

© www.drapeaux-shop.com

Debut 2017, les plaisanciers français qui utilisent des bateaux à moteur, vont devoir respecter de nouvelles règles en matière de sécurité en mer, notamment en matière de VHF Marine. Des décisions ont été prises et publiées dans ce but. Certaines ont des conséquences qui n'ont pas toujours été bien perçues sur les pontons. Nous avons estimé opportun de les recenser et de les expliquer.

Plaisance : la réglementation évolue



La sécurité en mer des plaisanciers passe par le respect de mesures prises dans leur intérêt. La suppression de la redevance pour les VHF Marine a constitué déjà - en son temps (il y a une bonne vingtaine d'années, maintenant !) - une grande avancée en la matière. Auparavant, en effet, très rares étaient ceux qui possédaient une VHF Marine fixe embarquée à demeure dans leur bateau. Quand c'était le cas, ils le faisaient clandestinement... Quant aux autres, tout au plus, ils emportaient avec eux, discrètement, une VHF Marine portable. Avec, pour conséquence,

une portée peu efficace, car délivrant une puissance d'émission réduite et n'étant pas raccordée à une antenne extérieure. Ces dernières années, les VHF Marines fixes se sont démocratisées : les prix sont devenus abordables. Ce qui a eu pour conséquences qu'elles ont figuré sur les nouvelles unités parmi les équipements de première monte, à l'instar des sondeurs et GPS...

ENFIN DES CHANGEMENTS

Depuis le 1er mai 2015, la Division 240 (concernant les règles de sécurité applicables à la navigation de plaisance en mer, sur des embarcations de longueur inférieure ou égale à 24 m) a enfin fait évoluer une situation restée longtemps figée. Ce document très officiel a clarifié certains points tout en créant, à la surprise quasi générale, une catégorie "semi-hauturière". Certes, la limite des 6 milles d'un abri pour le permis côtier n'a pas été repoussée comme le réclament depuis longtemps de nombreuses associations d'usagers ! Mais, l'apparition d'une catégorie intermédiaire apporte une réponse partielle. Même, si elle impose de détenir le permis hauturier. Plus

récemment, ce sont les avantages du "pavillon Belge" qui viennent d'être remis en cause, et de disparaître pour la plupart... On s'achemine donc vers une clarification de la position des plaisanciers français, sur une amélioration de leur sécurité en mer, et sur une égalité de leur traitement.

L'INDISPENSABLE VHF MARINE

La VHF Marine constitue un élément majeur au sein des équipements de sécurité qui peuvent sauver la vie un jour à des plaisanciers, lorsqu'ils rencontrent un grave problème en mer. Depuis de nombreuses années, les règles d'utilisation de ces émetteurs récepteurs se sont considérablement assouplies. Les responsables de l'Administration et les élus sensibilisés au monde de la plaisance n'ont eu de cesse de promouvoir l'utilisation de la VHF Marine. C'était devenu urgent, car bon nombre de plaisanciers qui se limitaient à de la navigation côtière croyaient à tort pouvoir faire reposer leur sécurité seulement sur la présence à bord de leur téléphone portable ! Le CRR (Certificat Restreint de Radiotéléphoniste, obtenu par examen) n'est plus obligatoire pour manipuler une VHF, car le titulaire d'un permis côtier y est autorisé. Du moins, tant qu'il reste dans la limite des 6 milles d'un abri et même un peu au delà. Depuis l'arrivée du système "ASN" (Appel sélectif numérique) monté de série dans les circuits des VHF Marines fixes, c'est un remarquable outil renforçant la sécurité des plaisanciers qui est maintenant mis à leur disposition. En effet, l'ASN, est une fonction qui se trouve intégrée désormais systématiquement dans toutes les VHF Marine fixes récentes. Etant couplées au GPS du bord (ou à un module GPS incorporé), ces VHF ASN indiquent au CROSS la position précise du navire en détresse, lorsque le chef de bord presse sur la fameuse touche rouge, protégée par un petit clapet.

SEMI HAUTURIER

En créant une catégorie semi hauturière (éloignement de 6 à 60 milles d'un abri), la Division 240 a bouleversé du même coup la liste et la nature des équipements de sécurité obligatoires. Ainsi, pour cette catégorie semi

hauturière, la présence d'une VHF Marine fixe devient obligatoire à dater du 1^{er} janvier 2017. Une conséquence découle de cette extension de limite à 60 milles, pour l'utilisation d'une VHF marine. Attention, le CRR devra être possédé par le chef de bord, dès qu'il sortira des eaux territoriales. Donc dès que le navire s'éloignera à plus de 12 milles des côtes. A noter que la Division 240 prévoit également que la présence de la VHF Marine fixe évite de devoir détenir à bord trois fusées parachute ainsi que deux fumigènes flottants. Cette disposition est même applicable en 2016, donc avant le 1^{er} janvier 2017.

HAUTURIER

Pour les plaisanciers qui souhaitent figurer dans la catégorie hauturière (et dont le bateau en est capable), donc pour ceux qui iront au delà de 60 milles d'un abri, outre la VHF Marine fixe, il faut également détenir une VHF Marine portable et étanche, ainsi qu'une radiobalise de localisation des sinistres "RLS". Cette balise de type "EPIRB" (voir notre reportage sur le salon nautique paru dans le numéro 237), devra être programmée avec le numéro



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

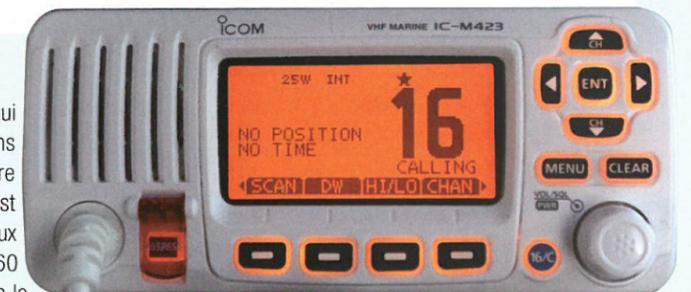
Direction générale des Infrastructures,
des Transports et de la Mer

Direction des Affaires maritimes

Article 240-2.07
Matériel d'armement et de sécurité semi-hauturier

Le matériel d'armement et de sécurité semi-hauturier comprend au minimum les éléments suivants :

1. le matériel d'armement et de sécurité côtier prévu à l'article 240-2.06; Le compas magnétique défini au point 4 du précédent article ne peut être remplacé par un dispositif de positionnement satellitaire pouvant faire fonction de compas.
2. à partir du 01 janvier 2017, une installation radioélectrique VHF fixe, conforme aux exigences de l'article 240-2.17, est exigée. Jusqu'au 31 décembre 2016, sous la responsabilité du chef de bord, ce matériel n'est pas obligatoire lorsqu'il est embarqué trois fusées à parachute et deux fumigènes conformes aux dispositions de la division 311 du présent règlement.
3. un ou plusieurs radeaux de survie gonflables, permettant d'embarquer l'ensemble des personnes à bord, adapté(s) à la navigation pratiquée et conformes aux dispositions de l'article 240-2.15.
4. le matériel permettant de faire le point, de tracer et de suivre une route;
5. le livre des feux tenu à jour ou disponible sur support électronique et son appareil de lecture;
6. un journal de bord contenant les éléments pertinents pour le suivi de la navigation et la sécurité du navire ;
7. un dispositif permettant de recevoir les prévisions météorologiques marines à bord;
8. un harnais et sa sauvegarde à bord des navires non-voiliers et un système de ligne de vie ou point d'accrochage si préconisé(e) par le fabricant;
9. un harnais et sa sauvegarde par personne à bord des voiliers et un système de ligne de vie ou point d'accrochage si préconisé(e) par le fabricant;
10. la trousse de secours conforme aux dispositions de l'article 240-2.16.
11. un dispositif lumineux portatif ou fixe, étanche, qui soit adapté à la recherche et au repérage d'un homme à la mer de nuit.
12. l'annuaire des marées officiel, ou un document annuel équivalent élaboré à partir de celui-ci. Il peut être sous format papier ou numérique. Ce document n'est pas requis en Méditerranée.



MMSI du bateau (le même que celui attribué par l'Administration pour la VHF Marine fixe). En outre, il leur est fortement recommandé de s'équiper en supplément d'un dispositif de communication par satellite. Ceci, afin de permettre au chef de bord, à tout moment,





MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale des Infrastructures,
des Transports et de la Mer

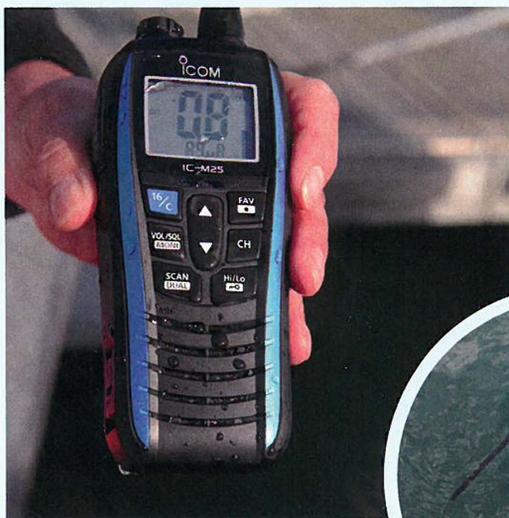
Direction des Affaires maritimes

Article 240-2.08
Matériel d'armement et de sécurité hauturier

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

1. le matériel d'armement et de sécurité semi-hauturier prévu à l'article 240-2,07;
2. une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) conforme aux exigences de l'article 240-2,17.
3. un émetteur-récepteur VHF portatif et étanche conforme aux exigences de l'article 240-2.17,
4. Si cet équipement n'est pas déjà embarqué dans la dotation semi-hauturière, un émetteur-récepteur VHF fixe conforme aux exigences de l'article 240-2.17.
5. un ou plusieurs radeau(x) de survie gonflable permettant d'embarquer l'ensemble des personnes à bord qui soit obligatoirement :
 - de type I au sens de la norme EN NF ISO 9650, s'il(s) est/sont conformes à cette norme
 - de classe II, conformément aux dispositions de la division 333 du présent règlement,
 - ou d'un type approuvé conformément aux dispositions de la division 311 du présent règlement.
 Cette exigence s'applique en remplacement de celle du 3 de l'article 240-2.07.

Il est recommandé de s'équiper en supplément d'un dispositif de communication par satellite qui permette à tout moment au navire de contacter un centre de consultation médical maritime ou un centre de coordination du sauvetage en mer.



de communiquer avec un centre de consultation médicale ou un centre de coordination du sauvetage en mer. Là encore, dès que la limite des 12 milles des eaux territoriales sont dépassées, le CRR devient obligatoire. S'équiper d'un radar permettant de se déplacer en sécurité dans le brouillard est également fortement conseillé.

PAVILLON BELGE

La loi dite de "l'économie bleue" a prévu de "lutter contre le dumping de sécurité du pavillon Belge". En Belgique la réglementation y étant moins contraignante qu'en France, en matière d'équipements de sécurité pour les plaisanciers, cela a poussé bon nombre de français à y immatriculer leur bateau et donc à naviguer

sous pavillon Belge. Ils échappaient ainsi à l'obligation d'avoir un radeau de survie, ainsi qu'à l'obligation de posséder un permis (côtier ou hauturier). Désormais, les bateaux des français ou des sociétés domiciliées en France et qui naviguent dans les eaux territoriales françaises devront observer les mêmes règles de sécurité que celles qui s'appliquent aux navires de plaisance battant pavillon français.

Non seulement, ils devront disposer du même armement de sécurité que les bateaux de plaisance sous pavillon français. Mais de plus, le chef de bord devra détenir un permis (côtier ou hauturier), ainsi que le CRR, s'il dépasse la limite des 12 milles, des eaux territoriales françaises. Concrètement, il n'y aura plus aucun intérêt pour un plaisancier français à faire immatriculer son bateau sous pavillon Belge... ■



Article L 5241-1-1

"Quel que soit leur pavillon, les navires de plaisance et les véhicules nautiques à moteur appartenant à des personnes physiques ou morales ayant leur résidence principale ou leur siège social en France, ainsi que les navires de plaisance et les véhicules nautiques à moteur dont ces personnes ont la jouissance, sont soumis, dans les eaux territoriales françaises, à l'ensemble des règles relatives aux titres de conduite des navires et au matériel d'armement et de sécurité applicables à bord des navires de plaisance et des véhicules nautiques à moteur battant pavillon français". ■