



FORMATION DES CHEFS DE BORDS ET DES EQUIPIERS

MODULE 11

La Réglementation

L'Etiquette navale

Auteur :
Jean-Patrick GUERITAUD

La réglementation

Sommaire

A : La réglementation

B : l'étiquette navale et la pavillonnerie

C : les responsabilités du Chef de Bord

D : les administrations impliquées

A La réglementation.

La navigation en voile-aviron est régie par l'Arrêté du 11 mars 2008 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, et plus particulièrement par son annexe dite « **Division 240** » concernant les navires de plaisance à usage personnel et de formation, de longueur de coque inférieure à 24 m.

Les bateaux voile-aviron entrent dans la catégorie des « bateaux à propulsion humaine ».

Le texte publié au Journal officiel daté du 8 avril 2008 est intégralement disponible sur Internet à l'adresse :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-materiel-de-securite.html>

Nous résumerons ici, par citation du texte officiel, les points essentiels concernant les embarcations VA. Ils concernent le bateau, son équipement de sécurité et les zones de navigation. Ne sera pas abordé ici, bien que concernant éventuellement l'activité voile-aviron, tout ce qui touche à la construction du bateau. Dans ce domaine, nous renvoyons le lecteur au document d'origine. Ce texte ne dispense nullement de la lecture du document officiel intégral.

Plaque signalétique (Article 240-2.04)

Toute embarcation doit comporter une plaque signalétique, sur laquelle figurent les indications suivantes le nom du constructeur ou de l'importateur ;

- le modèle le cas échéant ;
- la mention « Embarcation conforme à l'arrêté du 23 nov. 1987 modifié - division 240 » ;
- la catégorie de conception ;
- la charge maximale recommandée par le constructeur ;
- le nombre maximal de personnes pouvant prendre place à bord ;
- la puissance maximale de l'appareil propulsif.

Cette plaque est inaltérable par le milieu marin. Elle est fixée de manière inamovible à l'intérieur de l'embarcation, du cockpit ou de la timonerie, à un endroit immédiatement visible.

Nombre maximal de personnes et charge maximale (Article 240-2.07)

Le nombre maximal de personnes pouvant prendre place à bord d'un navire léger, ainsi que sa charge maximale, sont déterminés par son constructeur. [...].

La charge maximale comprend les personnes de 75 kg pouvant être embarquées, le matériel d'armement, l'avitaillement, les fluides consommables au maximum de remplissage des capacités fixes et mobiles, les bacs ouverts tels que viviers, baignoires et piscines complètement remplis, ainsi que les équipements collectifs de sauvetage et les embarcations annexes, lorsqu'elles sont prévues. Jusqu'à cette charge maximale, le navire satisfait aux exigences de flottabilité et de

Module 11 – La Réglementation L'étiquette

stabilité évaluées conformément aux dispositions de l'article 240-2.09 ainsi qu'à l'usage prévu notamment en matière d'autonomie en vivres, et en consommables destinés aux machines.

Le nombre de personnes pouvant prendre place à bord d'un navire est déterminé de manière à satisfaire aux exigences de flottabilité et de stabilité évaluées conformément aux dispositions de l'article 240-2.09, ainsi qu'en fonction des places assises disponibles à bord, et des aménagements intérieurs. Est considéré comme place assise tout emplacement pouvant contenir une surface assise d'au moins 0,37 m², dans un cockpit, sur un banc de nage, ou d'autres emplacements dédiés.

Flottabilité (Article 240-2.07)

De manière alternative aux dispositions des autres paragraphes du présent article, les navires exclusivement propulsés par l'énergie humaine [...] comportent une ou plusieurs réserves de flottabilité leur permettant de flotter en cas d'invasion, lorsqu'ils sont utilisés avec la charge maximale admissible, conformément à leur catégorie de conception. Cette flottabilité est vérifiée en eau douce, et par vent et hauteur de vague nuls, en remplissant complètement l'embarcation d'eau, puis en la chargeant de gueuses de fer, ou de matériau plein de densité équivalente, à raison de 15 kg par personne pouvant être embarquée et 1,5 kg simulant le matériel d'armement et de sécurité. Les gueuses se trouvent, lors de l'essai, aux emplacements des masses qu'elles simulent. En aucun cas, après invasion, la partie la plus haute de la structure n'émerge de moins de 2 cm. De plus, les stabilités transversale et longitudinale restent positives.

Assèchement (Article 240-2.15)

(....) Le débit de refoulement minimum des pompes manuelles atteint au moins 0,5 litre par manœuvre complète, celui des pompes mécaniques ou électriques 600 litres par heure.

Moyen de remonter à bord en cas de chute à l'eau (Article 240-2.60)

Tout navire comporte un dispositif permettant à une personne tombée à l'eau de remonter à bord aisément et par ses propres moyens, sans compromettre la stabilité.

Dès lors qu'une personne tombée à l'eau a atteint l'endroit du navire prévu pour la remontée à bord, elle doit pouvoir mettre en œuvre le moyen de remonter sans assistance extérieure.

Lorsque le franc-bord lège est supérieur à 500 mm, ce dispositif peut être une échelle dépliant ou un filet, ou tout dispositif de marches et de poignées assujetti de manière permanente au navire, à condition qu'il puisse être déployé en cas de nécessité au moins à 300 mm sous la flottaison la plus basse. Lorsque le franc-bord lège est inférieur à 500 mm, des prises de mains simples, ou une ligne souple, solidement fixées sur le pourtour du navire, sont admises.

Chargement du navire (Article 240-3.02)

Hormis cas de force majeure, la charge maximale ou maximale recommandée d'un navire n'est jamais dépassée lors de la navigation.

[...] le nombre de personnes admissibles à bord peut être dépassé uniquement lorsqu'une ou plusieurs places d'adultes sont assignées chacune à deux enfants au maximum, à condition qu'aucun ne pèse plus de 37,5 kg. Toutefois, le nombre de personnes ainsi embarquées en supplément ne peut dépasser la moitié du nombre initial admissible de personnes, arrondi à l'entier inférieur.

Limitations des conditions d'utilisation (...) (Article 240-3.03)

Les (...) embarcations mues par l'énergie humaine qui ne sont pas considérées comme des engins de plage effectuent des navigations diurnes, et à une distance d'un abri n'excédant pas 6 milles.

Manifestations nautiques (Article 240-3.04)

Lorsque dans le cadre d'une manifestation nautique, un ou plusieurs navires sont amenés à dépasser les limites de leurs conditions d'utilisation, l'organisateur de la manifestation adresse à l'autorité compétente une demande de dérogation aux dispositions de l'article 240-3.03. Cette demande est motivée par la description des mesures compensatoires à bord, et l'encadrement prévu par l'organisateur de la manifestation nautique.

Module 11 – La Réglementation L'étiquette

Matériel d'armement et de sécurité (Article 240-3.06)

Dispositions générales sur le matériel d'armement et de sécurité

- Les navires effectuant une navigation au-delà de 6 milles d'un abri embarquent le matériel d'armement et de sécurité hauturier prévu à l'article 240-3.09.
- Les navires effectuant une navigation entre 2 et 6 milles d'un abri embarquent le matériel d'armement et de sécurité côtier prévu à l'article 240-3.08.
- Les navires effectuant une navigation à moins de 2 milles d'un abri embarquent le matériel d'armement et de sécurité basique prévu à l'article 240-3.07. Lorsqu'elles effectuent une navigation à plus de 300 m de la côte, les annexes embarquent un équipement individuel de flottabilité par personne, ainsi qu'un moyen de repérage lumineux conforme à l'article 240-3.14.
- L'ensemble du matériel de sécurité est adapté aux caractéristiques du navire. Il est maintenu en bon état de fonctionnement, à jour des visites techniques qui lui sont applicables, et prêt à servir en cas d'urgence. Aucun matériel de sécurité n'est conservé dans les locaux de machines. Lorsqu'il n'existe pas d'autres possibilités de rangement, le matériel peut être stocké à l'extérieur, éventuellement sous un plancher amovible, en sacs ou boîtes imperméables fermés et assujettis à la structure. Dans tous les cas, le lieu de stockage est maintenu en état de propreté et est exempt de coulures d'hydrocarbures dans les fonds.
- Les informations et les documents nautiques peuvent être rassemblés dans un ou plusieurs ouvrages.
- Le tableau de l'annexe 240-A.5 récapitule les différentes dotations de matériel d'armement et de sécurité devant être embarquées à bord des navires.

Matériel d'armement et de sécurité basique (Article 240-3.07)

Le matériel d'armement et de sécurité basique comprend les éléments suivants pour les bateaux non motorisés

1. Pour chaque personne embarquée, un équipement individuel de flottabilité, conforme aux dispositions de l'article 240-3.12, ou bien, si elle est portée effectivement, une combinaison de protection conforme aux dispositions de l'article 240-3.13 ;
2. Un moyen de repérage lumineux conforme aux dispositions de l'article 240-3.14 ;
3. Un moyen de remonter à bord pour une personne tombée à l'eau. Un tel moyen, lorsqu'il n'équipait pas un navire existant, est conforme aux dispositions de l'article 240-2.60 ;
4. [...]
5. Un dispositif d'assèchement manuel pour les navires non auto-vidéurs ou ceux comportant au moins un espace habitable. Ce dispositif peut être fixe ou mobile ;
6. Un dispositif permettant le remorquage (point d'accrochage et bout de remorquage) .
7. Soit une ligne de mouillage avec ancre, soit une ancre flottante. Toutefois, les navires dont la capacité d'embarquement est inférieure à 5 adultes peuvent être dispensés de ce dispositif, sous la responsabilité du chef de bord.
8. Pour les navires francisés : le pavillon national et les moyens de l'arborer de manière visible.

Matériel d'armement et de sécurité côtier (Article 240-3.08)

Le matériel d'armement et de sécurité côtier comprend les éléments suivants :

1. Le matériel d'armement et de sécurité basique ;
2. Un dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau, conforme aux dispositions de l'article 240-3.15. Ce dispositif n'est toutefois pas obligatoire dans l'une des situations suivantes :

Module 11 – La Réglementation L'étiquette

- ☒ chaque membre de l'équipage porte un équipement individuel de flottabilité ou une combinaison de protection lorsque le navire fait route ;
 - ☒ la capacité d'embarquement du navire est inférieure à 5 adultes ;
 - ☒ le navire est un pneumatique ou un semi-rigide.
3. Trois feux rouges automatiques à main conformes aux dispositions de la division 311 du règlement ;
 4. Un miroir de signalisation ;
 5. Un moyen de signalisation sonore conforme aux exigences de l'annexe III du règlement international pour prévenir les abordages en mer ;
 6. Un compas magnétique fixé temporairement ou en permanence au navire, et visible depuis le poste de conduite, conforme aux normes ISO 613, ou ISO 10316 ou ISO 14227 ;
 7. La ou les cartes marines, ou encore leurs extraits, officiels, ou élaborés à partir des informations d'un service hydrographique national. Elles couvrent les zones de navigation fréquentées, sont placées sur support papier ou électronique, et sont tenues à jour ;
 8. Le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM), ou un résumé textuel et graphique, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes ;
 9. Un document décrivant le système de balisage de la zone fréquentée, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes.

Dérogations au matériel d'armement et de sécurité (Article 240-3.11)

Les navires dont les équipages effectuent une navigation dans le cadre d'activités organisées par un organisme d'Etat ou agréé par le ministre chargé de la Jeunesse et des Sports pour l'enseignement et la pratique d'activités physiques et sportives peuvent être exemptés de tout ou partie du matériel de sécurité prescrit par la présente division sans autorisation spécifique de l'autorité compétente. Dans ce cas, l'organisme définit le matériel de sécurité qui doit être embarqué. En outre, ce même organisme peut dispenser les navires utilisés dans les mêmes conditions de disposer de moyens de prévention des chutes de personnes à l'eau.

Les navires bénéficiant de la reconnaissance d'insubmersibilité, neufs et existants, ne sont pas tenus d'embarquer le radeau ou l'annexe de sauvetage prescrit par l'article 240-3.09, tant qu'ils naviguent dans les limites, en termes d'éloignement d'un abri, de la catégorie de navigation pour laquelle l'insubmersibilité a été reconnue. Un navire neuf identique à un navire reconnu insubmersible continue de bénéficier de cette reconnaissance tant qu'il est fabriqué par la même personne.

Caractéristiques des équipements individuels de flottabilité (Article 240-3.12)

Les équipements individuels de flottabilité à bord des navires de plaisance répondent aux caractéristiques suivantes : **50 N de flottabilité au moins pour les embarcations propulsées par l'énergie humaine, quelle que soit leur distance d'éloignement ;**

- Seuls peuvent être embarqués, en fonction de leurs caractéristiques de flottabilité :
- les brassières de sauvetage approuvées conformément à la division 311 du règlement ;
 - les brassières de sauvetage approuvées Marine marchande française ;
 - les équipements individuels de prévention de la noyade au sens du décret n° 92-768 du 29 juillet 1992 relatif aux règles techniques et aux procédures de certification de conformité applicables aux équipements de protection individuelle visés à l'article R.233-83-3 du code du travail et modifiant le code du travail.

Module 11 – La Réglementation L'étiquette

Caractéristiques des combinaisons de protection (Article 240-3.13)

Les combinaisons de protection à bord des navires de plaisance répondent aux caractéristiques suivantes :

- ☒ lorsqu'elles sont utilisées jusqu'à 2 milles d'un abri : flottabilité positive, protection du torse et de l'abdomen ;
- ☒ lorsqu'elles sont utilisées jusqu'à 6 milles d'un abri : flottabilité positive de 50 N intrinsèque ou par adjonction d'un équipement individuel de flottabilité, protection du torse et de l'abdomen, couleurs vives autour du cou ou bien sur les épaules. Toutefois peuvent être utilisées les combinaisons de flottabilité et de couleur quelconques, lorsqu'elles sont portées avec un gilet de stabilisation pour plongeur sous-marin ;
- ☒ lorsqu'elles sont utilisées au-delà de 6 milles d'un abri : combinaisons d'immersion conformes aux dispositions de la division 311.

Caractéristiques des moyens de repérage lumineux (Article 240-3.14)

Un moyen de repérage lumineux peut être collectif ou individuel. Lors des navigations en solitaire, au moins un moyen de repérage individuel est exigé.

Tout moyen de repérage lumineux collectif répond aux caractéristiques suivantes :

- s'il n'est pas installé de manière fixe à bord, comme par exemple dans le cas d'un projecteur de recherche, il doit pouvoir flotter dans l'eau douce ou salée ;
- s'il n'est pas installé de manière fixe à bord, il fonctionne après une immersion d'une heure à la pression équivalente d'un mètre de colonne d'eau ;
- ses matériaux constitutifs extérieurs résistent aux hydrocarbures et au milieu marin ;
- de nuit, il émet un rayonnement lumineux qui ne doit pas pouvoir être confondu avec une marque lumineuse de navire ou de balisage. Avec sa réserve d'énergie maximale, la source lumineuse doit pouvoir émettre un rayonnement visible sur tout l'horizon si elle n'est pas dirigée par une personne, et ce jusqu'à une distance théorique d'un demi-mille par temps clair.

Tout moyen de repérage lumineux individuel répond aux caractéristiques suivantes :

- il possède l'ensemble des caractéristiques d'un moyen collectif;
- il est soit assujéti à chaque équipement individuel de flottabilité, soit porté par chaque personne à bord.

Caractéristiques des dispositifs de repérage et d'assistance pour personnes tombées à l'eau (Article 240-3.15)

Tout dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau dont l'embarquement est rendu obligatoire par la présente division peut être constitué d'un ou plusieurs matériels, et satisfait aux exigences suivantes :

- ☒ sa flottabilité minimale obtenue est de 142 N ;
- ☒ sa forme et ses couleurs le rendent facilement repérable de jour depuis le navire porteur ;
- ☒ les matériaux constitutifs extérieurs résistent aux hydrocarbures et au milieu marin ;
- ☒ sa mise en œuvre ne nécessite pas d'intervention autre que le largage à l'eau, qui doit pouvoir s'effectuer sans source d'énergie extérieure ;
- ☒ il fonctionne après une immersion d'une heure à la pression équivalente d'un mètre de colonne d'eau ;
- ☒ il possède les caractéristiques des moyens de repérage lumineux collectifs, conformément aux dispositions de l'article 240-3.14 ;
- ☒ il ne nécessite pas de source d'énergie externe au moment de sa mise en œuvre;
- ☒ son efficacité est assurée quelle que soit sa position dans l'eau ;

Module 11 – La Réglementation L'étiquette

- ☒ une personne peut s'en saisir facilement lorsqu'elle est à l'eau ;
- ☒ il comporte soit le nom et le numéro d'immatriculation du navire, soit le nom de l'établissement organisant l'activité physique et sportive pour laquelle le navire est utilisé. Cette identification est portée sur toutes les parties du dispositif susceptibles d'apparaître, soit de manière permanente, soit temporaire comme par exemple par le moyen d'une bande auto-agrippante velours-crochet, résistante au milieu marin.

Caractéristiques de la trousse de secours (Article 240-3.17)

La trousse de secours comprend les éléments suivants :

- 1 paquet de 5 compresses de gaze stériles, taille moyenne ; Chlorhexidine en solution aqueuse unidosé 0,05 % ;
- 1 coussin hémostatique ;
- 1 rouleau de 4 m de bande de crêpe (largeur 10 cm) ;
- 1 rouleau de 4 m de bande auto-adhésive (largeur 10 cm) ; 1 boîte de pansements adhésifs en 3 tailles ;
- 4 paires de gants d'examen non stériles, en tailles M et L.

Tout complément de la trousse de secours est laissé à l'initiative du chef de bord, en fonction des risques sanitaires qu'il peut être amené à identifier dans la préparation de la navigation envisagée.

NOTA: A ce contenu "réglementaire" il pourra être utile de rajouter

- un tube de pommade à l'arnica contre les contusions
- de l'aspirine /paracetamol
- un antinauséux (Nautamine, mercalm, etc...)
- une paire de ciseaux et une paire de pinces brucelles inoxydables
- un lot d'épingles à nourice

B - Etiquette navale et pavillonnerie

L'étiquette navale est un ensemble de règles de courtoisie et de politesse qui s'appliquent sur l'eau. Elles comprennent l'observation scrupuleuse du RIPAM, le contrôle de sa vitesse en particulier devant les plages, dans les chenaux et entrées de port et dans les mouillages, les manœuvres discrètes et le respect du silence, le respect de l'environnement marin, la bonne présentation du bateau (rangement, propreté) et le respect des règles de pavillonnerie.

Le pavillon est la première caractéristique d'un navire. Initialement, c'était la seule manière de savoir s'il s'agissait d'un ami ou d'un ennemi. Aujourd'hui, cela permet de savoir également si le navire est en détresse, s'il veut communiquer avec vous ou si le skipper est à bord par exemple. Bref, les pavillons servent à la communication.

Ils sont de taille variable et de forme généralement rectangulaire ou triangulaire. Ils sont hissés sur des mâts de pavillon (ou hampe) ou dans le gréement en respectant des règles précises dictées par l'étiquette navale. Les marins sont très sensibles au respect de cette étiquette.

Un pavillon se hisse ou s'envoie, se rentre, flotte et bat. (Un drapeau se cloue, se met et s'amène). On ne doit cependant pas dire « rentrer » concernant le pavillon national : cela signifierait que l'on se rend à l'ennemi !! On dit « amener ».

Module 11 – La Réglementation L'étiquette

On distingue les pavillons nationaux, les pavillons du code international des signaux, les pavillons de propriétaire qui comprennent les pavillons régionaux ou locaux (Bretagne, Normandie, Provence, Villes, etc...), et les pavillons privés (guidons de clubs). Mentionnons également les oriflammes publicitaires qui sont de plus en plus présents de nos jours et qu'il ne faut pas confondre avec les pavillons de propriétaire.

Le Pavillon National

C'est le plus grand en taille des pavillons, il doit cependant être proportionnel à la taille du navire. Depuis 2001, le pavillon se compose du pavillon européen et du pavillon national. En Angleterre et en Suisse, le drapeau diffère du pavillon maritime.

Il est hissé en poupe, sur une hampe, ou à la corne d'artimon pour les voiliers classiques,.

☒ de 8H à 20H ou du lever au coucher du soleil les dimanches et jours fériés.

☒ en mer au sortir et à l'entrée d'un port et sur demande d'un navire de guerre.

☒ à l'étranger, tous les jours de 8H à 20H.

Le hisser à mi-hampe indique que le navire est en deuil.

Les couleurs sont toujours envoyées non ferlées, le pavillon national s'envoie donc déjà « ouvert ». Au large on enverra le pavillon national à la corne d'une voile aurique ou sur la balancine, au 2/3 de sa hauteur, éventuellement au pataras. Pour un navire à l'aviron, on l'envoie au couronnement. Au port, les couleurs s'envoient sur le mât de pavillon prévu à cet effet, sur le couronnement. L'étiquette navale demande à ce que cette hampe de pavillon se trouve soit sur tribord, soit au milieu, jamais sur bâbord.

L'étiquette navale requiert qu'aucun pavillon ne batte entre le coucher du soleil (en France, au plus tard 20h00) et 08h00 du matin. Les règles varient d'un pays à l'autre, on se conformera aux usages locaux. Pour ce faire, on observera l'usage des bateaux de guerre, du yacht le plus grand du port, du club nautique ou de la capitainerie.

On notera que le fait de laisser un pavillon de nuit est à considérer comme un manque de respect des couleurs nationales.

En l'absence d'équipage à bord, aucun pavillon ne doit battre.

Le Pavillon de Courtoisie

À l'étranger, on envoie sur la drisse de barre de flèche tribord, dès l'entrée dans les eaux territoriales du pays visité le pavillon national correspondant. Il est plus petit que le pavillon national du bateau, mais doit mesurer au minimum 30x40cm..On l'arbore tous les jours de 08h00 à 20h00.

Le Pavillon de propriétaire

Le pavillon du propriétaire se hisse à babord sous les barres de flèche. Lorsqu'on envoie plusieurs pavillons sur la même drisse, on met le plus important en tête et les suivants par ordre de priorité décroissant.

Le Pavillon de Club

Il se porte en tête de mât.

Le Pavillon Noir

C'est le pavillon très célèbre de la piraterie, appelé Jolly Roger.

Globalement peu apprécié par les autorités, il provoque souvent des arraisonnements, des amendes et des vérifications du matériel réglementaire !!!!!.

Les pavillons du code International des signaux.

Il existe un pavillon pour chacune des 26 lettres de l'alphabet (rectangulaires) et des 10 chiffres (flammes triangulaires allongées), et trois pavillons spéciaux : "Aperçu " et "Premier Substitut" et "Deuxième Substitut" (triangulaires courts). Ces pavillons sont envoyés ferlés. On

Module 11 – La Réglementation L'étiquette

les déferle pour envoyer le signal par un coup sec sur la drisse. Ils sont prévus pour pouvoir être amarrés les uns aux autres pour constituer des messages codés visibles à distance (à lire de haut en bas).

Certain pavillon sont d'un usage réglementaire courant et il existe une série de combinaisons de deux lettres ayant une signification internationale .

Exemples :

- Le pavillon Q, de couleur jaune, « demande la libre pratique », se hisse pour demander la visite des douanes ou le visa des autorités locales. Il est envoyé sous le pavillon de courtoisie. (Concerne les pays n'appartenant pas à la communauté européenne).
- Le pavillon A, « plongeurs » pour indiquer la présence de plongeurs,
- Le pavillon B (rouge) pour signaler des explosifs a bord
- les pavillons N + C (figurant dans la liste d'armement obligatoire) pour demander assistance.

Le Grand Pavois

Le grand pavois consiste à pavoiser le bateau avec tous les pavillons du code. Il est hissé entre 08h00 et 20h00 lors de réjouissances nautiques. On l'envoie dans cet ordre:

De la proue au haut du mât : E, Q, 3, G, 8, Z, 4, W, 6, P, 1, I, Aperçu, T, Y, B, X, 1^{er} substitut, H, 3^{ème} substitut

Du haut du mât à la poupe: D, F, 2^{ème} substitut, U, A, O, M, R, 2, J, 0, N, 9, K, 7, V, 5, L, C, S

Sans oublier le Pavillon National en poupe.

C Les Responsabilités du Chef de Bord

Le Chef de bord, est responsable en premier ressort du bateau et de la vie de ses équipiers. Il ne doit jamais oublier que ses compétences personnelles, aussi pointues soient elles, sont insuffisantes, et que la sécurité du bateau dépend des compétences globales de tout l'équipage. Il est responsable avant, pendant et après la sortie.

Avant la sortie

- Prendre la météo et s'informer de son évolution prévisible.
- S'informer des caractéristiques de la zone de navigation et se documenter en conséquence (cartes, instructions nautiques et réglementations spécifiques).
- Vérifier le matériel de sécurité embarqué : nombre et état des brassières, fonctionnement de la VHF, fusées, compas, trousse de premier secours, écopés, seau, etc...
- Vérifier l'état général du bateau, de son grément, du mouillage et de son matériel d'armement.
- Vérifier la composition de l'équipage et noter les noms et coordonnées des personnes embarquées sur un document (liste d'embarquement) restant disponible à terre pendant la sortie.
- S'assurer qu'une personne restant à terre est informée du programme de la sortie, de l'existence et de la localisation de la liste d'embarquement et de l'heure de retour prévue et connaît la procédure de déclenchement des secours.

Module 11 – La Réglementation L'étiquette

- S'assurer que les équipiers embarquent dans une tenue adaptée à la navigation et en respectant les règlements (absence de boissons alcoolisées, de substances illicites, et de matériel interdit).
- Attribuer à chaque équipier une place en fonction de ses compétences et répartir les rôles à bord.
- Le Chef de Bord est seul responsable de la décision finale d'appareiller. Il peut annuler ou écourter la sortie en fonction des conditions météo, de l'état du bateau et/ou de l'équipage.

En navigation

- Il est seul juge des conditions de navigation et des manoeuvres à exécuter et doit en toutes circonstances faire preuve de prudence, de sens marin et de sens de la responsabilité.
- Il doit en permanence être en alerte et anticiper les manoeuvres à effectuer, de façon à se donner le temps d'expliquer ses intentions et de se faire bien comprendre de ses équipiers.
- Il doit donner ses ordres de façon claire et précise, en s'assurant d'avoir été bien compris.
- Si, à des fins d'entraînement ou de formation de nouveaux chefs de bord, il désigne un équipier comme « chef de manoeuvre » pour assumer temporairement et sous son contrôle le commandement de la manoeuvre, le chef de bord garde la pleine et entière responsabilité de la sécurité du bateau et de son équipage.
- Il autorise ou interdit, sous sa responsabilité, la baignade à partir du bateau, et doit être en mesure de porter secours immédiatement à toute personne en difficulté.

De retour au ponton ou au mouillage :

- Il doit veiller à ce que le bateau soit amarré ou mouillé correctement, et les défenses correctement placées, pour éviter tous dégâts au bateau et à ses voisins, quelles que soient les conditions (météo, marée, courant, vents tournant, etc...)
- Il a la responsabilité de l'état dans lequel il laisse le bateau en fin de sortie (rangement du matériel, qualité de l'amarrage, montage et arrimage sur remorque).
- Il est responsable de la tenue du cahier de sortie, dans lequel doivent être consignés tout incident ou toute information concernant l'état du bateau ou sa sécurité.
- Il lui appartient de prévenir les personnes concernées du bon retour de la yole et des éventuels incidents à signaler.

D Les Administrations compétentes

Les administrations concernées par la navigation sont :

Les Ministères.

Plusieurs ministères sont impliqués dans la réglementation de la navigation. Citons

- **Le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer** qui a la responsabilité de la sécurité de la navigation maritime et fluviale et de l'aménagement du littoral. Il assure la tutelle des centres régionaux opérationnels de

Module 11 – La Réglementation L'étiquette

surveillance et de sauvetage (CROSS) qui diffusent la météo marine, surveillent la circulation maritime, organisent les recherches et coordonnent le sauvetage en mer sous l'autorité des préfets maritimes.

- **Le Ministère des Finances** et du Budget (Douanes)
- **Le Ministère de la Défense** (Marine Nationale, Prefectures maritimes)
- **Le Ministère des transports**
- **Le Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux sports.**

Dans la pratique nous avons affaire à différents services :

Les préfetures maritimes (3 en métropole)

Le Préfet Maritime est le représentant unique de l'Etat sur mer depuis les côtes de métropole jusqu'en haute mer, Il est le garant du respect de la souveraineté et de la défense des intérêts du pays. Il veille notamment au maintien de l'ordre public et à une utilisation juste et harmonieuse des richesses de la mer. Il permet à la France d'exercer en mer toutes les compétences que reconnaît aux états littoraux le droit international.

La Direction des Affaires maritimes

- Elaboration des règles techniques et de sécurité applicables aux bateaux ainsi que les dispositions relatives à leur enregistrement (inscription et immatriculation). Elle est également responsable de la réglementation applicable pour leur conduite.
- Immatriculation des navires et perception des taxes y afférentes
- Inspection des navires : application des règlements relatifs à la sécurité des navires et à la sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi qu'à la sûreté
- Gestion des épaves maritimes et lutte contre la pollution
- Police et réglementation de la navigation maritime
- Organisation des sessions d'examen du permis de conduire les navires de plaisance
- Délivrance des permis plaisance
- Contrôle de l'exercice de la profession de marin

Les douanes

- Délivrance des titres de propriété et perception des taxes (Droit de francisation DAFN).
- Surveillance maritime
- Lutte contre la pollution

La gendarmerie maritime

missions de sécurité et de police judiciaire au profit des autorités maritimes locales, des commandants de bases ou des établissements de la marine.

Les capitaineries

Gestion des espaces portuaires.

Les services de secours (CROSS)

Dépendant des directeurs régionaux des affaires maritimes et placés sous l'autorité opérationnelle des préfets maritimes, armés par des personnels militaires des affaires maritimes et de la marine nationale, les CROSS constituent l'ossature du dispositif de surveillance maritime français. A leur mission initiale qui était d'assurer la direction et la coordination des moyens des différentes administrations en matière de recherche et de sauvetage en mer, se sont ajoutées la surveillance de

Module 11 – La Réglementation L'étiquette

la navigation maritime, des pollutions marines, la police des pêches maritimes, la diffusion de renseignements de sécurité maritime et de réception puis transmission des alertes ou d'informations liées à la sûreté des navires .
