.3 Résistance	11
10 Exigences communes aux garde-corps et filières hauts et bas	12
10.1 Généralités	12
10.2 Hauteur des garde-corps et filières.....	12
10.3 Lignes intermédiaires, espacement vertical et écart maximal	13
10.4 Risque de chute d'homme à la mer à partir de zones situées en hauteur	14
10.5 Ouvertures dans les garde-corps/filières	14
10.6 Balcons d'étrave pour voiliers	14
10.7 Garde-corps/filières arrière pour voiliers	16
10.8 Bras avant des catamarans à voile	17
10.9 Coque centrale des trimarans à voile	17
11 Exigences spécifiques de résistance pour les garde-corps et garde-corps bas	18
12 Exigences particulières relatives aux filières	18
12.1 Exigences relatives aux filières hautes, basses et intermédiaires	18
12.2 Exigences relatives aux chandeliers et aux supports de filières.....	18
13 Exigences relatives aux points d'accrochage (de harnais)	19

13.1	Généralités	19
13.2	Emplacement	19
13.3	Taille	19
13.4	Résistance.....	20
14	Points d'ancrage pour les lignes de vie.....	20
14.1	Généralités	20
14.2	Installation.....	20
14.3	Résistance.....	20
15	Maintien du corps sur les bateaux rapides	20
15.1	Généralités	20
15.2	Appui-corps	21
16	Moyens de remontée à bord.....	21
17	Manuel du propriétaire.....	21
	Bibliographie.....	22

iTeh Standards
(<https://standards.iteh.ai>)
Document Preview

[ISO 15085:2003](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/149c9536-99fb-40fc-b69e-4f350e2935f7/iso-15085-2003)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/149c9536-99fb-40fc-b69e-4f350e2935f7/iso-15085-2003>

Avant-propos

L'ISO (Organisation internationale de normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (comités membres de l'ISO). L'élaboration des Normes internationales est en général confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique créé à cet effet. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO participent également aux travaux. L'ISO collabore étroitement avec la Commission électrotechnique internationale (CEI) en ce qui concerne la normalisation électrotechnique.

Les Normes internationales sont rédigées conformément aux règles données dans les Directives ISO/CEI, Partie 3.

La tâche principale des comités techniques est d'élaborer les Normes internationales. Les projets de Normes internationales adoptés par les comités techniques sont soumis aux comités membres pour vote. Leur publication comme Normes internationales requiert l'approbation de 75 % au moins des comités membres votants.

L'attention est appelée sur le fait que certains des éléments de la présente Norme internationale peuvent faire l'objet de droits de propriété intellectuelle ou de droits analogues. L'ISO ne saurait être tenue pour responsable de ne pas avoir identifié de tels droits de propriété et averti de leur existence.

L'ISO 15085 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 188, *Petits navires*.

ITeH Standards
(<https://standards.iteh.ai>)
Document Preview

ISO 15085:2003

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/149c9536-99fb-40fc-b69e-4f350e2935f7/iso-15085-2003>

Introduction

La présente Norme Internationale est basée sur l'idée que la sécurité à bord des bateaux n'est pas obtenue par un seul élément de sécurité, mais par la conjonction de plusieurs de ces éléments.

Elle est également basée sur le fait qu'il n'y a pas un seul ensemble d'éléments de sécurité par catégorie de conception et type de bateau, mais plusieurs. Dans certains cas, la présente Norme Internationale offre au constructeur différentes options en fonction de l'utilisation générale qu'il prévoit pour le bateau, à l'intérieur de sa catégorie de conception.

Il s'agit essentiellement de définir ce qu'est le pont de travail pour le constructeur et de définir comment assurer la protection des personnes qui se trouvent sur le pont de travail dans les conditions normales d'utilisation du bateau, c'est-à-dire en cours de navigation. Cette définition a une importance capitale. Sur certains bateaux, par exemple, le pont de travail se limite au cockpit, alors que sur d'autres il comprend tout le pont.

L'accès aux points d'amarrage et leur utilisation est un autre aspect du problème, qui est, en conséquence, traité à part: ils sont nécessaires, mais pas obligatoirement pendant que le bateau navigue, et jamais à pleine vitesse; ils ne se trouvent donc pas nécessairement sur le pont de travail.

iTeh Standards (<https://standards.iteh.ai>) Document Preview

[ISO 15085:2003](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/149c9536-99fb-40fc-b69e-4f350e2935f7/iso-15085-2003)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/iso/149c9536-99fb-40fc-b69e-4f350e2935f7/iso-15085-2003>

Petits navires — Prévention des chutes d'homme à la mer et remontée à bord

1 Domaine d'application

La présente Norme Internationale spécifie tant la conception que la construction et les exigences de résistance s'appliquant aux dispositifs de sécurité et aménagements destinés à réduire au minimum le risque de chute à la mer, et prescrit les exigences visant à faciliter la remontée à bord.

Elle décrit les dispositifs qui peuvent être utilisés, individuellement ou combinés, pour remplir ces objectifs, et s'applique aux bateaux d'une longueur de coque inférieure ou égale à 24 m.

La présente Norme Internationale ne s'applique pas aux types de bateaux suivants:

- les jouets aquatiques;
- les canoës, kayaks, ou autres bateaux d'un bau inférieur à 1,1 m;
- les véhicules nautiques à moteur (VNM), qui sont couverts par l'ISO 13590;
- les bateau gonflables d'une longueur de coque inférieure à 8 m, qui sont couverts par l'ISO 6185.

2 Références normatives

Les documents normatifs suivants contiennent des dispositions qui par suite de la référence qui y est faite, constituent des dispositions valables pour la présente Norme internationale. Pour les références datées, les amendements ultérieurs ou les révisions de ces publications ne s'appliquent pas. Toutefois, les parties prenantes aux accords fondés sur la présente Norme internationale sont invitées à rechercher la possibilité d'appliquer les éditions les plus récentes des documents normatifs indiqués ci-après. Pour les références non datées, la dernière édition du document normatif en référence s'applique. Les membres de l'ISO et de la CEI possèdent le registre des Normes internationales en vigueur.

ISO 8666:2002, *Petits navires — Données principales*

ISO 12217 (toutes les parties):2002, *Petits navires — Catégorisation et évaluation de la stabilité et de la flottabilité*

3 Termes et définitions

Pour les besoins de la présente Norme internationale, les termes et définitions suivants s'appliquent.

3.1

catégorie de conception

description des conditions de mer et de vent auxquelles le bateau est considéré comme approprié

NOTE Les catégories de conception applicables sont récapitulées dans le Tableau 1.

Tableau 1 — Définitions des catégories de conception

Catégorie de conception	Force du vent (échelle de Beaufort)	Hauteur significative des vagues <i>m</i>
A — «En haute mer»	> 8	> 4
B — «Au large»	≤ 8	≤ 4
C — «À proximité de la côte»	≤ 6	≤ 2
D — «En eaux abritées»	≤ 4	≤ 0,3

3.2
longueur de coque

L_H
longueur de la coque, conformément à l'ISO 8666

NOTE La longueur de coque est exprimée en mètres (m).

3.3
voilier

bateau conçu pour utiliser les voiles comme moyen principal de propulsion, comme défini dans l'ISO 8666

3.4
bateau non-voilier

bateau ne correspondant pas à la définition d'un voilier

EXEMPLE Bateau à moteur, bateau à rames.

3.5
bateau rapide

bateau à moteur ayant une vitesse maximale, en nœuds, supérieure à $10 \sqrt{L_H}$ ou 25 nœuds, la valeur la plus grande étant retenue

3.6
pont de travail

zones extérieures, définies par le constructeur du bateau, sur lesquelles les personnes se tiennent debout ou marchent dans le cadre de l'utilisation normale du bateau

NOTE 1 Le pont de travail est normalement composé de parties rigides du bateau, telles que les ponts, les roufs, les superstructures, les «flying bridges», etc. mais il peut aussi comporter des parties flexibles, comme les trampolines et les filets.

NOTE 2 Sur certains bateaux, le pont de travail se limite au cockpit, et le pont avant n'est utilisé que pour accéder aux points d'amarrage.

NOTE 3 Sauf déclaration particulière du constructeur, les zones ayant une inclinaison de plus de 25° par rapport à l'horizontale dans une direction longitudinale, ou de plus de 30° dans une direction transversale, ne sont pas considérées comme faisant partie du pont de travail.

3.7
surface antidérapante

surface intentionnellement préparée, usinée, recouverte, moulée, etc. de manière à obtenir une meilleure adhérence entre le pied (ou la chaussure) et la surface du pont

EXEMPLE Peinture ayant des caractéristiques «anti-glissement», pont moulé à surface «tête de diamant», revêtement antidérapant, pont en bois non peint, trampolines.

3.8**cale-pied**

protubérance ou excroissance du pont, usinée, moulée ou fixée, ou tout autre dispositif constituant une barrière ou un appui au pied lorsque le bateau gîte ou roule

EXEMPLE Rails de fargue, pavois, hiloires.

3.9**garde-corps**

structure rigide installée de manière permanente et destinée à prévenir les chutes d'homme à la mer

EXEMPLE Garde-corps rigide, en bois ou métal.

NOTE Il peut être nécessaire de prévoir une filière/un garde-corps intermédiaire (voir article 10), qui peut être souple.

3.10**filière**

système de lignes souples supportées par des structures rigides ou des chandeliers, destinées à empêcher les chutes d'homme à la mer

NOTE Il peut être nécessaire de prévoir une filière/un garde-corps intermédiaire (voir article 10), qui peut être souple.

3.11**chandelier**

barres verticales ou poteaux soutenant les garde-corps ou les filières

3.12**balcon**

cadre rigide remplaçant ou prolongeant un garde-corps ou une filière

EXEMPLE Balcon d'étrave, balcon de mât, balcon arrière.

3.13**hiloire**

partie rehaussée du pont ou des superstructures, souvent utilisée pour réduire l'entrée de l'eau dans une zone protégée

3.14**prise de main**

toute partie du bateau qui peut être agrippée par la main pour réduire le risque de chute d'homme à la mer, même si ce n'est pas sa fonction principale

EXEMPLE Poignée, hauban, rebord de siège, taquet, sommet de pare-brise, barre à roue, sangle de rappel de dériveur léger.

3.15**point d'accrochage (de harnais)**

œil, équipement, ou tout autre dispositif sur lequel un équipier peut accrocher directement le mousqueton de son harnais de sécurité, et qui lui permet de se déplacer autour de ce point sur le pont de travail, même si ce n'est pas sa fonction principale, par exemple: ligne de vie, hauban, cadène

3.16**ligne de vie**

ligne souple ou barre rigide destinée à l'accrochage du mousqueton du harnais de sécurité, permettant à l'équipage de se déplacer en sécurité sur toute sa longueur

3.17**moyen de remontée à bord**

équipement ou partie de la coque, rigide ou souple, qui permet à une personne de remonter à bord sans assistance

3.18

point d'amarrage

point utilisé pour un ou plusieurs des usages suivants:

- mouillage sur ancre;
- amarrage;
- remorquage (en tant que remorqueur ou remorqué)

4 Exigences générales

4.1 Fonctions du pont de travail

L'accès sans danger aux zones suivantes doit être prévu, soit par le pont de travail, soit par l'intérieur du bateau, soit par une combinaison des deux:

- poste de pilotage, y compris avec une barre de secours;
- zone de points d'amarrage;
- zone de manœuvre et réglage des voiles;
- intérieur;
- compartiment moteur.

Le cas échéant, un texte ou un schéma dans le manuel du propriétaire doit indiquer les zones du pont de travail définies par le constructeur.

4.2 Moyens de protection

La protection contre les risques de chute d'homme à la mer à partir du pont de travail doit être assurée par l'une des options présentées au Tableau 3 ou au Tableau 4, compte tenu du type ou de la conception du bateau et de son usage prévu, dans les limites de la catégorie de conception choisie.

Il est possible d'appliquer différentes options à des zones spécifiques du bateau.

4.3 Largeur minimale des ponts

Afin que les déplacements sur le pont s'effectuent de manière sûre, la zone du pont de travail adjacente au bord extérieur du pont, latéralement ou longitudinalement, doit à la fois

- a) être dégagée, continue et ne pas être inclinée de plus de 15° par rapport à l'horizontale lorsque le bateau est droit; et
- b) avoir une largeur d'au moins 100 mm pour la catégorie de conception D, 120 mm pour la catégorie C et 150 mm pour la catégorie A ou B, le mesurage étant effectué:
 - perpendiculairement à la limite intérieure du cale-pied, ou
 - perpendiculairement au bord extérieur latéral du pont, s'il n'y a pas de cale-pied.

NOTE Les exigences ci-dessus impliquent que les surfaces de pont dont la largeur est inférieure à celle requise ci-dessus ne peuvent pas être considérées comme faisant partie du pont de travail, et que les hiloires de cockpit latérales ou arrière doivent satisfaire aux exigences s'appliquant aux ponts latéraux, concernant par exemple la hauteur du garde-corps selon l'article 10, s'il y a lieu.

4.4 Continuité du pont de travail

Les surfaces du pont de travail doivent être reliées entre elles, éventuellement via un passage à l'intérieur du bateau.

Des dispositions particulières doivent être prises en cas de différences de hauteur ou d'obstacles. Les différences de niveau de plus de 500 mm [voir Figure 1 a)] et les obstacles de plus de 500 mm de hauteur ou de longueur doivent être évités [voir Figures 1 b et 1 c)].

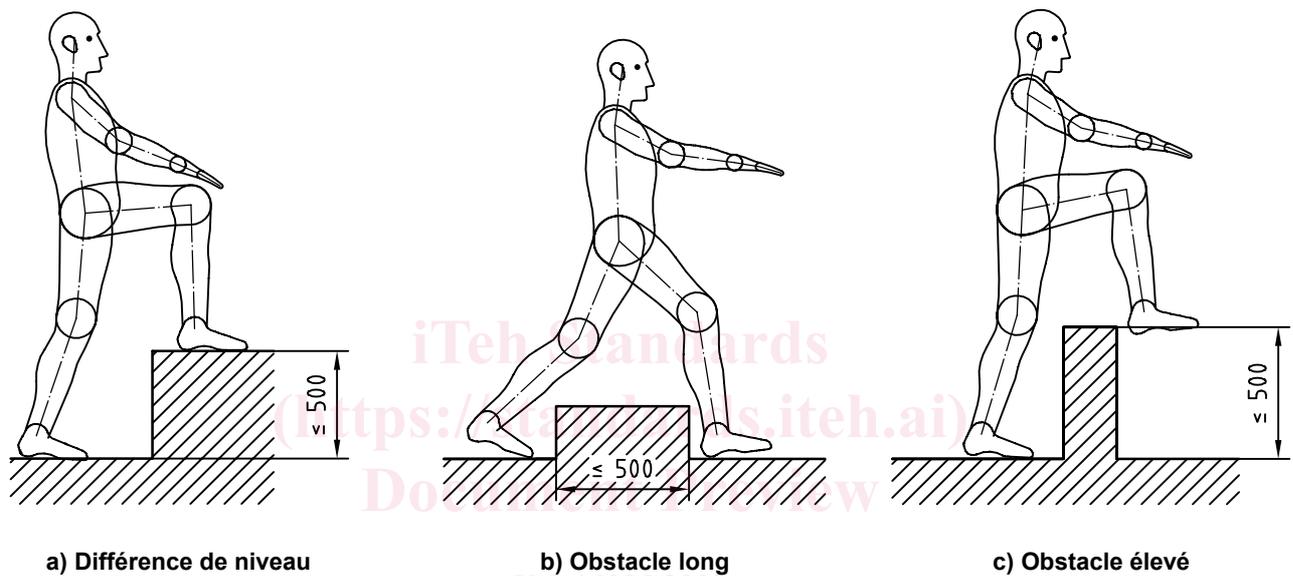


Figure 1 — Figure explicitant certaines exigences du 4.4

5 Dispositifs de sécurité

Les exigences spécifiques à chaque dispositif de sécurité sont énoncées à l'article 6.

Le Tableau 2 indique les neuf différents dispositifs de sécurité et le numéro des paragraphes où les exigences correspondantes sont définies.