

La sécurité en mer

Aide-mémoire d'auto-contrôle

La devise du CPAG :

« **Pour qu'une partie de pêche reste une partie de plaisir** »

Place au premier rang de chaque sortie en mer

LA SECURITE

Le présent document est une aide qui doit permettre à chacun de vérifier les éléments indispensables pour une sortie en toute sécurité et conformément à la réglementation française.

Les points essentiels de vérification :

- Je vérifie mes papiers
- Je vérifie mon matériel de sécurité
- Je me prépare avant le départ
- Je suis sur le départ

Cette liste est établie à :

- titre d'information et de prévention
- partir de la réglementation française au jour de sa réalisation

et ne saurait engagée la responsabilité du club, chaque chef de bord ayant la seule responsabilité de la sécurité à bord de son embarcation.

Cet aide-mémoire est en ligne sur le site Internet du CPAG, rubrique « sécurité navigation – secours », onglet : « la sécurité- généralités ».

Remerciements à :

- Christian Baudier pour la conception et la préparation du document,
- Au conseil d'administration du CPAG pour la validation,
- Daniel Mompied pour la mise en forme.

Cette liste est établie à titre d'information et n'engage en aucun cas la responsabilité du CPAG, seuls les documents officiels font foi et seul le chef de bord a la responsabilité de la sécurité à bord de son embarcation.

Guide des abréviations et des sigles

Catégorie de navigation :

- B** : Basique - navigation \leq 2 milles marins
- C** : Côtier – navigation \leq 6 milles marins
- SH** : Semi hauturière – navigation \leq 60 milles marins
- H** : hauturière – navigation $>$ 60 milles marins

Equipements :

- X** : Equipement obligatoire dans la catégorie de navigation
- O** : Equipement non obligatoire mais conseillé

Sigles :

- ANFR** : Agence Nationale des Fréquence
- ASN** : Appel Sélectif Numérique
- CRR** : Certificat Restreint de Radiotéléphoniste
- D240** : Division 240
- EIF** : Equipement Individuel de Flottabilité
- MMSI** : Maritime Mobile Service Identity
- VHF** : Very High Frequency

Classe des feux et catégories d'extincteur :

Feu de Classe A : (bois, tissus, papiers, plastique, carton...)

Feu produit par des matières solides ou feux secs et braisants. Combustion lente sans flammes ou rapide avec des flammes vives.

Type d'extincteur : à eau, à poudre, à mousse.

Feu de Classe B : (hydrocarbures, solvants, l'essence, alcools, graisses, huiles, peintures...)

Flammes issues de liquides ou solides liquéfiables inflammables. Appelé "feu gras", brûle sans faire de braises. Ne peut donc pas couvrir comme un feu de classe A.

Type d'extincteur : à eau, à poudre, à gaz, à mousse.

Feu de Classe C : (butane, propane, l'acétylène, gaz naturel, gaz manufacturé)

Feu de gaz inflammables.

Type d'extincteur : à poudre.

En général, les extincteurs « marine » sont à mousse carbonique et couvrent les feux **A-B-C** et peuvent être utilisés sous une tension de **1000 V max**, largement supérieure à votre équipement sur votre bateau. La tension maximale d'utilisation est toujours stipulée sur le corps de l'extincteur.

Il existe des extincteurs à eau (traitée) couvrant des tensions jusqu'à 400 V.

JE VERIFIE MES PAPIERS

PAPIERS		B	C	SH	H	DETAIL	vérifications	Vérification
	Carte d'identité	X	X	X	X	Je vérifie que tous les occupants ont leur carte d'identité	Je vérifie que les dates de validité sont compatibles si je franchis une frontière	
	Permis de navigation	X	X	X	X	Je vérifie qu'il est bien dans mes papiers		
	Acte de francisation Ou carte de circulation	X	X	X	X	Je vérifie l'exactitude du document	Le n° d'immatriculation doit être parfaitement lisible sur mon bateau	
	Attestation d'assurance	X	X	X	X	Assurance non obligatoire mais très vivement recommandée	Je vérifie que je possède la bonne attestation à jour	
	CRR ou autre	O	O	X	X	Non obligatoire si je reste en zone française	Obligatoire à l'étranger	
	VHF	X	X	X	X	Si je possède une VHF je dois avoir sur moi « la licence de station »	Licence valable jusqu'au 31 décembre de l'année en cours	

JE VERIFIE MON MATERIEL DE SECURITE

SECURITE		B	C	SH	H	DETAIL	vérifications	observations
	EIF	X	X	X	X	Il doit y avoir autant d'EIF que de personnes à bord et ces équipements doivent être adaptés à votre programme de navigation. Si des enfants sont à bord, il faut que les EIF soient adaptés à leurs poids et la flottabilité de 100 N est requise pour -30 kg.	Ils doivent être tous marqués « barre à roue » ou CE. Pour EIF « gonflables » je vérifie les dates de validité de la capsule de déclenchement et de la bouteille de gaz (valable jusqu'au 31/12 de l'année indiquée).	Dates de validité : Capsule Gaz
	Dispositif lumineux collectif ou individuel	X	X	X	X	- Un dispositif lumineux, cela peut être une simple lampe torche étanche. OU - individuel, fixé sur l'EIF, cela peut être une lampe flash ou du cyalume Autonomie 6h00	Je vérifie le fonctionnement du dispositif Piles ou accus de réserve et non périmés et chargés	Date op :
	Moyen de lutte contre l'incendie	X	X	X	X	Un ou plusieurs extincteurs adaptés à mon bateau pour plus de tranquillité choisir un appareil pour tous feux (A-B-C)	Chaque extincteur possède une date de validité au-delà de cette date je dois le recharger ou le remplacer	Date validité :
	Dispositif assèchement manuel	X	X	X	X	Ecope, seau...	Vérifier présence et état	
	Dispositif de remorquage	X	X	X	X	Bout suffisamment long et adapté à la masse de votre embarcation	Je vérifie aussi l'état	
	Ligne de mouillage	X	X	X	X	Obligatoire si masse lège supérieure à 250 kg et/ou puissance <4,5 KW (6,1ch)	Je vérifie l'état ainsi que le fonctionnement du mécanisme si le mouillage est à commande électrique	
	Annuaire des marées (atlantique)	O	O	X	X	En basique et côtier seule la connaissance des horaires est demandée.	Pour ne pas oublier, je laisse un annuaire dans mon bateau.	
	Pavillon national	X	X	X	X	Obligatoire hors des eaux territoriales.	Je vérifie l'état !	

Cette liste est établie à titre d'information et n'engage en aucun cas la responsabilité du CPAG, seuls les documents officiels font foi et seul le chef de bord a la responsabilité de la sécurité à bord de son embarcation.

SECURITE (suite)	B	C	SH	H	DETAIL	vérifications	Observations	
			X	X	X	Bouée « fer à cheval » ou « couronne » performance 142N équipée d'un feu à retournement solidaire.	La bouée ET le feu à retournement doivent porter le n° d'immatriculation du navire ET le nom du navire. Je vérifie le feu à retournement en situation réelle (plongé dans l'eau de MER) Je vérifie aussi l'état de ma bouée !	Si validité existante Date :
	3 feux « rouge » à main		X	X	X	Lire le mode d'emploi AVANT d'en avoir besoin en urgence. Chaque fabricant a ses propres variantes pour la mise à feu.	Date limite à ne jamais dépasser. Les revendeurs doivent reprendre mes anciens feux à raison d'un pour un.	Date validité :
	Compas magnétique	O	O	X	X	Toutes les électroniques et alimentations électriques peuvent tomber en panne, un compas magnétique n'est pas superflu.	Je vérifie le bon fonctionnement de tous ces appareils et, si je possède les 2, je compare les écarts de route, en cas de panne, cela peut m'aider.	
	Carte marines		X	X	X	Si vous possédez un GPS avec cartographie intégrée, les cartes « papiers » ne sont plus obligatoires mais attention à la panne! les cartes papiers sont vivement conseillées.	Je vérifie que la cartographie que je possède correspond bien à ma zone de navigation.	
	Règlement international pour les abordages en mer RIPAM		X	X	X	Selon mon programme de navigation ces trois chapitres sont repris sur un document: Le bloc « côtier » Le bloc « marine »	Je vérifie que mon document ne soit pas « trop vieux », la réglementation évolue tous les ans.	
	Description du système de balisage		X	X	X	Selon mon programme de navigation ces trois chapitres sont repris sur un document: Le bloc « côtier » Le bloc « marine ».	Je vérifie que mon document ne soit pas trop vieux, la réglementation évolue tous les ans.	Date du document :
	Livre des feux			X	X			
	VHF fixe	O	O	X	X	Pour le basique et côtier la VHF n'est pas obligatoire mais vivement recommandée et (vous avez le choix entre une radio fixe ou portative). Si vous choisissez pour une VHF fixe, optez pour l'ASN.	Si mon poste est équipé de l'ASN, Je vérifie que mon n° personnel MMSI donné par l'ANFR y est bien programmé. La VHF/ASN doit être impérativement reliée au GPS. Lorsque GPS et VHF sont en fonctionnement, les coordonnées géographiques doivent être reprises sur l'écran de ma radio.	vérification
	VHF portative	O	O	O	X	idem	Obligation de posséder une VHF fixe ET portative pour le hauturier Piles ou accus de réserve et non périmés et chargés	Date op :
Dispositif permettant de recevoir les bulletins météo marine			X	X		Je vérifie le fonctionnement.		

Cette liste est établie à titre d'information et n'engage en aucun cas la responsabilité du CPAG, seuls les documents officiels font foi et seul le chef de bord a la responsabilité de la sécurité à bord de son embarcation.

	B	C	SH	H	DETAIL	vérifications	Observations
Radeau de survie			X	X	Depuis 2008, il existe 2 types de radeau de survie (dits « côtier » et dits « hauturier ») norme EN NF ISO 9650 il existe 2 variantes pour le(s) radeau(x) « hauturier » selon mon programme de navigation.	Dans tous les cas cet équipement est lié à des dates de vérifications périodiques et des tests définis par le constructeur. La capacité du(es) radeau(x) de survie doit être adaptée aux nb de personnes transportées.	Date de la prochaine vérification : Capacité du radeau :
Matériel pour faire le point et tracer une route.			X	X	Le GPS rentre dans ce lot mais attention aux pannes ! Carte, règle rapporteur, etc, sont recommandées.	Présence du matériel à bord	
Journal de bord			X	X	Présence du journal à bord	Est-il à jour ?	Date de mise en service :
Harnais et longes			X	X	Un seul équipement sur un bateau « moteur » Un équipement par personne pour les voiliers	Présence à bord vérifier l'état	
Trousse de secours	O	O	X	X	La liste de composition minimale d'une trousse de secours : -1 paquet de 5 compresses gaz stériles taille moyenne -Chlorhexidine en solution locale 5ml à 0,05% -1 coussin hémostatique -1 rouleau de 4 m de bande auto adhésive largeur 10 cm (type Coheban) -1 boîte de pansements adhésifs 3 tailles -1 rouleau de Sparadrap -Couverture de survie -Gel hydro-alcoolique (75ml) -1 boîte de gants d'examen (non stériles) - 1 couverture de survie	Je vérifie que tous les médicaments et produits ne sont pas périmés (risque bactériologique) et que ma trousse est au minima conforme à la liste.	Date vérification :
Dispositif lumineux pour la recherche et le repérage de nuit			X	X	Un gros projecteur ou une puissante lampe « torche »	Je vérifie l'état et l'fonctionnement Les piles ou accus de réserve et ne sont pas périmés et sont chargés	Date op :
Radiobalise localisation des sinistres par satellite RLS				X	Elle doit être identifiée et enregistrée sur la licence radio	Si je possède ce matériel, je vérifie état et fonctionnement et dates de vérifications périodiques	date :
Dispositif de communication par satellite				O	Possibilité de contact avec un centre de consultation médicale	Si existant : vérification du fonctionnement	Date :
Moyen de signalisation sonore	O	O	O	O	Disparu de la D240 mais conseillé		
Miroir	O	O	O	O	Disparu de la D240 mais conseillé		
Gaffe	O	O	O	O	Disparue de la D240 mais conseillée		

Cette liste est établie à titre d'information et n'engage en aucun cas la responsabilité du CPAG, seuls les documents officiels font foi et seul le chef de bord a la responsabilité de la sécurité à bord de son embarcation.

JE ME PREPARE AVANT LE DEPART

Opérations à faire loin d'une source de chaleur, sans fumer et sans téléphone portable

PREPARATION	DETAIL	Vérifications	observations
		Niveau d'huile	Niveau :
	Niveau liquide de refroidissement (selon moteurs)	Niveau :	
	Niveau carburant ; si le carburant est de l'essence et que le réservoir est incorporé, j'ouvre le compartiment pour le ventiler (risque d'évaporation et d'explosion)	Niveau :	Une réserve de 20 litres est autorisée.
	Vérifier le fonctionnement de la jauge d'essence	indications	
	Local batterie ; si mon accumulateur est au plomb et non étanche, il dégage des vapeurs corrosives et explosives => je ventile le compartiment avant toutes manœuvres et mise sous tension.		
	Tension de la batterie aux alentours de 13,2V	Tension batterie :	La tension « normale » d'une batterie au plomb de 12V nominal chargée est de 13,2V à vide (2,2V par élément).
	Vérification de la liste « papier » et « sécurité »		
	Feux de signalisation de nuit en cas de navigation nocturne	fonctionnement	
	Une paire de gants « cuir » ou isolants thermiques pour une éventuelle utilisation des feux rouge à main.		
	Une montre étanche (vivement conseillée)		
	Piles ou accumulateurs de réserve pour les appareils portatifs		
	Bouffe de mouillage si vous avez l'intention de « jeter » l'encre		
	Ampoules de rechange		
	Fusibles de rechange		
	Coupe-circuit en cas de chute du pilote (principalement sur bateau « open »)	efficacité	
	Coupe-circuit de réserve dont tout l'équipage doit connaître l'emplacement pour remettre le bateau en marche de vous récupérer.	présence	
	Je regarde les conditions météo		
	Eau + quelques provisions		
	Lampe individuelle portée sur vous si vous êtes seul à bord		
	GPS, VHF, autres électroniques et appareils électriques...	fonctionnement	
	Éventuellement charger mon portable pour le 196		
	Selon la saison et la météo et mon programme de navigation, je prévois une tenue adaptée.		
	Un couteau coupe-câble ou similaire		
	Une pince coupante si vous vous plantez un hameçon dans la chair		
	Trousse à outils (clés, tournevis, pinces...)		
	Je transmets à mon entourage ma destination et mon heure prévisible de mon retour.		

JE SUIS SUR LE DEPART

JE PARS	DETAIL	Vérifications
		Je porte et fait porter les EIF surtout sur un bateau « open » ; le port est aussi vivement recommandé sur un bateau à cabine.
	Éventuellement je montre à tous les membres de l'équipage l'emplacement des EIF.	
	Je boucle mon système automatique de coupure des gaz	
	Je communique l'emplacement du coupe-circuit de réserve.	
	Je quitte et fait quitter Waders et cuissardes	
	Je vérifie l'évacuation de l'eau de refroidissement	
	Selon équipement, je vérifie la charge de ma batterie ; la tension doit monter aux environs de 14,5V (2,45V par élément)	
	J'appelle le sémaphore de Granville (canal 10) ou un autre bateau pour vérifier le bon fonctionnement de ma VHF.	

Auto contrôle « sécurité » réalisé le :

Cette liste est établie à titre d'information et n'engage en aucun cas la responsabilité du CPAG, seuls les documents officiels font foi et seul le chef de bord a la responsabilité de la sécurité à bord de son embarcation.