

ASSOCIATION  
**VOGUE MASSALIA**

**REGLEMENT INTERIEUR**

**Modifié par l'Assemblée Générale Extraordinaire  
du 31 janvier 2009**

Internet : [http ://www.voguemassalia.org](http://www.voguemassalia.org)

## **PRÉAMBULE :**

Ce Règlement Intérieur a pour but de préciser les statuts de l'association **VOGUE MASSALIA** et d'en définir dans le détail les modalités d'organisation et de fonctionnement.

Il est communiqué à tous les membres de l'association, ainsi qu'à tout nouvel adhérent, qui doit en prendre connaissance.

L'association est ouverte à tous, sans exclusive, à partir de l'âge de 15 ans. Elle veut favoriser la transmission des savoirs maritimes, l'amour et le respect de la mer, des bateaux, des marins et de leurs traditions. Elle veut offrir, en particulier aux jeunes, la découverte d'un monde fait d'effort collectif intense, de cohésion, de solidarité, de convivialité, d'amitié, mais aussi d'humilité, et de responsabilité assumée. Elle veut permettre à chacun d'exprimer au mieux ce qu'il est capable de faire. Elle compte sur chacun de ses membres pour faire profiter les autres de ses compétences et de ses qualités dans le but de faire naviguer et mettre en valeur un bateau exceptionnel.

La yole 1796 dite « de Bantry » est un bateau collectif, à bord duquel rien n'est possible sans la participation efficace de chacun.

**Faire naviguer MASSALIA avec brio  
sera notre aventure à tous**

**Tous ensemble pour un bateau !**

**BON VENT A TOUS !**

## ARTICLE 1 -Buts et moyens d'action (Extraits des statuts)

L'association « **Vogue Massalia** » se fixe deux buts principaux :

L'association « **VOGUE MASSALIA** » se fixe deux buts principaux :

1) Favoriser l'accès à la mer et la connaissance du milieu marin pour le plus grand nombre, développer le sens marin, la connaissance et la sauvegarde du patrimoine maritime français à travers, notamment :

- la navigation sur la yole 1796 « Massalia » et sur d'autres embarcations collectives de type voile-aviron ;
- l'apprentissage de la manoeuvre et des techniques traditionnelles de navigation à la voile et à l'aviron en mer ;
- la participation à des manifestations nautiques sportives ou culturelles, et en particulier aux régates de yoles et Défis Jeunes Marins au niveau national ou international ;
- les échanges et les actions communes fédératives avec les autres yoles au niveau régional et national.
- la diffusion des savoirs liés à la construction et à l'entretien, au gréement et à la manoeuvre des embarcations traditionnelles.

2) Accompagner les actions d'insertion sociale des jeunes pour développer la prise de responsabilité, l'autonomie, l'esprit d'équipage, la confiance en soi et la connaissance de ses limites, ceci en favorisant en particulier la mixité sociale des équipages.

L'association se propose d'atteindre ses objectifs, notamment par :

- La navigation à bord de la chaloupe amirale 1796, dite « yole de bantry », *MASSALIA*.
- l'organisation régulière de sorties à la voile et/ou à l'aviron.
- La collaboration avec toute association ou organisme à des fins d'insertion sociale et/ou d'éducation maritime, notamment par la mise à disposition de membres d'équipage entraînés et compétents pour encadrer la manoeuvre de la yole et par l'embarquement en équipage mixte de jeunes en insertion, selon des modalités définies par le Règlement Intérieur.
- L'organisation de chantiers d'initiation à l'entretien courant du bateau : formation aux principes de base de la charpenterie de marine traditionnelle et du travail du bois, techniques de matelotage, de gréement et de voilerie.
- La diffusion de documents et d'informations susceptibles de faire mieux connaître la yole et sa pratique auprès de tous publics.
- la participation aux manifestations culturelles contribuant à la mise en valeur du patrimoine maritime français et à l'animation culturelle dans le domaine maritime.

## **Article 2: Adhésion et licence**

Les membres adhérents à l'association sont réputés avoir lu et accepté le règlement intérieur et être en accord avec les buts et moyens de l'association, tels que définis dans les statuts et rappelés à l'Article 1 du présent règlement.

### **Cotisation**

Les nouveaux adhérents choisissent de cotiser soit comme membre actif, soit comme membre bienfaiteur.

Le versement de la cotisation se fait annuellement. Pour donner droit au vote en Assemblée Générale, ce versement doit intervenir au plus tard 8 jours avant la date de tenue de cette assemblée générale.

Toute cotisation versée est définitivement acquise. Il ne saurait être exigé aucun remboursement total ou partiel de cotisation en cours d'année en cas d'interdiction de naviguer, de démission, d'exclusion ou de décès d'un membre. En cas de décès, la qualité de membre s'éteint avec la personne.

En raison des efforts physiques impliqués, l'adhésion est ouverte à toute personne âgée au minimum de quinze ans. Pour les mineurs, elle est subordonnée à l'autorisation écrite des parents ou du tuteur légal.

Il n'y a pas d'âge maximum, toutefois un certificat médical attestant de l'aptitude du candidat à pratiquer la voile et l'aviron en mer sera demandé à l'inscription. Faute de ce certificat, l'adhésion pourra être acceptée par le bureau assortie de l'interdiction temporaire ou définitive d'embarquer en navigation sur la yole. Cette clause sera alors notifiée par écrit à l'adhérent qui devra accepter cette condition en retournant un exemplaire signé au bureau. Elle ne donne pas droit à réduction de cotisation.

Le montant de la cotisation de base sera voté annuellement par l'assemblée générale. Afin de favoriser l'accès des jeunes défavorisés à la navigation sur la yole, une cotisation réduite, ainsi que les conditions de son attribution, pourront être votées par l'assemblée à leur intention.

Par contre, ceux qui le peuvent sont invités à cotiser comme membres bienfaiteurs.

### **Licence fédérale**

La licence-assurance de la Fédération Voile-Aviron est obligatoire. Son montant est perçu avec la cotisation annuelle. La licence fédérale est distribuée par l'intermédiaire de l'association. Elle est nominative et annuelle et doit comporter le nom, prénom, date de naissance, adresse et association d'affiliation. Pour être valide, elle doit être visée ou être accompagnée d'un certificat médical d'aptitude à la pratique de la voile et de l'aviron. Ce certificat médical sera exigé pour l'inscription aux régates et déplacements.

### **Licence fédérale temporaire**

Les personnes embarquant comme invités doivent acquitter une licence temporaire à la journée. Le montant de cette licence est fixé par la Fédération Voile-Aviron. Il est perçu avant l'embarquement par un responsable associatif ou, à défaut, par le chef de bord et doit être reversé à la FVA. Cette licence est nominative et les noms, prénoms, date de naissance, adresse de la personne licenciée doivent être consignés dans le cahier de sortie. Au delà de trois sorties sur invitation, les personnes concernées devront adhérer à l'association et prendre une licence annuelle.

**Article 3: Vie de l'association.**

L'association VOGUE MASSALIA n'a pas vocation à être un simple club sportif, mais au contraire, en prenant la yole Massalia comme support, à contribuer à la diffusion la plus large de la culture maritime et des connaissances qui s'y rattachent.

Des activités à dominante culturelle seront donc organisées sous la responsabilité d'une commission présidée par un membre du conseil d'administration. Le programme en sera approuvé annuellement par l'Assemblée Générale.

Par ailleurs, selon les affinités et en fonction des besoins, des groupes de travail seront constitués pour aider à gérer différents aspects de la vie de l'association. Ces groupes seront des structures informelles ouvertes, placées sous la responsabilité d'un membre du CA, et auxquelles la participation des jeunes est particulièrement recommandée. Toute initiative en ce sens devra être proposée au bureau. Les groupes suivants sont dorénavant et déjà envisagés :

site Web; contacts inter-yoles, photographie et journal de l'association, recherche de sponsors, matelotage/voilerie, charpenterie de marine et entretien, chant de marins, vie de l'association, etc...

Les sorties annulées pour cause de mauvais temps, pourront être remplacées par des réunions d'échange, d'information et d'exposés didactiques concernant en particulier - mais pas exclusivement - les aspects techniques de la navigation et de la manoeuvre du bateau. Ces réunions informelles sont destinées à permettre à chacun d'acquérir les connaissances nécessaires pour remplir la fonction de chef de bord. Il est rappelé que chaque équipier devrait pouvoir être en mesure, en cas de nécessité, d'occuper la fonction de chef de bord.

Elle permettront également de faire bénéficier les autres des compétences propres de nos membres dans des domaines variés d'intérêt général.

Ces réunions seront organisées dans un esprit de convivialité. La participation de chacun se fera sur la base du bénévolat. Elle est optionnelle.

**Article 4: Assurance des équipiers**

L'association souscrira une assurance couvrant les dégâts matériels et accident concernant le bateau, la remorque routière et le matériel, ainsi que la responsabilité civile de l'association et de ses membres.

L'assurance des risques corporels des adhérents est exclusivement couverte par la licence fédérale de la FVA, qui est donc obligatoire pour tous les adhérents. Les personnes invitées en navigation à bord de la yole doivent souscrire une licence temporaire à la journée, sauf disposition contraire dans le cadre d'une convention de partenariat signée et valide.

**Article 5: Conditions de navigation**

La yole a été homologuée en 2000 pour navigation en sixième catégorie, c'est à dire pour une navigation à moins de deux milles marins d'un abri et en cinquième catégorie (moins de cinq milles marins d'un abri) si accompagnée d'un bateau de sécurité susceptible de pouvoir embarquer la totalité de l'équipage.

Dans le cadre de la nouvelle réglementation définie par la Division 240 de l'arrêté du 11 mars 2008, la yole est définie comme une embarcation mue par l'énergie humaine non considérée comme un engin de plage. En tant que telle, elle effectue des navigations côtières diurnes, à une distance d'un abri n'excédant pas 6 milles marins, sauf condition particulière décrite à l'Article 240-3.04 de cet arrêté. (cf Annexe II).

Le chef de bord doit consulter la météo et les cartes marines pour déterminer le périmètre de la sortie.

Il est de la responsabilité du chef de bord ainsi que définie à l'Art 9 du présent règlement de s'assurer avant l'appareillage que tout le matériel réglementaire de sécurité est embarqué et fonctionnel (état des piles ou accus des lampes et radios VHF en particulier).

La liste de ce matériel est donnée en Annexe II

La navigation de nuit est interdite, sauf après autorisation des autorités compétentes et du bureau de l'association, et sous réserve du strict respect de la réglementation en vigueur (feux de route et moyens d'éclairage et port de la brassière obligatoire).

Les sorties par vent supérieur à force 4 Beaufort (15 à 20 noeuds de vent) et/ou fort clapot seront obligatoirement annulées et pourront être remplacées par une réunion thématique.

## **Article 6: Conditions d'embarquement.**

### **6-1 Conditions générales**

L'embarquement sur la yole « Massalia » est réservé aux membres de l'association à jour de leur cotisation et de leur licence fédérale annuelle ou aux personnes embarquées dans le cadre de conventions de partenariat en cours. Des personnes extérieures peuvent être embarquées avec l'autorisation du Chef de Bord, dans le cadre d'échanges d'équipiers licenciés entre yoles ou d'activité d'insertion en particulier. Les personnes invitées doivent prendre une licence temporaire à la journée.

Le port de la brassière est optionnel à l'aviron, à la discrétion du chef de bord. Il est OBLIGATOIRE POUR TOUS (y compris le chef de bord) à la voile.

### **6-2 Inscription**

Les embarquements font l'objet d'une procédure d'inscription préalable sur le forum Internet de l'association. Les places sont attribuées dans l'ordre des inscriptions, limitées à 15 personnes.

Pour embarquer sur la yole, il faut :

- savoir nager et s'immerger (brevet de 25m). Le chef de bord peut exiger le port de la brassière en toute circonstance aux équipiers insuffisamment à leur aise sur la yole et dans l'eau.
- ne pas présenter de contre-indication d'ordre médical et avoir fourni au bureau un certificat médical en ce sens. Pour la participation à une régata, un certificat médical de moins de trois mois sera demandé. Les frais sont à la charge de l'adhérent.
- prendre toute précaution afin d'éviter d'être sujet au mal de mer pendant les sorties.
- prévenir le chef de bord de toute particularité (handicap, prise de médicament etc.) susceptible de limiter les capacités de l'équipier.
- porter une tenue adaptée à une sortie en mer (vêtement de sport, chaussures de pont ou de sport, chandail et vêtement chaud et/ou imperméable, protection solaire, boisson).
- La place à bord de la yole étant très limitée, chaque équipier ne pourra embarquer ses affaires personnelles que dans un PETIT sac à dos ou équivalent. L'association décline toute responsabilité concernant les affaires personnelles embarquées sur la yole.
- L'embarquement d'objets encombrants ou dangereux est interdite.
- Il est formellement interdit de fumer à bord de la yole et sur le ponton.

- La consommation d'alcool et de substances illicites est interdite à bord.
- Les équipiers embarquent pour la durée totale de la sortie et ne peuvent demander à être débarqué en cours de sortie, sauf motif de nécessité absolue.

### **6-3 Restrictions**

Les équipiers embarquant un téléphone portable devront le couper pendant la navigation. La réception et l'émission d'appels sont interdits durant les sorties, sauf cas de force majeure, et avec l'autorisation du chef de bord.

L'embarquement de matériel électrique ou électronique non indispensable à la navigation ou la sécurité (en particulier radio, walkman, MP3 etc), ainsi que le port de casques audio écouteurs est formellement interdit.

L'embarquement d'appareils photo ou vidéo est déconseillé. L'association ne peut assumer aucune responsabilité à cet égard et il appartient au propriétaire de l'équipement de prendre les dispositions nécessaires (sac étanche etc...). L'utilisation de caméras en cours de manœuvre ou en navigation est soumise à l'autorisation préalable du chef de bord qui fixera les conditions.

Le chef de bord peut refuser l'embarquement ou faire débarquer tout équipier ne remplissant pas ces conditions, ainsi que tout matériel ou objet interdit, inadapté ou dangereux.

### **6-4 Embarquement en déplacement et régates**

Ne sont autorisés à s'inscrire comme membre d'équipage lors des déplacements et des régates que des équipiers licenciés de la Fédération Voile-Aviron ayant déjà acquis une bonne pratique de la yole. Les équipiers néophytes ne sont pas acceptés, sauf dérogation spéciale du président, avec l'accord du Chef de Bord.

### **6-5 Frais de déplacement et Caution**

Tous les équipiers inscrits au déplacement s'engagent à participer aux frais de déplacement tels que préalablement fixés par le bureau de l'association. Ils déposeront par ailleurs un chèque de caution de 50€ auprès du trésorier, destiné à garantir leur participation à la totalité de la manifestation. Cette caution sera restituée à tous les équipiers ayant participé à la totalité des épreuves, sauf cas de force majeure dûment constaté. Elle sera encaissée par l'association dans le cas contraire.

Les cas particuliers devront avoir été signalés au bureau à l'avance et avoir fait l'objet d'un accord du bureau et du Chef de Bord.

## **Article 7: Organisation des sorties**

Les sorties sont organisées sous la responsabilité du bureau, qui peut les annuler, compte tenu des informations dont il dispose (équipage insuffisant, état du bateau, météo, température de l'air ou de l'eau, réglementation particulière etc...) mettant en cause la sécurité de l'équipage ou du bateau.

### **7-1-1 Constitution de l'équipage**

Les sorties font l'objet d'une annonce sur le forum Internet de l'association, indiquant le lieu, la date, l'heure et l'identité du Chef de bord ainsi que toute information utile. Les inscriptions sont prises par réponse à ce message et inscrites dans l'ordre de leur réception

L'équipage normal comprend un minimum de 11 (onze) et un maximum impératif de 15 (quinze) personnes. Sur décision du chef de bord, et avec l'accord du bureau, le bateau pourra éventuellement sortir en équipage réduit (minimum 9 personnes). En aucun cas, pour quelque raison que ce soit, il ne pourra embarquer plus de 15 personnes.



Toute infraction à cette règle entraînera la révocation immédiate du chef de bord.

L'équipage standard comprend un chef de bord, deux brigadiers, et dix rameurs. Les personnes e surnombre doivent se tenir assises dans la chambre.

Les équipiers inscrits sur la liste d'embarquement et présents sur le ponton sont prioritaires. Le chef de bord pourra compléter l'équipage autant que de besoin avec des membres non inscrits.

Les équipiers qui ne se sont pas décommandés la veille au soir sont réputés être présents sur le ponton à l'heure de convocation.

Les équipiers inscrits qui auront, sans excuse valable, « séché » plus de trois sorties pourront par la suite se voir refuser l'inscription prioritaire sur la liste d'embarquement.

### **7-2 Programme et sécurité de la sortie**

Après avoir pris connaissance de la météo et des spécificités du plan d'eau, le Chef de Bord fixe le programme de la sortie (cf Art 9).

Le chef de bord veillera à partir contre le vent, pour revenir avec le vent en fin de sortie, lorsque l'équipage sera fatigué. L'inverse peut se traduire par l'impossibilité de rentrer au port de départ. Il devra veiller aux sautes de vent et se souvenir que, à Marseille, le vent fraîchit toujours vers 13h (vent solaire).

### **7-2 Cahier de sortie**

Un cahier de sortie est tenu par le Chef de Bord responsable de la sortie. Il doit mentionner la composition de l'équipage, la zone de navigation prévue, heure d'appareillage et de retour prévu ainsi que les éventuelles adhésions, licences ou licences temporaires perçues avant l'embarquement, ainsi que toute information nominative (nom, prénom, adresse, tel, Email, personne à contacter) permettant d'identifier sans ambiguïté l'équipier en cas d'urgence, en particulier concernant les personnes invitées sur licence temporaire.

Après le retour, le chef de bord y portera toute remarque nécessaire concernant l'état du bateau, de son armement ou toute autre information à porter à la connaissance du chef de bord suivant et du bureau. Ce cahier doit impérativement rester à terre dans un endroit convenu connu des responsables de l'association (Pdt, secrétaire).

### **7-3 Désarmement du bateau**

En fin de sortie, le bateau devra être désarmé et nettoyé. Les espars seront rangés et amarrés, les voiles seront proprement ferlées et mise à l'abri et en sécurité et l'ensemble du matériel d'armement mis en lieu sûr pour éviter perte, vol ou dégradation.

Aucun espar, voile ou cordage ne devra être laissé sur les planchers du bateau (sous les bancs), ceci afin d'éviter qu'ils ne trempent dans l'eau en cas d'intempéries.

Tous les déchets devront être évacués dans une poubelle ou conteneur adapté.

Le Chef de bord devra veiller au bon amarrage final du bateau. La yole doit être amarrée par des aussières en bon état, correctement réglées pour qu'elle vienne s'appuyer exclusivement sur des défenses et des pneus protégés correctement disposés à cet effet et qu'elle ne puisse pas s'endommager par contact avec le ponton, ceci quelle que soit la force et la direction du vent et du clapot. On devra disposer deux aussières de pointe et deux gardes montantes. Dans les ports a marée, le chef de bord devra prendre toute disposition pour que la yole reste correctement amarrée quel que soit l'heure et le niveau de la marée.

En cas de non respect de ces règles, l'équipage pourra être collectivement tenu pour responsable, y compris financièrement, des pertes, vols ou dégradations constatées.

Les abords (ponton) devront être laissés propres.

**Article 8: Classification des sorties et formation des équipiers :**

Afin de permettre la composition d'équipages aussi homogènes que possible, les sorties pourront être classées selon trois niveaux de difficulté (cf. description en Annexe I). L'organisation de ces niveaux fait référence au cursus de formation mis en place par la Fédération Voile-Aviron (FVA) qui peut être consulté sur son site Internet à l'adresse

**<http://voileaviron.org/Formation%20Fed/Formation.html>**

Dans ces conditions, le niveau de la sortie sera mentionné sur l'annonce faite sur le forum de l'association.

**Niveau 1 : Prise de contact Initiation (Durée: 1h30 à 3h).**

**Objectif :** Prise de contact à l'aviron, Prise de contact à la voile, mouillage, amarrage.

**Niveau 2 : Perfectionnement. Formation « Equipier » (Durée 2 à 5h).**

**Objectif :** 1) entraînement à l'aviron : Efficacité, synchronisation, rythme, élégance, manoeuvres diverses. Compréhension des manoeuvres et remplacement du chef de bord

2) Entraînement à la voile : les virements de bord. Les réglages, les principales manoeuvres. A ce stade, un effort physique important pourra être requis.

**Niveau 3 : Compétition – Formation « Chef de Bord » (Durée 2 à 8h.)**

Les sorties de niveau 3 s'adressent à des équipiers qui ont tous le niveau de formation « équipier » défini par la FVA (livret de formation validé à ce niveau). A défaut, ce niveau sera apprécié par le Chef de Bord ou le responsable de la sortie qui pourra limiter les inscriptions aux seuls équipiers suffisamment formés. Ce niveau suppose une bonne pratique de la yole à la voile et à l'aviron dans toutes les conditions de vent et de mer. Il implique une dépense physique très importante (certificat médical d'aptitude

**Objectif :** Manoeuvre voile et aviron en compétition. Manoeuvres « Atlantic Challenge », matelotage, navigation.

**Article 9: Désignation et responsabilité des chefs de bord.****9-1 désignation et habilitation**

Les chefs de bords sont désignés par le bureau, au vu de leurs compétences dans le domaine de l'aviron ET de la voile, de l'expérience qu'ils ont de la manoeuvre des yoles, de leur connaissance de la mer et des règles de navigation et de sécurité, de leur sens des responsabilités et de leurs qualités humaines de pédagogue et de formateur.

Ils devront autant que possible avoir validé la formation « Chef de Bord » du cursus de formation de la FVA.

Cet agrément peut leur être retiré à tout moment par le bureau, sans que celui-ci ait à s'en justifier.

Certains chefs de bord pourront être habilités pour des sorties à l'aviron seulement. La liste des chefs de bord habilités sera disponible auprès du bureau.

## 9-2 Responsabilités du Chef de Bord

Le chef de bord est responsable en dernier ressort de la décision d'appareiller. Il peut annuler ou écourter la sortie au vu des conditions météo, de l'état du bateau et/ou de l'équipage.

Il doit se tenir au courant des conditions de météo et de navigation dans la zone concernée et se munir de, ou consulter, les cartes nécessaires. Il doit connaître la réglementation maritime, tant en ce qui concerne les catégories de navigation (« Division 240, Chap 3 ») et les contraintes qu'elles imposent, qu'en ce qui concerne les règles de priorité et le règlement pour éviter les abordages en mer ainsi que le balisage en mer et en rivière. Il doit connaître les procédures de sécurité (VHF, emploi des fusées etc...).

Il doit se tenir informé des prévisions météorologiques et de l'évolution de la situation prévue en cours de sortie.

Avant l'appareillage, il doit s'assurer des conditions d'armement de la yole, et en particulier de la présence et du bon état de fonctionnement de l'ensemble du matériel de sécurité réglementaire.

En cas de navigation en déplacement, il lui appartient de se renseigner sur toutes les particularités de la zone de navigation et les règlements qui s'y appliquent et de veiller, compte tenu du programme de navigation prévu, à l'approvisionnement de l'équipage en eau et en nourriture.

Il a la responsabilité de la tenue du cahier de sorties.

Il vérifie la composition de l'équipage, s'assure du niveau de compétence de chacun et répartit les rôles à bord.

Il s'assure qu'une personne, restant à terre, est au courant du programme de la sortie et de l'heure de retour prévue et connaît la procédure de déclenchement des secours.

Il est seul juge des conditions de navigation et des manoeuvres à exécuter et doit en toutes circonstances faire preuve de prudence et de sens de la responsabilité.

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 de la yole sur sa remorque).

A des fins d'entraînement, et afin de former de nouveaux chefs de bord, le chef de bord peut désigner sous sa propre responsabilité, et sous son contrôle, un équipier comme « chef de manoeuvre » pour assumer temporairement et en sa présence le commandement de la manoeuvre.

### Article 10: Armement du bateau

La yole ne peut appareiller sans un armement minimum conforme aux prescriptions de la Division 240 (cf Annexe II) comprenant en particulier:

- Un mouillage comportant une ancre de au moins 5 kg, 5 à 10m de chaîne et 30m de câblot. Le mouillage doit être correctement et solidement amarré au bateau et embarqué de façon à pouvoir être immédiatement disponible, sans risque de « sac de noeud » ;
- Autant de brassières de sauvetage en bon état que d'équipiers embarqués ;
- Trois aussières d'au minimum 10m chacune susceptibles de permettre le remorquage du bateau ;
- Au moins un seau (deux !!) et plusieurs écopés ;
- deux gaffes ;
- une bouée fer à cheval ;
- un lot de fusées à main non périmé ;
- un moyen de communication (téléphone portable, VHF) dans un sac étanche ;
- un miroir de signalisation ;

- une corne de brume.
- Un réflecteur radar
- Une trousse de pharmacie

Le matériel de sécurité doit être stocké de façon accessible en permanence et amarré au bateau.

### **Article 11: Entretien du bateau.**

Le maintien de la yole en parfait état de navigation fait partie des buts premiers de l'association et c'est la responsabilité collective de tous ses membres.

Les membres de l'association s'engagent, de par leur adhésion, à participer à la maintenance du bateau, chacun selon ses compétences, ses moyens et son temps disponible. Afin d'économiser les moyens financiers disponibles, les réparations et l'entretien seront assurés, sauf nécessité impérieuse, par les membres de l'association.

Les opérations de maintenance (carénage, réparations, matelotage, voilerie etc...) sont autant d'occasions de démontrer et de transmettre des connaissances spécifiques au domaine maritime, et font à ce titre partie des activités de l'association.

Il faut savoir qu'un problème banal (usure, mauvais fonctionnement d'une pièce, cordage abîmé, couture qui se défait, petite déchirure, vis desserrée ou partie, pièce de bois endommagé etc...) signalé à temps peut, en général, être traité pour un coût modique, sans entraîner d'avarie grave. Un problème non signalé peut, par contre, entraîner une avarie beaucoup plus grave et beaucoup plus chère à réparer, sans parler des blessures possibles. Il est de la responsabilité de chacun de signaler au chef de bord (ou dans le cahier de sorties) toute observation qu'il a pu faire concernant l'état du bateau et de son armement.

**Une avarie résulte, en général, soit d'un défaut d'entretien à temps, soit d'une mauvaise manoeuvre. Dans les deux cas, il y a faute. Il vaut mieux signaler ce que l'on croit être un problème - et qui n'en est pas un - que le contraire.**

### **Article.12 : Surveillance**

Lorsque la yole est à l'eau, elle doit faire l'objet d'une surveillance constante, en particulier concernant les conditions d'amarrage (état, nombre et fixation des aussières, position et nombre des défenses) et les conditions météo. On veillera à ne pas laisser d'eau de pluie stagnante dans les fonds.

Le bureau désignera un chef de bord ou un responsable chargé de passer régulièrement (à quelques jours d'intervalle ainsi que en cours et après chaque période de mauvais temps) inspecter les aussières et l'état du bateau, en particulier en ce qui concerne le remplissage par les eaux pluviales. En cas de problème, il lui appartiendra de prendre toute mesure conservatoire et d'en avvertir le bureau dans les plus brefs délais.

### **Article 13 :Déplacements**

Quand la yole participe, en déplacement, à une régata ou une manifestation, l'association prendra en charge le déplacement du bateau et organisera au mieux le transport et le logement des équipiers. Elle fera de son mieux pour obtenir un financement adéquat, mais pourra être amenée à demander une participation aux frais à chaque équipier.

### **Article.14 : Informations des membres**

Les membres de l'association seront tenus informés des mesures, décisions et informations internes importantes par courrier électronique, fax, ou téléphone, afin d'économiser les frais postaux. Les informations d'ordre général seront postées sur le site Internet de l'association :

**<http://www.voguemassalia.org>**

Un forum Internet permettra de diffuser les informations importantes et de tenir tout le monde informé. Les adhérents et sympathisants de l'association sont invités à s'y inscrire et à le consulter très régulièrement :

**<http://voguemassalia.aneantis.com/>**

#### **Article.15 :Police**

L'association sera ce que nous en ferons tous. Elle se fonde sur le respect des autres et du bateau. Les attitudes malveillantes, agressives, incorrectes, ainsi que l'abus d'alcool et l'usage de substances illicites n'y seront pas tolérés. Une commission de discipline pourra être constituée en cas de besoin par le bureau réuni en session extraordinaire. Elle examinera les fautes commises, entendra les arguments et déterminera les sanctions et mesures nécessaires

Le Règlement Intérieur, ainsi que les Statuts de l'association sont consultables sur le site Internet de l'association. Un exemplaire de ce règlement intérieur sera communiqué à chaque nouveau membre. Le non respect des règles qui y sont édictées pourra entraîner l'interdiction d'embarquer, voire l'exclusion temporaire ou définitive de l'association après convocation par l'intéressé devant le bureau de l'association, en présence du ou des chefs de bord concernés, pour une exclusion définitive au-delà du troisième avertissement. L'intéressé aura la possibilité, s'il le souhaite de se faire assister par une personne de son choix dans le cadre de cette procédure contradictoire simplifiée. En cas d'exclusion définitive, aucun dédommagement ou remboursement de la cotisation annuelle déjà versée ne peut être envisagé. La licence fédérale cesse d'être valide au titre de l'association.

..

\*\*\*\*\*

## ANNEXE I

### DEFINITION DES NIVEAUX DE SORTIE

#### Niveau 1 : Prise de contact Initiation

**Objectif :** Prise de contact à l'aviron, Prise de contact à la voile, mouillage, amarrage.

**Durée de la sortie :** 1h30 à 3h

##### A- Prise de contact à l'aviron

- 1) Prise de contact avec le bateau : description, vocabulaire, la place et le rôle de chaque chose. L'importance de ranger les choses correctement (sécurité). L'over un cordage proprement. Le sac de noeud et ses conséquences. Démo : Entraînement au lance amarre Importance d'un mouillage toujours clair. Armement du bateau.
- 2) Les consignes de sécurité. A chacun son rôle, et pas tout le monde en même temps. Le coup de main efficace au bon moment.
- 3) Description et mise en place des avirons, manipulation des avirons à bord, coordination des mouvements (Attention les têtes ! !).  
Armement des avirons.  
Principaux ordres de manoeuvre.  
Le rythme, le coup d'aviron, LES façons de ramer et les défauts à éviter. L'aviron engagé.  
Economiser ses forces. La nage norvégienne. Le rôle du Chef de nage.
- 4) Balade (relax) à l'aviron, en eau calme et dégagée. Exécution des principaux ordres de manoeuvre. Explication et observation des effets.
- 5) La manoeuvre du « laissez-courir ».
- 6) La procédure de mouillage, les précautions à prendre. Manipuler l'ancre, sans se blesser et sans abîmer le bateau.  
Mouiller correctement et contrôler la qualité du mouillage. Savoir dire si l'ancre chasse.  
Remonter le mouillage : venir « à long pic », « à pic », déramer, rentrer l'ancre, ranger le mouillage.
- 7) La prise de coffre. Prendre et larguer une amarre en double. La prise de ponton.
- 8) Amarrage du bateau. Les aussières en pointe, en garde. Les noeuds, la position des défenses.
- 9) Le rangement du bateau et son désarmement.

##### B- Prise de contact à la voile

- 10) Matage et dématage.
- 11) La voile et ses différentes parties. La terminologie
- 12) Hisser et affaler les voiles. Etarquer la drisse. Le noeud de banc
- 13) La voile qui travaille. La voile qui fasseye. Le contrôle de l'écoute.
- 14) Le gambeyage. Le travail en équipe de mat.
- 15) La prise de ris
- 16) Les allures et le réglage des voiles
- 17) Plier et rabanter une voile

## 2<sup>ème</sup> Niveau : Perfectionnement

### Objectif : Formation en vue du brevet « Equipier » de la FVA

1) entraînement à l'aviron : Efficacité, synchronisation, rythme, élégance, manoeuvres diverses. Compréhension des manoeuvres et remplacement du chef de bord

2) Entraînement à la voile : les virements de bord. Les réglages, les principales manoeuvres.

**Durée** 2 à 5h.

Pour la pratique de la prise de coffre (et de l'homme à la mer) on pourra se munir d'un bidon vide et fermé, amarré par 20m de cordelette à une pierre ou autre objet lourd.

### A- Entraînement à l'aviron

1. Armement rapide et élégant des avirons
2. Pratique des différents ordres d'aviron
3. Nage régulière. Arrêter le bateau. Evaluer l'erre du bateau, la distance d'arrêt.
4. Nage contre le vent. Nage dans le clapot. Souquer.
5. Slalom sans safran
6. Prise de coffre
7. Manoeuvre en espace restreint.
8. Homme à la mer. Exercice avec le bidon ou la bouée. Eventuellement : faire pratiquer la récupération d'un équipier réel (volontaire !!!) pour tester les difficultés réelles à remonter un équipier (quoi faire des avirons ?, comment le hisser à bord s'il est blessé ?, etc...). C'est un exercice de sécurité essentiel, très différent du ramassage à la gaffe de la bouée couronne !!
9. En cours de sortie, faire tourner les équipiers comme « chef de bord », le chef de bord restant prêt à intervenir. Faire pratiquer les principales manoeuvres : arrêt, reculer, demi-tour sur place, homme à la mer, etc...
10. Répétition (jusqu'à la perfection !!!) du « laisser courir » et de l'armement des avirons.
11. Prise de coffre et départ de coffre, accostage du ponton (avec style !!).
12. Connaissance des noeuds et amarrages.

### B- Entraînement à la voile

*l'entraînement implique la compréhension de la manoeuvre par chaque équipier, afin qu'il puisse éventuellement la faire exécuter.*

1. Virement de bord vent devant et Lof pour lof.
2. Equilibrage du bateau aux différentes allures.
3. Gouverner sans safran : Abattre et loffer
4. Mettre en panne
5. Contrôler et évaluer sa dérive. Garder un cap
6. déterminer sa route et son cap pour atteindre un but donné.
7. Prise de coffre à la voile.
8. Mouillage à la voile. Appareiller d'un mouillage à la voile sur l'amure voulue.

### **3<sup>ème</sup> Niveau COMPETITION**

#### **Objectif : Formation en vue du brevet « Chef de Bord » de la FVA**

Manoeuvre voile et aviron en compétition. Manoeuvres « Atlantic Challenge », matelotage, navigation.

Ce niveau suppose une bonne pratique de la yole à la voile et à l'aviron dans toutes les conditions de vent et de mer. Il implique une dépense physique très importante (certificat médical d'aptitude). Il s'adresse à des équipiers qui sont tous capables d'assumer la responsabilité de la manoeuvre du bateau.

**Durée 2 à 8h.**

#### **A- Entraînement à l'aviron**

L'accent portera sur la rapidité d'exécution et l'élégance des manoeuvres

1. Armement des avirons, laisser courir, rangement des avirons et matage chronométrés.
2. Slalom serré sans safran, chronométré.
3. Nage de régates : Entraînement sur 1000m chronométré.
4. Mouillage en un point donné, à distance fixée d'une digue.
5. lancement d'amarre à terre et établissement d'un va et vient
6. Transfert de sac
7. « Yole du capitaine » (accostage à la coupée d'un bâtiment).

#### **B- Entraînement à la voile**

1. louvoyage serré. Gagner au vent.
2. Réglage fin de la voilure et de l'assiette. Recherche de vitesse.
3. Prise de coffre à la voile. Se dégager en culant.
4. Culer droit sous voile. Faire abattre le bateau sur un bord ou l'autre.
5. Manoeuvre de l'homme à la mer à la voile.
6. Remorquage à la voile avec virement de bord.
7. Dégréer la voilure et armer les avirons.
8. Prise de ris et options de réduction de voilure.

#### **C- Navigation**

1. Lecture de carte - Choisir, reconnaître et relever un amer.
2. Traçage de route.
3. Détermination du Cap vrai et du Cap compas.
4. Point en vue de terre.
5. Calcul et contrôle de la dérive.
6. Météo marine : la mer, le ciel, le relief côtier, le vent, le courant.

#### **D- Matelotage**

Enverguer et déverguer la voilure.

Noeuds d'amarrage ; noeuds d'ajout ; noeuds d'arrêt ; noeud de mouillage.

Epissures, surliures

Gréer une remorque, un va et viens.

Limander ; fourrer, congréer.



## **ANNEXE II**

\*\*\*\*\*

**Arrêté du 11 mars 2008  
modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987  
relatif à la sécurité des navires.**

### **DIVISION 240**

**NAVIRES DE PLAISANCE À USAGE PERSONNEL  
ET DE FORMATION,  
DE LONGUEUR DE COQUE INFÉRIEURE À 24 M**

\*\*\*\*\*

**EXTRAITS  
APPLICABLES À LA YOLE DE BANTRY  
« Navire à propulsion humaine »**

\*\*\*\*\*

#### **Nota :**

La consultation de cet extrait ne dispense pas de  
la lecture du document intégral  
disponible sur Internet à l'adresse

[http://www.mer.gouv.fr/IMG/pdf/annexe\\_arrete\\_110308\\_cle78ba79.pdf](http://www.mer.gouv.fr/IMG/pdf/annexe_arrete_110308_cle78ba79.pdf)

---

**Arrêté du 11 mars 2008 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires**

NOR : *DEVT0802926A*

(Le texte de l'arrêté est publié au Journal officiel daté du 8 avril 2008)

**ANNEXE**

**DIVISION 240**  
**NAVIRES DE PLAISANCE À USAGE PERSONNEL ET DE FORMATION,**  
**DE LONGUEUR DE COQUE INFÉRIEURE À 24 M**

---

**I. CHAPITRE 240-1**  
*DISPOSITIONS GÉNÉRALES*  
par les exigences des articles 240-1.03 à 240-1.06.

**Article 240-1.02**

*Définitions*

Les définitions suivantes sont utilisées pour l'application de la présente division :

(.....)

**Navire de conception ancienne** : navire conçu avant 1950, quelle que soit sa date de construction, y compris ses copies neuves. Ces dernières sont construites essentiellement avec les matériaux d'origine et désignées comme telles par leur constructeur.

**Abri** : tout lieu où un navire peut soit accoster soit mouiller en sécurité.

(.....)

---

**CHAPITRE 240-2**  
*EXIGENCES RELATIVES AUX NAVIRES*  
*EXCLUS DU MARQUAGE « CE »*

**Article 240-2.04** *Plaque signalétique*

I. Tout navire soumis aux dispositions du présent chapitre comporte 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.

II. 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.

formation sont soumis à une vérification spéciale annuelle. Elle est effectuée sous la responsabilité du propriétaire ou de l'armateur, et donne lieu à l'établissement d'un rapport établi sur le modèle de l'annexe 240-

A.4, selon les conditions d'utilisation et les caractéristiques du navire.

I. Ce rapport est mis à la disposition des usagers du navire au plus tard au moment de leur embarquement. La première vérification a lieu avant toute mise en exploitation du navire.

#### **Article 240-3.20**

##### *Dispositions supplémentaires applicables aux navires proposés à la location*

Les navires de longueur égale à 10 mètres ou supérieure proposés à la location sont équipés du matériel complémentaire suivant :

- un moyen de positionnement électronique par satellites ou stations terrestres ;
- un sondeur électronique ;
- un plan affiché indiquant la localisation du matériel de sécurité ;

un document regroupant les instructions de mise en œuvre des dispositifs d'assèchement et de protection contre l'incendie.

(.....)

#### **Article 240-2.07**

##### *Nombre maximal de personnes et charge maximale*

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

II. La masse du navire léger comprend tous les éléments de structure y compris les installations de confort et les éléments de l'aménagement, le lest fixe ou mobile, les machines et leurs accessoires, les moteurs hors-bord, gréements, mouillages, ainsi que les éléments d'accastillage fixes, ou amovibles s'ils sont spécifiques au navire.

III. 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 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.

IV. 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 m<sup>2</sup>, dans un cockpit, sur un banc de nage, ou d'autres emplacements dédiés.

V. Les navires supports de plongeurs sont munis de dispositifs permettant le rangement et l'arrimage aisés du matériel de plongée.

(.....)

#### **Deuxième section – Coque et pont**

(.....)

IV. De manière alternative aux dispositions des autres paragraphes du présent article, les navires exclusivement propulsés par l'énergie humaine et les navires à sustentation 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.

(.....)

**Article 240-2.15**  
*Assèchement*

I. (.....)

II. 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.

(.....)

**Septième section - Sécurité de la navigation**

**Article 240-2.54**  
*Installations de mouillage*

Tout navire est conçu de manière à pouvoir mouiller, être amarré et remorqué en toute sécurité. Les dispositifs à bord sont prévus en fonction de la taille du navire et de sa catégorie de conception, ainsi que de la masse du matériel devant être manipulé au cours des manœuvres.

**Huitième section – Sécurité des personnes**

**Article 240-2.56**

*Prévention des chutes à l'eau*

I. Tout navire est conçu de manière à minimiser les risques de chute par-dessus bord et à faciliter la remontée à bord, en fonction de sa catégorie de conception.

(.....)

**Article 240-2.60**

*Moyen de remonter à bord en cas de chute à l'eau*

I. 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.

II. 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.

III. 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.

(.....)

---

**CHAPITRE 240-3**  
*CONDITIONS D'UTILISATION*  
**Première section - Généralités**  
**Article 240-3.01**  
*Champ d'application*

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux navires neufs et existants. La quatrième section n'est applicable qu'aux navires de formation et à ceux proposés à la location.

**Article 240-3.02**  
*Chargement du navire*

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

II. Sauf pour les véhicules nautiques à moteur, 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, arrondie à l'entier inférieur.

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

(.....)

Les autres 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.**

(.....)

**Article 240-3.04**  
*Manifestations nautiques*

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.

**Deuxième section - Matériel d'armement et de sécurité**

**Article 240-3.06**  
*Dispositions générales sur le matériel d'armement et de sécurité*

I. Les navires neufs et existants se conforment aux dispositions du présent chapitre, en fonction de leurs conditions d'exploitation.

II. 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.

III. 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.

IV. 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.

V. (...)

VI. 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.

VII. Les informations et les documents nautiques peuvent être rassemblés dans un ou plusieurs ouvrages.

VIII. 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.

#### **Article 240-3.07**

##### *Matériel d'armement et de sécurité basique*

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

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. Un dispositif coupant l'allumage ou les gaz en cas d'éjection du pilote lorsque la puissance totale des moteurs de propulsion excède 4,5 kW, sur un navire à moteur hors-bord à barre franche ou un véhicule nautique à moteur ;
5. Un ou plusieurs moyens mobiles de lutte contre l'incendie conformes, dans le cas des navires marqués « CE », aux préconisations du constructeur, ou dans les autres cas, conformes aux dispositions des articles 240-2.43 à 240-2.47. Les véhicules nautiques à moteur ne sont pas tenus d'embarquer ces moyens ;
6. 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 ;
7. Un dispositif permettant le remorquage (point d'accrochage et bout de remorquage) sauf pour les planches à voile et aérotractées (« kite surf ») ;
8. 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.
9. Pour les navires francisés : le pavillon national et les moyens de l'arborer de manière visible.

#### **Article 240-3.08**

##### *Matériel d'armement et de sécurité côtier*

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 :
  - 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.

#### **Article 240-3.09**

##### *Matériel d'armement et de sécurité hauturier*

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

1. Le matériel d'armement et de sécurité côtier ;
2. Trois fusées à parachute conformes aux dispositions de la division 311. Toutefois, sous la responsabilité du chef de bord, ce matériel n'est pas requis lorsque le navire embarque une installation de radiocommunication sur ondes métriques (VHF), conforme aux exigences de l'article 240-3.18 ;
3. Deux fumigènes flottants conformes aux dispositions de la division 311. Toutefois, sous la responsabilité du chef de bord, ce matériel n'est pas requis lorsque le navire embarque une installation de radiocommunication sur ondes métriques (VHF), conforme aux exigences de l'article 240-3.18 ;
4. Un ou plusieurs radeaux pneumatiques de sauvetage, ou annexes de sauvetage, adaptés au nombre de personnes à bord et à la navigation pratiquée, et conformes aux dispositions de l'article 240-3.16 ;
5. Le matériel permettant de faire le point, de tracer et de suivre une route ;
6. Le livre des feux tenu à jour ;
7. L'annuaire des marées officiel, ou un document annuel équivalent élaboré à partir de celui-ci. Ces documents ne sont pas requis en Méditerranée ;
8. Un journal de bord libellé comme tel, et contenant au moins les éléments suivants : composition de l'équipage, heure d'appareillage, prévisions météorologiques et temps observé, position, route suivie et vitesse à intervalles réguliers, consommation et réserve de combustibles, ainsi que tout incident, panne ou avarie à bord ou observé dans la zone de navigation ;
9. Un dispositif permettant de recevoir les prévisions météorologiques marines à bord ;
10. Un harnais à bord des navires non-voiliers ;
11. Un harnais par personne à bord des voiliers ;
12. La trousse de secours conforme aux dispositions de l'article 240-3.17.

#### **Article 240-3.10**

##### *Règlement international pour prévenir les abordages en mer*

Les navires de plaisance sont astreints au respect des dispositions rendues applicables, selon les caractéristiques du navire, par le décret n° 77-733 du 6 juillet 1977 portant publication de la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, faite à Londres le 20 octobre 1972

#### **Article 240-3.11**

##### *Dérogations au matériel d'armement et de sécurité*

I. 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.

II. 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.

**Troisième section - Caractéristiques des matériels spécifiques****Article 240-3.12***Caractéristiques des équipements individuels de flottabilité*

I. 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 ;
- 50 N de flottabilité au moins pour les navires ne s'éloignant pas de plus de 2 milles d'un abri ;
- 100 N de flottabilité au moins pour les navires ne s'éloignant pas de plus de 6 milles d'un abri. Toutefois, à titre transitoire, les équipements de 50 N de flottabilité peuvent être embarqués jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2010 ;
- 150 N de flottabilité au moins pour les navires s'éloignant de plus de 6 milles d'un abri. Toutefois, à titre transitoire les équipements de 100 N de flottabilité peuvent être embarqués jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2010.

II. 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.

**Article 240-3.13***Caractéristiques des combinaisons de protection*

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.

**Article 240-3.14***Caractéristiques des moyens de repérage lumineux*

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

II. 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.

III. 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.

#### **Article 240-3.15**

##### *Caractéristiques des dispositifs de repérage et d'assistance pour personnes tombées à l'eau*

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 ;
- 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.

(...)

#### **Article 240-3.17**

##### *Caractéristiques de la trousse de secours*

La trousse de secours comprend les éléments suivants :

- 1 paquet de 5 compresses de gaze stériles, taille moyenne ;
- Chlorhexidine en solution aqueuse unidose 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.

#### **Article 240-3.18**

##### *Caractéristiques des installations VHF / ASN*

L'installation de radiocommunication prévue à l'article 240-3.09 est fixe ou portable. Dans ce dernier cas, elle présente un indice de protection autorisant l'immersion. Cette installation doit pouvoir émettre et recevoir des messages de détresse numériques sur le canal 70. L'installation est configurée de manière à ce que chaque message contienne la position du navire relevée automatiquement par un récepteur de navigation satellitaire ou terrestre, ainsi que le numéro MMSI de la station identifiée par l'autorité compétente pour l'attribution des licences de stations mobiles maritimes.

De plus, le chef de bord s'assure qu'une telle installation présente des caractéristiques suffisantes pour assurer le trafic de détresse dans la zone de navigation de l'embarcation.

#### **Quatrième section - Dispositions applicables aux navires de formation ou destinés à la location**

**Article 240-3.19***Vérification spéciale*

Les navires neufs et existants loués, ou appartenant à une association, ou encore les navire de formation sont soumis à une vérification spéciale annuelle. Elle est effectuée sous la responsabilité du propriétaire ou de l'armateur, et donne lieu à l'établissement d'un rapport établi sur le modèle de l'annexe 240-A.4, selon les conditions d'utilisation et les caractéristiques du navire.

II. Ce rapport est mis à la disposition des usagers du navire au plus tard au moment de leur embarquement. La première vérification a lieu avant toute mise en exploitation du navire.

**Article 240-3.20***Dispositions supplémentaires applicables aux navires proposés à la location*

Les navires de longueur égale à 10 mètres ou supérieure proposés à la location sont équipés du matériel complémentaire suivant :

- un moyen de positionnement électronique par satellites ou stations terrestres ;
- un sondeur électronique ;
- un plan affiché indiquant la localisation du matériel de sécurité ;
- un document regroupant les instructions de mise en œuvre des dispositifs d'assèchement et de protection contre l'incendie.

## ANNEXE 240-A.4

## Registre de vérification spéciale

<b>Nom du navire</b>	
<b>Immatriculation</b>	
<b>Propriétaire (cachet de l'organisme)</b>	
<b>Activité</b>	~ Formation ~ Location
<b>Armement</b>	~ Basique ~ Côtier ~ Hauturier

La vérification engage la responsabilité du propriétaire du navire.

Les documents justificatifs doivent être joints au registre.

Les rubriques : *autres points vérifiés* et *autres actions* permettent de compléter la vérification requise, en fonction des caractéristiques particulières du navire.

Les modules de vérification pris en compte correspondent aux conditions d'utilisation maximales du navire :

	Registre basique	Registre côtier	Registre hauturier
Coque et construction	Requis	Requis	Requis
Armement	Requis	Requis	Requis
Gouvernail	Requis	Requis	Requis
Propulsion	Requis	Requis	Requis
Mouillage		Requis	Requis
Feux de signalisation		Requis	Requis
Gréement dormant		Requis	Requis
Assèchement			Requis
Gaz et électricité			Requis

<b>Coque et construction</b> Vérifications Inspection visuelle extérieure coque & pont	Date	Observations
Inspection visuelle intérieure structure		
Fonctionnement panneau(x) & hublot(s)		
Intégrité liaison coque/pont		
État davier(s) de mouillage		
État bitte(s) d'amarrage		
Lisibilité plaque signalétique		
Fonctionnement passe-coque(s)		
Fonctionnement vanne(s)		
<b>Autres points vérifiés :</b>		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Carénage		
Changement anode(s)		
Passe-coque		
Vanne(s) machine(s)		
Vanne(s) aménagement(s) intérieur(s)		
Étanchéité panneau(x) & hublot(s)		
<b>Autres actions :</b>		
Observations et visa de l'autorité maritime		

**Matériel d'armement et de sécurité**

Vérifications	Date	Observations
<b>Basique/côtier/hauturier</b>		
État des brassières/combinaisons		
Essai moyen de remontée à bord		
Essai coupe-circuit de propulsion		
Essai moyen(s) de rep. lumineux		
État dispositif d'assèchement		
Validité moyen(s) lutte incendie		
État dispositif de remorquage		
<b>Côtier/hauturier</b>		
Essai du dispositif personne tombée à l'eau		
Validité 3 feux à main		
État miroir de signalisation		
Essais VHF / GPS		
Ligne de mouillage à poste		
Pavillon national		
Essai compas magnétique		
Cartes marines de la zone		
Validité pharmacie du bord		
<b>Hauturier</b>		
État des harnais		
Validité 3 fusées à parachute		
Validité 2 fumigènes		
Matériel pour la navigation		
Journal de bord		
Système de réception météorologique	Moyens de sauvetage collectifs : <i>(rayer les mentions inutiles)</i>	
Radeau classe II Plaisance		
Radeau classe V Plaisance		
Radeau EN/ISO 9650		
Annexe de sauvetage		
<b>Autres matériels de sécurité</b>		

Actions	Date	Détail de l'intervention
Entretien équipement(s) individuel(s)		
Renouvellement(s) pharmacie		
Mise à jour carte(s) marine(s)		
Visite périodique de chaque radeau :		Organisme vérificateur :
<i>(Joindre une copie du rapport de</i>		
<b>Observations et visa de l'autorité maritime</b>		

<b>Gouvernail</b>		
Vérifications	Date	Observations
Absence de points durs		
Absence de jeu excessif		
Mise en oeuvre système de secours		
<b>Autres points vérifiés :</b>		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Reprise des jeux excessifs		
Entretien pièce(s) de contact		
Entretien élément(s) de transmission		
<b>Autres actions :</b>		
Observations et visa de l'autorité maritime		

Propulsion Vérifications Essais mise en marche/arrêt	Date	Observations
Niveau(x) des fluides		
Tension et usure courroie(s)		
État filtre(s)		
État hélice(s) & tuyère(s)		
Débit circuit(s) refroidissement		
État moyen(s) lancement de la propulsion		
<b>Autres points vérifiés :</b>		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Vidange(s)		
Entretien crépine(s)		
Graissage(s)		
Entretien organe(s) de transmission		
Entretien hélice(s) /coupe-bout/anode		
Mesure batterie démarrage		<b>En volt :</b>
Mesure d'isolement au démarreur		<b>En ohm :</b>
<b>Autres actions :</b>		
Observations et visa de l'autorité maritime		

<b>Mouillage</b>		
Vérifications	Date	Observations
Fixation navire/ligne : étalingure		
Fixation ligne/ancres		
Essai guindeau		
Si mouillage de secours : idem		
<b>Autres points vérifiés :</b>		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Entretien de la longueur de ligne		
Entretien du guindeau		
Entretien baille à mouillage		
<b>Autres actions :</b>		
Observations et visa de l'autorité maritime		

<b>Feux de signalisation</b>		
Vérifications	Date	Action envisagée
Essai des feux de route et mouillage		
Intégrité du câblage électrique		
<b>Autres points vérifiés :</b>		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Entretien source(s) lumineuse(s)		
<b>Autres actions :</b>		
Observations et visa de l'autorité maritime		

<b>Assèchement</b>		
Vérifications	Date	Observations
Essai alarme (s) montée d'eau		
Auto-amorçage rapide de(s) pompe(s)		
État & fixation des aspirations		
État tuyautage (s)		
Débit du refoulement		
<b>Autres points vérifiés :</b>		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Entretien crépine (s)		
Entretien pompe (s)		
<b>Autres actions :</b>		
Observations et visa de l'autorité maritime		

**Gréements dormants**

Vérifications	Date	Observations
État et fixation ligne(s) de vie		
État chandelier(s) balcon(s) garde-corps		
État et tension filière(s)		
État et tension haubanage(s)		
Fixation portique(s) & superstructure(s)		
Fixation bouée de sauvetage		
Fixation emplacement radeau de survie		
Autres points vérifiés :		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Entretien ligne(s) de vie		
Entretien filière(s)		
Entretien haubanage(s)		
Entretien accastillage du pont		
Autres actions :		

**Observations et visa de l'autorité maritime**

--

Gaz et électricité	Date	Détail de l'intervention
Vérifications		
Etat réservoir(s) gaz		
Etat circuit(s) gaz		
Péremption flexible(s) gaz		
Thermo-couple gaz		
Fixation batteries électriques		
Etiquetage tableaux électr.		
Chute(s) de tension(s)		
Essai coupe(s) circuit(s)		
Protection contre surintensité(s)		
Intégrité du câblage électrique		
<b>Autres points vérifiés :</b>		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Entretien gaz par personne qualifiée		
Entretien batterie(s)		
Entretien élément(s) oxydé(s)		
Entretien isolement circuit(s)		
<b>Autres actions :</b>		
Observations et visa de l'autorité maritime		

## ANNEXE 240-A.5

## Tableau récapitulatif du matériel d'armement et de sécurité

Le tableau ci-dessous résume les dispositions d'embarquement du matériel d'armement et de sécurité, sans se substituer aux articles pertinents du chapitre 240-3.

Matériel requis	Basique	Côtier	Hauturier
Un équipement individuel de flottabilité par personne embarquée (ou combinaison portée)	X	X	X
1 moyen de repérage lumineux	X	X	X
Un dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau (sauf les embarcations de capacité inférieure à 5 adultes et tous pneumatiques)		X	X
Un moyen de remonter à bord pour une personne tombée à l'eau	X	X	X
Un harnais par personne à bord d'un voilier			X
1 harnais par navire non-voilier			X
Un dispositif de sécurité pour couper l'allumage ou les gaz en cas d'éjection du pilote (si moteur hors-bord à barre franche > 4,5 kW ou véhicules nautiques à moteur)	X	X	X
1 miroir de signalisation		X	X
3 feux rouges automatiques à main		X	X
1 moyen de signalisation sonore		X	X
3 fusées à parachute, ou bien une installation radio VHF/ASN			X
2 fumigènes flottants, ou bien une installation radio VHF/ASN			X
Radeau(x) de survie ou annexe(s) de sauvetage			X
Un dispositif d'assèchement fixe ou mobile (navires avec espace habitable, et ceux non auto-videurs)	X	X	X
Un dispositif de lutte contre l'incendie (sauf véhicules nautiques à moteur)	X	X	X
Une ligne de mouillage ou une ancre flottante (sauf embarcations de capacité inférieure à 5 adultes)	X	X	X
Un dispositif permettant le remorquage : point d'accrochage et bout de remorquage (sauf planches à voile et aérotractées)	X	X	X
Un dispositif permettant de recevoir les prévisions météorologiques marine à bord			X
Le pavillon national	si francisé	si francisé	X
1 compas magnétique		X	X
Carte(s) de navigation		X	X
Le matériel permettant de faire le point, de tracer et de suivre une route			X
Règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM)		X	X
Balisage		X	X
Livre des feux			X
Annuaire des marées ou équivalent (sauf en Méditerranée)			X
Journal de bord			X
Boîte de secours			X

Ces dotations peuvent être adaptées par les organismes d'Etat et ceux agréés par le ministre en charge de la jeunesse et des sports, conformément aux dispositions de l'article 240-3.11.



**ANNEXE 240-A.6**

*Tableau indicateur du matériel d'armement et de sécurité en fonction de l'éloignement de la côte ou d'un abri*

Éloignement d'un abri		Dotation de matériel
jusqu'à 2 milles	Basique	
De 2 à 6 milles	Côtier	
+ de 6 milles	Hauturier	

