



**FFESSM**

**COMITÉ SUBAQUATIQUE  
NOUVELLE-AQUITAINE**

# **REFLEXION SUR LE STATUT DE CHEF DE BORD SUR UN NAVIRE SUPPORT DE PLONGEE**



**MEMOIRE D'INSTRUCTEUR REGIONAL**

**Jean-François VANET-ZWICK**

MF2 n°2259

DEJEPS n°ALP160196



## REMERCIEMENTS

Evidemment, je remercie profondément mes parrains : Philippe Aizpurua et Olivier Laurin pour leur confiance, leurs conseils dans mon travail et tout simplement pour le temps qu'ils m'ont consacré.

J'aimerais du fond du cœur remercier ma compagne Mélinda pour sa présence, pour sa patience, pour son amour et pour sa compréhension devant toutes mes absences répétées pour assouvir cette passion, et pour le fait qu'elle m'accompagne dans tous mes projets.

Merci à ma famille : ma mère, ma grand-mère, mon beau-père, mon père...pour m'avoir fait découvrir la plongée très jeune (sans s'imaginer que ça irait aussi loin et que ma vie graviterait toujours autour de cette activité), m'avoir toujours accompagné et soutenu malgré toutes les difficultés qu'il y a pu avoir...

Merci à Théophile Manteau, administrateur des affaires maritimes et adjoint au chef de service activités et contrôles maritimes de la DDTM 64 pour la relecture de ce travail et les corrections apportées.

J'aimerais citer quelques mentors et moniteurs qui ont beaucoup compté pour moi dans ma vie de plongeur, que ce soit au cours de ma formation ou dans les opportunités qui m'ont été offertes : les moniteurs du COSS à Balma et du CODEP 31 pour la formation de mes premiers niveaux, Vincent Meurice en Guadeloupe qui m'a montré à quel point la pédagogie pouvait être simple, Sandrine Mohamed en Egypte pour m'avoir permis de travailler en Mer Rouge, Guillaume Fargues en Thaïlande pour la découverte d'autres techniques pédagogiques et évidemment Jean-Baptiste Nicolaï, dit Batti, en Corse pour les saisons que nous avons passées ensemble.

J'ai beaucoup appris, et je continue à apprendre auprès des plongeurs que je rencontre et que je forme au cours du temps. Certains sont même devenus aujourd'hui de bons amis et de très bons moniteurs. Je ne les citerai pas car j'ai peur d'en oublier, mais j'ai une pensée pour tous les jeunes plongeurs de INSA BULLES en région toulousaine, mais aussi ceux que j'ai croisés au CIP BOUILLANTE à Malendure, à DIVE TREK à El Gouna sur les bords de la mer Rouge, à BAN'S DIVING sur l'île de Koh Tao dans le golfe de Thaïlande, ou encore ceux de PIANOTTOLI DIVING et TIZZANO DIVING en Corse-du-Sud. Et bien entendu, tous les plongeurs et moniteurs de URPEAN à Hendaye dont je partage les aventures depuis bientôt 10 ans.

Ma dernière pensée est pour Jacques Blanzat, ancien moniteur qui m'a pris sous son aile à une époque difficile où j'étais un très jeune stagiaire pédagogique quelque peu désorienté en Guadeloupe et qui a su me conseiller, m'aider et me remobiliser jusqu'à l'obtention de mon diplôme de moniteur. De là-haut, j'espère qu'il est fier du chemin parcouru et du travail accompli.



## PROBLEMATIQUE

Je me rappelle, à mon époque adolescente où je commençais à passer mes premiers niveaux de plongée en région toulousaine, avoir eu beaucoup d'admiration pour tous les moniteurs qui se sont succédé auprès de moi afin de transmettre leur savoir et dont je rêvais, très tôt, d'occuper leur fonction un jour... En revanche, je ne m'intéressais que trop peu aux pilotes qui s'occupaient de nous amener sur les sites de plongée les weekends, incapable de me rendre compte des compétences qu'ils devaient avoir.

L'examen du MF1 s'approchant, première surprise, me voilà devant l'obligation de passer le permis côtier. Cette étape m'a permis d'ouvrir les yeux sur les responsabilités du chef de bord et l'importance de ce rôle au sein d'un club de plongée. Cependant, et comme beaucoup, après un léger QCM et quelques petites heures de conduite qui conduisent à la délivrance de ce permis, je ne me sentais absolument pas en confiance et suffisamment formé pour prendre en main le bateau de n'importe quel club et ne voulais surtout pas prendre la moindre responsabilité à ce sujet... De plus, mes premières tentatives de pilotage se sont révélées catastrophiques et m'ont vraiment mis dans une situation inconfortable.

Cependant, cette prise de conscience m'a révélé une grosse carence et une angoisse que j'avais et qu'il me fallait rectifier. Mon intérêt pour cette fonction a donc commencé à grandir et je me suis rapproché de certains pilotes des clubs que je traversais. J'ai pu alors bénéficier, progressivement, d'une formation dite « sur le tas » afin de gagner en confiance et améliorer mes compétences de chef de bord. Je restais cependant un piètre pilote et ne prenais la barre qu'à la condition qu'il n'y ait pas d'autre choix.

Mon entrée dans l'administration des affaires maritimes m'a cependant apporté un tout nouveau regard. Compétence d'examineur des permis hauturier et capitaine 200 sont validés devant l'obligation de piloter les vedettes rapides de cette administration, mais surtout, me voici propulsé contrôleur de toutes activités maritimes avec, entre autres, le contrôle des bateaux de plongée sur site... Une grosse mise à jour réglementaire et quelques missions m'ont alors ouvert les yeux sur les responsabilités énormes qui reposent sur les chefs de bord des clubs, alors même que ces derniers n'en n'ont pas toujours conscience.

Parallèlement à cette activité, mon club de plongée (mais aussi d'autres) a régulièrement de grandes difficultés à trouver des chefs de bord, ce qui aboutit toujours à l'annulation d'un nombre de sorties non négligeable par saison. Les raisons invoquées sont toujours les mêmes : rôle considéré comme ingrat (le chef de bord ne plonge généralement pas, ou alors en double rotation ce qui prend beaucoup de temps) pour lequel il est difficile de se motiver, responsabilités trop importantes, manque de confiance ou de qualification technique, etc.

Devant ce constat, j'ai souhaité par l'intermédiaire de ce mémoire, dresser un état des lieux de la réglementation des différents types de navires et du statut de chef de bord, mais aussi de leurs responsabilités et des compétences qui sont attendues pour exercer cette fonction. J'apporterai également des informations sur le déroulement d'un contrôle des affaires maritimes sur un navire de plongée en mer et proposerai un cursus de formation des chefs de bord à destination des clubs.

# PLAN

1) LA REGLEMENTATION DES NAVIRES .....	9
1.1) Les navires de plaisance de formation et navires de plaisance à usage personnel (NUP)...	9
1.1.1) Les catégories de navigation et de conception .....	10
1.1.2) L'équipement de sécurité des navires de plaisance .....	11
1.1.3) Les documents du bord.....	14
1.1.3.1) Les permis.....	14
1.1.3.2) La carte de circulation .....	15
1.1.3.3) Le CRR .....	15
1.1.4) Cas spécifique des navires de formation .....	15
1.2) Les navires de plaisance à utilisation commerciale (NUC) .....	15
1.2.1) Les caractéristiques d'un navire de plaisance à utilisation commerciale .....	16
1.2.2) Les qualifications pour piloter un navire NUC.....	17
1.2.3) Quelques documents incontournables à bord d'un navire NUC .....	19
1.3) Navires de plaisance de formation ou navire de plaisance à usage commercial ?.....	19
1.3.1) Un club loue un navire de plaisance à usage personnel ou de formation.....	19
1.3.2) Un club loue un navire à usage commercial.....	20
1.4) Les navires support de plongée : des sources de confusion possible.....	21
1.4.1) Un club embarque des accompagnants de plongeurs en mer .....	21
1.4.2) Un club propose des services à bord.....	22
1.4.3) Un club de plongée cherche à embaucher un pilote .....	22
1.4.4) Un club de plongée loue son navire coque nue .....	22
1.4.5) Un club de plongée loue son navire avec pilote .....	23
1.5) Cas particulier de l'Espagne .....	23
2) LES RESPONSABILITES DES CHEFS DE BORD.....	25
2.1) La sécurité des plongeurs et des passagers éventuels : priorité du chef de bord.....	25
2.2) Les relations entre le Chef de Bord et le Directeur de Plongée.....	26
2.3) Les responsabilités réglementaires du chef de bord .....	27
2.3.1) La réglementation maritime internationale : Le RIPAM .....	27
2.3.2) La réglementation nationale et locale : la Préfecture Maritime de l'Atlantique.....	28
2.3.3) Quelques infractions sur la responsabilité réglementaire du chef de bord .....	29
2.4) Les responsabilités opérationnelles du chef de bord .....	30
2.4.1) La préparation d'une sortie plongée .....	30
2.4.1.1) Cas de la météo .....	30
2.4.1.2) La préparation du navire .....	31
2.4.1.3) Une préparation en concertation avec le directeur de plongée .....	31

2.4.2) Le chef de bord, un pilote sachant piloter qui maîtrise les situations d'urgence.....	32
2.4.2.1) Les manœuvres pour récupérer les plongeurs .....	33
2.4.2.2) La gestion des situations d'urgence en mer.....	35
3) LA POSITION DU CHEF DE BORD DEVANT L'ADMINISTRATION DES AFFAIRES MARITIMES .....	37
3.1) Présentation de l'administration des affaires maritimes .....	37
3.2) Un contrôle des affaires maritimes en mer .....	38
3.3) Quelques conseils d'un contrôleur.....	39
4) PROPOSITION DE CURSUS DE FORMATION DE CHEF DE BORD .....	42
4.1) Programme théorique.....	43
4.2) Programme pratique.....	44
Annexe 1 : Registre de vérification spéciale	
Annexe 2 : Déclaration préalable à l'utilisation d'un navire ou d'un véhicule nautique à moteur proposé à la location ou au prêt	



## **1) LA REGLEMENTATION DES NAVIRES**

La réglementation qui encadre le statut des navires supports de plongeurs est une notion relativement abstraite pour beaucoup de plongeurs et de moniteurs, du moins pour ceux qui ne pratiquent pas régulièrement d'activités maritimes autres que la plongée sous-marine.

Différents statuts existent, avec leurs avantages et inconvénients, ce qui peut encore complexifier l'ensemble et surtout multiplier les risques d'infraction même s'il y a initialement l'envie de suivre la réglementation.

C'est le Décret 84-810 du 30 Août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires qui fixe les types fondamentaux de navires.

Dans le cadre de notre activité, nous pouvons retenir les deux types de navires suivants :

- Navire de plaisance de formation
- Navire de plaisance à utilisation commerciale

Ce sont donc deux statuts de navires très différents (conditions d'exercice, diplôme du chef de bord, armement de sécurité...) pour une même finalité que les amateurs peuvent choisir.

Ainsi, pour circuler dans les eaux maritimes, tout navire battant pavillon français se doit d'être en possession d'un titre de navigation. Le Code des transports définit le permis d'armement et la carte de circulation comme titres de navigation reconnus en France (art. L.5231-1). Le permis d'armement (art. L.5231-1) concerne les navires utilisés pour un usage professionnel alors que la carte de circulation (art. L.5234-1) s'étend aux navires utilisés en usage personnel ainsi qu'aux navires de plaisance de formation (même réglementation pour ces deux derniers cas).

### **1.1) Les navires de plaisance de formation et navires de plaisance à usage personnel (NUP)**

Selon le Décret 84-810 du 30 août 1984, l'article 1 définit le navire de plaisance de formation comme tout navire de plaisance utilisé dans le cadre des activités :

- D'un établissement d'activités physiques ou sportives, mentionné à l'article L. 322-2 du code du sport, qui organise à titre principal et à des fins de formation la pratique d'une activité aquatique, nautique ou subaquatique à l'exclusion de toute autre activité, notamment de transport de passagers ou de navigation touristique, sans lien direct avec la formation ou la pratique d'une activité physique ou sportive ;
- D'un établissement de formation agréé visant à l'obtention des titres permettant la conduite des navires de plaisance ;

Ainsi, si notre structure de plongée est classée APS, notre navire rentre dans cette catégorie. Précisons ainsi que la réglementation qui s'applique aux navires de plaisance de formation est la même que celle des navires de plaisance à usage personnel (NUP) à l'exception du chapitre 3 de la division 240 (dispositions applicables aux navires et véhicules nautiques à moteur de formation ou destinés à la location ou au prêt) que nous détaillerons ultérieurement.

**Définition d'un navire de plaisance à usage personnel (NUP) :** tout navire de plaisance utilisé à titre privé par son propriétaire, une association à but non lucratif, un locataire qui en a l'entière disposition ou un emprunteur à titre gratuit, pour une navigation de loisir ou de sport, sans qu'il puisse être utilisé pour une activité commerciale.

L'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution est le texte général encadrant la réglementation des différents types de navires. Cet arrêté a subi de multiples modifications au cours du temps, la dernière version datant du 3 mai 2025.

C'est dans cet arrêté que nous trouvons la fameuse division 240 qui définit les règles applicables à la navigation de plaisance en mer sur des embarcations de longueur inférieure ou égale à 24 mètres (articles 240-1.01 à annexe 240-A.6).

### ***1.1.1) Les catégories de navigation et de conception***

Jusqu'en 1998, les catégories de navigation étaient basées sur l'autonomie et l'habitabilité d'un bateau. Il s'agissait de notions que l'on peut juger assez vagues pour classer les navires selon leur possibilité d'éloignement de la côte tout en restant en sécurité. Ce sont 6 catégories qui existaient alors :

<b>Catégorie des navires avant 1998</b>	
<b>Catégorie</b>	<b>Distance d'éloignement maximum</b>
Catégorie 1	Aucune limite
Catégorie 2	200 milles
Catégorie 3	60 milles
Catégorie 4	20 milles
Catégorie 5	5 milles
Catégorie 6	2 milles

Ce n'est qu'à partir de 1998 que les catégories de conception apparaissent pour compléter ces catégories de navigation. Ces dernières sont définies par des lettres et prennent en compte les caractéristiques techniques du navire (résistance à la houle, au vent etc.). Une dimension écologique sur les critères de pollution vient également se rajouter.

Précisons que, depuis cette date, tous les navires et bateaux de plaisance mis pour la première fois sur le marché ou en service dans l'Union européenne, qu'il s'agisse de navires neufs ou d'occasion en provenance de pays tiers, doivent porter le marquage « CE » qui atteste de leur conformité à ces exigences.

Aujourd'hui, dans le cas où nous souhaiterions enregistrer un navire sous pavillon français construit avant juin 1998, il faut fournir à l'administration une attestation de conformité répondant aux exigences de la division 245.

La directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur définit ces catégories de conception :

Catégories de conception des navires		
Catégorie de conception	Force du vent (échelle de Beaufort)	Hauteur significative des vagues à considérer
A	supérieure à 8	supérieure à 4
B	jusqu'à 8 compris	jusqu'à 4 compris
C	jusqu'à 6 compris	jusqu'à 2 compris
D	jusqu'à 4 compris	jusqu'à 0,3 compris

### 1.1.2) L'équipement de sécurité des navires de plaisance

La division 240 définit l'armement de sécurité des navires de plaisance en fonction de quatre zones de navigation qu'elle définit :

Les zones de navigation des navires	
<b>Basique</b>	Jusqu'à 2 milles d'un abri
<b>Côtier</b>	Jusqu'à 6 milles d'un abri
<b>Semi-Hauturier</b>	Entre 6 et 60 milles d'un abri
<b>Hauturier</b>	Au-delà de 60 milles d'un abri

**Qu'est-ce qu'un abri ?** La définition est la suivante : endroit de la côte où tout engin, embarcation ou navire et son équipage peuvent se mettre en sécurité en mouillant, atterrissant ou accostant et en repartir sans assistance. Cette notion tient compte des conditions météorologiques du moment ainsi que des caractéristiques de l'engin, de l'embarcation ou du navire.

Le choix de la distance de navigation par rapport à un abri est de la responsabilité du chef de bord qui dispose pour cela de la catégorie de conception de son navire.

**L'œil des affaires maritimes :** Cette définition d'abri peut finalement être source de diverses interprétations selon les conditions du moment (qui peuvent d'ailleurs être différentes selon que l'on se trouve au large ou plus proche de la côte). La philosophie générale du contrôleur est d'accorder le bénéfice du doute au potentiel contrevenant dès qu'une suspicion d'infraction existe. Dans ce sens-là, le contrôleur considérera la côte comme un abri, quelles que soient les conditions météorologiques, et l'éloignement de cette dernière pour définir les zones de navigation.

Précisons que l'immense majorité des clubs de plongée de notre région (et même au niveau national) restent dans la catégorie basique à quelques rares exceptions.

Cet équipement de sécurité selon les zones de navigation est le suivant :

<b>Armement de sécurité des navires</b>				
	<b>Basique</b>	<b>Côtier</b>	<b>Semi-hauturier</b>	<b>Hauturier</b>
Équipement individuel de flottabilité (1)	OUI	OUI	OUI	OUI
Dispositif lumineux (2)	OUI	OUI	OUI	OUI
Coupe-circuit (pour moteur hors bord avec commande barre ou déporté et jets-skis) (3)				
Moyens mobiles de lutte contre l'incendie	OUI	OUI	OUI	OUI
Dispositif d'assèchement manuel	OUI	OUI	OUI	OUI
Dispositif de remorquage	OUI	OUI	OUI	OUI
Ligne de mouillage	OUI	OUI	OUI	OUI
Annuaire des marées (4)	OUI	OUI	OUI	OUI
Pavillon national	OUI	OUI	OUI	OUI
Dispositif de repérage et d'assistance (bouée couronne)	NON	OUI	OUI	OUI
3 feux rouges à main (5)	NON	OUI	OUI	OUI
Compas magnétique (ou GPS en côtier) (6)	NON	OUI	OUI	OUI
Cartes marines officielles	NON	OUI	OUI	OUI
Règlement International pour prévenir les abordages en mer (RIPAM)	NON	OUI	OUI	OUI
Description du système de balisage	NON	OUI	OUI	OUI
Radeau de survie	NON	NON	OUI	OUI
Matériel pour faire le point	NON	NON	OUI	OUI
Livre des feux tenus à jour	NON	NON	OUI	OUI
Journal de bord	NON	NON	OUI	OUI
Dispositif de réception des bulletins météorologiques	NON	NON	OUI	OUI
Harnais et longe par navire pour les non voiliers	NON	NON	OUI	OUI
Harnais et longe par personne embarquée pour les voiliers (7)	NON	NON	OUI	OUI
Trousse de secours conforme à l'article 240-2,16	NON	NON	OUI	OUI
Dispositif lumineux pour la recherche et le repérage de nuit	NON	NON	OUI	OUI
Radiobalise de localisation des sinistres (EPIRB)	NON	NON	NON	OUI
VHF fixe (8)	NON	NON	OUI	OUI
VHF portative (8)	NON	NON	NON	OUI

**(1) Cas de l'équipement individuel de flottabilité (EIF) :** Une combinaison de plongée peut se substituer à l'EIF si elle est portée en permanence. Elle doit protéger au minimum le torse et l'abdomen. Jusqu'à 2 milles d'un abri, elle doit juste être de flottabilité positive, et être de 50 newtons entre 2 et 6 milles.

**L'œil des affaires maritimes :** De nombreux clubs de plongée ne disposent pas autant d'EIF que de plongeurs à bord, car ils se reposent sur cette tolérance du port de la combinaison. Dans ce cas-là, il convient que le chef de bord soit vigilant à ce qu'effectivement la combinaison soit portée par les plongeurs dès leur montée à bord et non qu'ils s'équipent en cours de navigation ou sur le site de plongée.

Une combinaison portée signifie qu'elle est enfilée en intégralité sur le plongeur. Si une marge de tolérance peut exister pour toute combinaison qui s'enfile seule (elle doit cependant à minima être mise à hauteur de hanche), les combinaisons avec fermeture dans le dos ou qui nécessitent l'aide d'une autre personne doivent de préférence être mise en place avant le départ bateau.

**(2) Dispositif lumineux :** Une lampe torche étanche suffit pour répondre à cette exigence, généralement sans soucis pour les clubs de plongée.

**(3) Coupe-circuit :** Obligation du port d'un coupe-circuit relié au poignet, à la jambe ou à l'EIF porté dès l'allumage du moteur. Il ne peut être rallongé ou déplacé. Pour les coupes-circuit électroniques, un passager doit rester au poste de pilotage afin d'éviter toute manipulation de la manette des gaz.

Précisons qu'un second coupe-circuit filaire est accessible à bord et son endroit est identifié par tous les passagers (nouveau 2025)

**(4) Annuaire des marées :** Pour une navigation basique et côtière, il suffit d'avoir un moyen de connaître les heures de marées du jour de la zone de navigation, sans que l'emport de l'annuaire soit obligatoire.

**(5) Feux rouges à main :** Il est conseillé de ne pas utiliser ces feux une fois que la date de péremption est dépassée. Ils peuvent alors être rendues au point de vente lors de l'achat de nouveaux. Dans tous les cas, ne pas les jeter, les stocker ou les utiliser comme feux d'artifice qui déclenchaient des secours en mer.

**(6) Compas magnétique :** Il doit être étanche, fixé au navire et visible depuis le poste de conduite. Compensé et disposant d'un éclairage, il doit afficher le cap au poste de barre principal du navire en étant indépendant de toute source d'énergie à l'exception de l'éclairage.

**(7) Harnais et longe :** Ils doivent s'attacher à une ligne de vie ou un point d'accrochage sur le navire. Ces points n'ont pas besoin d'être exclusivement dédiés à cet usage.

**(8) VHF :** Tout navire équipé d'une radio VHF (fixe ou portable) doit rester à l'écoute du canal 16 lorsqu'il est en mer, en complément de la veille visuelle et auditive permanente (nouveau 2025).

Le matériel prescrit représente le minimum requis, d'autres sont conseillés : VHF ASN, couteau, gants, pièces de rechanges, montre, batteries supplémentaires, coupe-circuit de rechange, gaffe etc...

**L'œil des affaires maritimes :** Un contrôle classique comprend un recensement de tous les éléments de sécurité obligatoires en fonction de la zone de navigation à l'instant considéré. Il faut donc que le chef de bord soit très vigilant à ne pas dépasser sa zone limite de navigation selon son armement de sécurité. Beaucoup de contrôles s'effectuent aux frontières des zones basiques et côtières (autour de 3 milles) et des zones côtières et semi-hauturières (autour de 7 milles).

La simple présence d'un élément de sécurité à bord n'est pas suffisante, il est également demandé que ces éléments soient à jour de révision (ex : extincteurs, radeau de survie...), en cours de validité (feux à main...) et évidemment en état de fonctionnement (piles dans les lampes...).

Enfin, comme vu précédemment, cette division 240 est mise à jour généralement tous les ans, aussi il est très important pour le chef de bord de rester informé de ces nouveautés. Ainsi, pour 2025, l'emport du second coupe-circuit et la veille obligatoire du canal 16 sur la VHF ont été rendus obligatoires.

### **1.1.3) Les documents du bord**

#### **1.1.3.1) Les permis**

C'est l'arrêté du 28 septembre 2007 relatif au permis de conduire des bateaux de plaisance à moteur, à l'agrément des établissements de formation et à la délivrance des autorisations d'enseigner (dernière modification le 31 octobre 2024) qui définit les programmes et modalités de délivrance.

Le permis est obligatoire pour piloter un bateau de plaisance à moteur lorsque la puissance de l'appareil propulsif est supérieure à 4,5 kilowatts (6 chevaux). Il permet l'utilisation de la radio VHF dans les eaux territoriales françaises. Nous ne présenterons ici que les permis mer (côtier et hauturier).

Le permis doit toujours être en possession du chef de bord et être présenté auprès de tout représentant de l'administration maritime.

- **Permis plaisance option côtière :**

Obligatoire pour avoir accès au MF1, il est le permis que possède l'immense majorité des moniteurs de nos clubs. Il permet de naviguer jusqu'à 6 milles des côtes.

Aujourd'hui, le candidat qui passe pour la première fois ce permis doit suivre une formation théorique d'un minimum de 5 heures, à laquelle s'ajoute 1h30 de « pratique collective » et un minimum de 2 heures à la barre d'un navire. L'examen est uniquement théorique et consiste en 40 questions à choix multiples (taux de réussite d'environ 90%).

- **Permis plaisance extension hauturière :**

Il permet de naviguer au-delà des 6 milles autorisés, sans aucune limite de distance, de puissance ou de volume de navire.

Une préparation peut se faire en centre de formation, mais il est tout à fait possible de se présenter en candidat libre à l'examen. En moyenne, pour les Pyrénées-Atlantiques et les Landes, ce sont six sessions d'examens par an qui sont organisés. Cet examen est uniquement écrit et d'une durée de 1h30 avec un taux de réussite d'environ 75%.

Bien évidemment, les titres de conduite des bateaux de plaisance à moteur ne donnent pas le droit de naviguer à titre professionnel comme marin d'équipage, skipper ou capitaine employés par un propriétaire de navire ou une société.

### ***1.1.3.2) La carte de circulation***

Tout navire de plaisance français navigant en mer doit être immatriculé auprès d'un service des affaires maritimes. Ce numéro d'immatriculation, ainsi que toutes les caractéristiques du navire, doivent être portés sur le titre de navigation de ce navire que l'on appelle carte de circulation (modèle plus ou moins simplifié selon la taille du navire). Ce certificat d'enregistrement doit toujours être présent à bord.

La procédure de délivrance peut se faire aujourd'hui en ligne sur le site <https://www.demarches-plaisance.gouv.fr>.

### ***1.1.3.3) Le CRR***

Pour l'utilisation d'une VHF portative d'une puissance maximale de 6 watts sans ASN aucune qualification spécifique n'est exigée.

Pour l'utilisation d'une VHF portative ASN ou d'une VHF fixe avec ou sans ASN de plus de 6 watts, des connaissances théoriques et pratiques sont nécessaires et intégrées dans le programme de formation ainsi qu'à l'examen du permis de conduire de bateaux de plaisance.

Le titulaire du permis plaisance peut ainsi manœuvrer une VHF, fixe ou portable, dans les eaux nationales maritimes ou intérieures sans avoir à passer un examen supplémentaire. L'examen théorique pour l'obtention de l'option côtière intègre des questions sur la VHF.

Cependant, il est toujours nécessaire d'être titulaire du CRR pour l'utilisation de la VHF dans les eaux internationales. Les personnes ayant obtenu le CRR avant le 1er octobre 2004 n'ont pas à passer de module complémentaire et peuvent utiliser une VHF ASN.

### ***1.1.4) Cas spécifique des navires de formation***

Le chapitre 3 de la division 240 impose une vérification spéciale annuelle pour les navires suivants :

- Les navires mis en location
- Les navires appartenant à une association
- Les navires de formations

Toute vérification spéciale donne lieu à l'établissement d'un rapport établi sur le modèle de l'annexe 240-A.2 (Cf PJ n°1). Une copie de ce rapport est embarquée à bord des navires comportant un espace habitable.

Cette vérification spéciale se fait sous la responsabilité du propriétaire du navire ou du président de l'association. Tous les rapports sont archivés dans un registre des vérifications spéciales qui est mis à disposition de tout usager du navire qui en ferait la demande, mais également des autorités maritimes.

Cette obligation de tenir un registre de vérifications spéciales est effective depuis le 1<sup>er</sup> juin 2019.

## **1.2) Les navires de plaisance à utilisation commerciale (NUC)**

Il est très important ici de dire que toutes les activités de plaisance (personnelles ou de formation si notre structure de plongée est classée APS) ne donnent pas le droit de naviguer à titre professionnel, que ce soit comme marin d'équipage, skipper ou capitaine employés par un propriétaire de navire.

Ainsi, cela signifie qu'un moniteur de plongée titulaire d'un permis plaisance peut utiliser son diplôme pour naviguer d'un point de départ jusqu'au site de plongée dans le cadre de son activité de moniteur ; mais il ne peut en aucun cas travailler uniquement avec son permis pour faire des promenades en mer ou du transport à passager contre rémunération par exemple. Pour ce dernier cas, les diplômes demandés sont différents et le statut du navire doit changer pour devenir un navire de plaisance à utilisation commerciale (NUC).

Les NUC sont tous les bateaux de plaisance qui sont exploités avec réalisation d'un bénéfice commercial sur la prestation.

Pour que ce soit plus clair, le législateur a fixé trois conditions cumulatives qui octroient à un bateau le statut de NUC :

- Il doit embarquer des passagers payants,
- Il dispose d'un équipage enrôlé et donc professionnel,
- Le bateau en question doit réaliser une navigation touristique ou sportive qui exclut une ligne régulière.

Si ces trois conditions sont respectées, alors le navire considéré doit être classé en navire de plaisance à utilisation commerciale.

### ***1.2.1) Les caractéristiques d'un navire de plaisance à utilisation commerciale***

Un navire de plaisance utilisé pour une prestation commerciale d'embarquement de passagers est défini comme « navire de plaisance à utilisation commerciale » d'après l'article 1 du Décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer. Le statut de ce genre de navire implique des activités maritimes à usage professionnel nécessitant la détention d'un permis d'armement. L'armateur, ou son représentant le capitaine, assume la responsabilité du navire et des dommages aux passagers (art. L.5421-2 à L.5421-8 du Code des transports). Le transporteur s'assure de l'état de navigabilité et de l'armement de son navire pour le voyage considéré (art. L.5421-2) et s'oblige à transporter par mer un voyageur s'étant acquitté du prix de passage. L'obligation des deux parties se matérialise par l'émission d'un titre de transport (art. L.5421-1).

- Le navire est placé sous la responsabilité de l'armateur ou de son représentant, le capitaine ;
- Le navire effectue une navigation touristique ou sportive, à l'exclusion de toute exploitation d'une ligne régulière ;
- Le nombre de passagers est limité : à 12 sur les navires à moteur et en navigation internationale, quel que soit le type de navire ; à 30 sur les navires à voile ; à 120 sur les navires à voile historiques conçus avant 1965, ou leur réplique individuelle.

Le nombre de passagers qui est admis à bord, après approbation du navire, est défini par des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la mer.

Le navire NUC doit être approuvé par un centre de sécurité des navires qui lui délivre un permis de navigation, pièce obligatoire pour recevoir le permis d'armement.

Le matériel d'armement et de sécurité des NUC est celui des navires de plaisance à usage personnel fixé par la Division 240, mais compte tenu de l'exploitation commerciale, des équipements supplémentaires sont fixés par la Division 241 (Un navire dispose à son bord du matériel d'armement

et de sécurité côtier dans le cas d'une navigation n'excédant pas les limites de la quatrième catégorie, ou du matériel d'armement et de sécurité hauturier dans les autres cas).

La division 110 de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires définit cinq catégories de navigation professionnelle, en fonction de l'éloignement possible du navire. Ces limites géographiques sont consultables sur les cartes marines du SHOM.

<b>Les catégories de navigation professionnelles</b>	
<b>5<sup>e</sup> catégorie</b>	Navigation au cours de laquelle le navire demeure constamment dans les eaux abritées telles que rades non exposées lacs, bassins, étangs d'eaux salées etc.
<b>4<sup>e</sup> catégorie</b>	Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 5 milles de la terre la plus proche ou de la limite des eaux abritées fixées pour les rades non exposées, telles que les lagons ou récifs coralliens
<b>3<sup>e</sup> catégorie</b>	Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.
<b>2<sup>e</sup> catégorie</b>	Navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité et au cours de laquelle la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ne dépasse pas 600 milles.
<b>1<sup>ère</sup> catégorie</b>	Toute navigation n'entrant pas dans les catégories précédentes.

### ***1.2.2) Les qualifications pour piloter un navire NUC***

Dès lors qu'un skipper est rémunéré pour une navigation dite commerciale ou de plaisance professionnelle, il est soumis aux obligations de formation et de qualification imposées par le décret n° 2015-723 du 24 juin 2015 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires armés au commerce, à la plaisance, à la pêche et aux cultures marines (le "Décret de 2015"), tel que modifié par le décret n° 2017-1835 du 28 décembre 2017 (le "Décret de 2017").

Le statut de skipper (commandant de voilier ou de petit bateau à moteur) répond en France à plusieurs exigences : avoir 20 ans minimum, être titulaire d'un certificat médical d'aptitude à la navigation délivré par un médecin des gens de mer (à renouveler tous les un ou deux ans selon les situations), être titulaire : d'un certificat de formation de base à la sécurité (CFBS), d'un certificat attestant la validation d'un enseignement médical (EM 1, 2 ou 3) et d'un certificat d'opérateur (CRO ou CGO).

Le Décret de 2015 régit la profession de skipper et prévoit que "Nul ne peut exercer à bord d'un navire battant pavillon français armé au commerce, à la plaisance, à la pêche et aux cultures marines des fonctions au niveau de direction, opérationnelle ou d'appui, s'il ne possède les titres et attestations requises".

Ce décret a été modifié par le Décret de 2017 qui étend davantage les obligations de formation et d'obtention de permis afin de piloter des navires de taille plus réduite.

Toutes les formations maritimes professionnelles doivent respecter un ensemble de normes internationales pour la formation et la certification des gens de mer (norme STCW : Standards of Training, Certification and Watchkeeping). A partir de ces normes, la France a défini son propre système national de diplômes:

- **Capitaine 200** : permet de commander des navires de jauges < 200 UMS, soit jusqu'à 24 mètres, et dans une limite 20 milles des côtes, puissance propulsive inférieure à 250 kw.
- **Capitaine 200 voile** : permet de commander des navires de jauges < 200 UMS, soit jusqu'à 24 mètres, sans limitation de distance des côtes.
- **Capitaine 200 yacht (moteur)** : permet de commander des navires à moteur de jauge < 200 UMS, soit jusqu'à 24 mètres, et dans une limite de 60 milles des côtes.
- **Capitaine 500** : permet de commander des navires de jauges < 500 UMS, soit jusqu'à 45 mètres, dans une limite de 200 milles des côtes sur un navire à usage commercial (NUC) et sans limitation de distance sur un navire à usage personnel (NUP).
- **Capitaine 500 yacht (moteur)** : permet de commander des navires de jauges < 500 UMS, soit jusqu'à 45 mètres, sans limitation de distance des côtes.
- **Capitaine 3000** : permet de commander des navires de jauges < 3 000 UMS, soit jusqu'à 100 mètres, sans limitation de distance des côtes.
- **Capitaine, dit "illimité"** : sans limites de taille

L'ensemble de ces diplômes ont chacun des contraintes d'éloignement des côtes qui peuvent être réduites en fonction des formations obligatoires associées (CGO, CRO, EM 1, 2 ou 3).

Ces diplômes issus de la Marine Marchande permettent, entre autres, aux capitaines d'assurer la fonction de patron à bord de tous navires de plaisance à voiles ou à moteur, dans le cadre d'une activité de transport de passagers, de conduite pour le compte d'un tiers propriétaire, loueur, locataire ou emprunteur de ce navire y compris le convoi.

Le Brevet Restreint d'Aptitude à la Conduite de Petits Navires (BRACPN), le Brevet d'Aptitude à la Conduite de Petits Navires (BACPN) et le Brevet d'Aptitude à la Conduite de Petits Navires à Voiles (BACPNV) sont des titres de formation professionnelle autorisant et légitimant des activités professionnelles locales de petite taille sans justifier d'un Capitaine 200.

Ils ont été mis en place suite à l'arrêté du 28 décembre 2017, entré en vigueur en 2018, et mis à jour le 30 décembre 2020 suite au décret n°2020-1809 :

- **Brevet "Restreint" d'Aptitude à la Conduite de Petits Navires (BRACPN)** concerne les activités commerciales qui ne transportent pas de passagers et dont la navigation globale ne dépasse pas 2 milles nautiques du point de départ.
- **Brevet d'Aptitude à la Conduite de Petits Navires (BACPN)** concerne des activités autorisant le transport jusqu'à maximum 12 passagers, dans des embarcations à moteur et dans une limite de 6 milles du point de départ et 2 milles d'un abri pour une puissance propulsive maximale de 160 kw.
- **Brevet d'Aptitude à la Conduite des Petits Navires à Voiles (BACPNV)** concerne les voiliers de moins de 12 mètres, et autorise le transport jusqu'à maximum 12 personnes dans une limite de 6 milles d'un abri.

L'ordonnance du 29 juillet 2020 relative aux conditions d'exercices d'activités maritimes accessoires et à l'adaptation des conditions d'exercice de certaines activités maritimes aux voyages à proximité du littoral, prévoit des dérogations pour ces « petits brevets » :

Par dérogation à l'article L 5521-1 du code des transports, l'aptitude médicale requise pour ces « petits brevets » est attestée par le certificat d'aptitude physique au permis de conduire les bateaux à moteur délivré par un médecin agréé.

Par dérogation aux principes d'affiliation au régime de sécurité sociale des marins, ces « petits brevets » n'ont plus d'obligation d'affiliation au régime de sécurité sociale des marins et gens de mer (ENIM).

### *1.2.3) Quelques documents incontournables à bord d'un navire NUC*

- **Le permis d'armement** : document qui autorise l'exploitation commerciale d'un navire par un armateur. Il constitue une condition préalable à l'enrôlement de l'équipage. La fiche d'effectif minimale, qui définit le nombre de membres d'équipage avec les fonctions associées pour chacun est annexée au permis d'armement.
- **Le permis de navigation** : document obligatoire qui atteste de la conformité technique et réglementaire d'un navire pour naviguer. Il est délivré par le Centre de Sécurité des Navire (service des Affaires Maritimes) suite à une visite. Sans un permis de navigation valide, un navire professionnel n'est pas autorisé à quitter le port.
- **La liste d'équipage** : document CERFA tenu à jour par le capitaine, elle contient les informations détaillées sur chaque membre d'équipage (renseignements civils, fonction à bord, date d'enrôlement etc.)
- Les **aptitudes médicales** des membres d'équipage, les copies des **contrats de travail** et des **diplômes**, le **document unique de prévention des risques** (DUP).

### **1.3) Navires de plaisance de formation ou navire de plaisance à usage commercial ?**

Il est important de dire que l'exercice du transport de passagers à titre onéreux à partir d'un navire non NUC, ou sans disposer d'un brevet de commandement, constitue une infraction grave d'exercice illégal du commandement et peut être qualifié de travail dissimulé.

Ainsi, imaginons un club de plongée ou un CODEP auto-encadré qui souhaiterait louer un bateau pour exercer son activité de plongée sans passer par les services d'une structure de plongée côtière (et donc hors établissement APS).

#### *1.3.1) Un club loue un navire de plaisance à usage personnel ou de formation*

La location d'un navire à usage personnel peut se faire exclusivement sous contrat de location « coque nue », c'est-à-dire qu'il est loué seul, sans les services d'un skipper. C'est donc le locataire (le président du club ou du CODEP qui loue le navire) qui devient l'armateur du bateau et en possède toute la responsabilité.

Toutefois, le locataire (donc notre club/CODEP) peut s'il le veut, recruter un équipage de son côté. Le locataire conclura un contrat avec le / les membres d'équipage indépendamment de son contrat de location de bateau.

En d'autres termes, si l'utilisation de ce navire reste « personnelle » (à l'échelle de notre club/CODEP sans personnes extérieures), il peut rester classé NUP.

### **L'œil des affaires maritimes :**

- Lorsqu'un loueur facture à la fois la location de bateau et le skipper, il n'est plus seulement loueur, mais armateur. Le bateau doit être qualifié NUC.
- Quand les navires de plaisance à usage personnel sont loués sous contrat « coque nue » associé à un contrat séparé d'embauche du skipper par le locataire, l'administration maritime peut, après constatations, demander que le navire soit requalifié en NUC.

Dans cette situation, c'est donc notre club/CODEP qui, en tant que locataire, est responsable du navire lors de la sortie engagée. Il peut évidemment salarier un skipper professionnel pour diriger le bateau, mais c'est le club/CODEP qui en définira la route et les destinations (les éléments techniques sont à la charge du skipper). Le bateau peut ne pas être en NUC si l'utilisation qui en est faite est personnelle (c'est-à-dire reste à l'échelle des adhérents du club/CODEP).

#### ***1.3.2) Un club loue un navire à usage commercial***

Lors d'une location de bateau avec équipage, c'est-à-dire lorsque le capitaine est facturé avec la location de navire ; le navire doit être en NUC. En d'autres termes, lorsque la responsabilité de la location du bateau n'est pas distincte de celle du recrutement de l'équipage, le navire est considéré « fourni avec un équipage » et se doit d'être immatriculé NUC.

Tous les navires de plaisance faisant l'objet d'une location avec équipage sont dans l'obligation d'être au statut NUC.

De même, tout propriétaire de bateau qui veut louer ses services en même temps que son bateau doit être immatriculé en NUC. Il pratique alors une activité commerciale de transport de passager et doit par conséquent être titulaire des diplômes minimums requis.

Enfin, si un club/CODEP souhaite exploiter un navire loué avec skipper en-dehors d'une utilisation personnelle (c'est-à-dire avec accueil d'un public non adhérent à la structure), ce dernier doit être au statut NUC.

## L'œil des affaires maritimes :

Les navires « faux NUC » sont une grande problématique dans nos régions en saison estivale au regard de la concurrence déloyale que cela peut engendrer auprès des « vrais navires NUC ». Les contrôles sont donc nombreux et consistent, dans le cadre d'une promenade en mer par exemple, à déterminer si la prestation est payante ou non, et vérifier le statut du navire et les diplômes du capitaine le cas échéant. Les infractions relevées peuvent dissuader d'exercer ce genre d'activité :

<b>Numéro du NATINF</b>	30094
<b>Qualification</b>	UTILISATION D'UN NAVIRE DE PLAISANCE DE FORMATION A DES FINS AUTRES QUE POUR LA FORMATION A LA PRATIQUE D'UNE ACTIVITE AQUATIQUE, NAUTIQUE OU SUBAQUATIQUE
<b>Définie par</b>	ART.58-2, ART.1 §I 3.2° DECRET 84-810 DU 30/08/1984.
<b>Réprimée par</b>	ART.58-2 DECRET 84-810 DU 30/08/1984.
<b>Peine principale</b>	AMENDE CONTRAVENTIONNELLE maxi 1500 €

Si le législateur a voulu définir avec autant de clarté et de précision ces deux types de bateaux, c'est pour éviter la prise de risque inhérente à l'exercice d'une activité nautique professionnelle sans offrir aux clients le niveau de sécurité nécessaire. Se mettre dans l'illégalité n'est pas uniquement une question fiscale ou comptable, c'est surtout faire porter sur ses passagers d'importants risques en cas d'accident.

### 1.4) Les navires support de plongée : des sources de confusion possible

La majorité de nos clubs (quelques exceptions sur la côte méditerranéenne et dans les DOM-TOM) exploitent leurs navires comme des navires de plaisance de formation : c'est donc la division 240 qui s'applique, à la condition de n'exercer que des activités en lien avec la plongée.

Cependant, des situations rencontrées peuvent être source d'une mauvaise interprétation de la réglementation et entraîner des infractions :

#### 1.4.1) Un club embarque des accompagnants de plongeurs en mer

Il s'agit d'une situation classique que peuvent rencontrer nos clubs lors, par exemple, de sorties baptêmes : des personnes, qui ne souhaitent pas découvrir l'activité, aimeraient cependant venir à bord pour accompagner un proche qui lui ferait un baptême, ou tout simplement pour profiter d'une sortie en mer.

La réglementation dans ce cas-là est très claire : le décret 84-810 du 30/08/1984 indique qu'un navire de plaisance de formation doit uniquement être utilisé dans le cadre des activités d'un établissement physique ou sportif pour dispenser à titre principal et à des fins de formation la pratique d'une activité nautique à l'exclusion de l'activité de transports de passagers ou de navigation touristique sans lien direct avec la formation à la pratique d'une activité physique et sportive. Dans cette situation, nous sommes en présence de transports à passagers qui ne vont faire que de la promenade en mer. Le statut du bateau n'est donc pas correct et devrait être en NUC et le chef de bord devrait disposer des diplômes et qualifications nécessaires.

**Une solution :** Accepter ces passagers est possible à la condition qu'aucune contribution financière ne leur soit demandée. Il n'y a à ce moment-là aucune activité commerciale donc les statuts du navire et du pilote peuvent rester inchangés. Il faudra cependant rester vigilant sur l'armement de sécurité présent à bord. Ainsi, s'il n'y a habituellement pas d'équipement individuel de flottabilité à bord car tous les plongeurs portent leur combinaison, il faudra soit prêter une combinaison à ces accompagnants soit embarquer des gilets de flottabilité.

#### ***1.4.2) Un club propose des services à bord***

Une problématique que peuvent rencontrer des clubs qui souhaiteraient proposer des sorties proches du concept de « croisière plongée » (sorties sur une plus longue période avec possibilités de prendre des repas à bord, des temps de repos, visites du trait de côte etc.). Cette situation nous éloigne du seul concept de navire de plaisance de formation et s'apparente au regard de l'administration à de la promenade en mer : le bateau doit être au statut NUC avec un capitaine disposant des qualifications spécifiques.

**Une solution :** Là encore, proposer des collations ou autres prestations gratuitement pour ne pas à avoir à subir ce changement de statut.

#### ***1.4.3) Un club de plongée cherche à embaucher un pilote***

Une situation un peu plus rare dans nos clubs, où tous les moniteurs disposent à minima du permis de plaisance avec option « côtière ». Mais imaginons un club qui ne dispose pas de moniteurs et dont aucun membre ne dispose de permis.

Ce club a bien évidemment la possibilité de rechercher spécifiquement à embaucher un pilote qui ne soit pas moniteur de plongée, mais ce dernier doit à minima posséder un diplôme maritime de type capitaine 200 (ou BACPN selon les zones de navigation) et être à jour de ses obligations administratives.

**Un point de vigilance :** Un pilote professionnel peut travailler sur un navire classé NUP mais uniquement dans le cadre d'une utilisation personnelle du navire (par exemple, si les plongeurs sont tous issus de la même association qui embauche le pilote, le navire peut rester NUP). En revanche, dès qu'il y a présence de personnes extérieures à l'association, cette utilisation du navire n'est plus considérée comme personnelle : il faut que ce dernier soit classé NUC et soit titulaire d'un permis d'armement.

#### ***1.4.4) Un club de plongée loue son navire coque nue***

On peut imaginer cette situation en période creuse pour la plongée : un club peut bien évidemment louer son navire pour une utilisation de ce dernier hors structure APS par un locataire. Cependant, dès lors que les locations deviennent fréquentes et génèrent des revenus réguliers, l'administration peut les considérer comme une activité lucrative relevant du cadre professionnel (article L.8221-3 du Code du travail), il faut donc que cette pratique reste très occasionnelle. Rappelons que si le bateau est classé NUP, le club ne peut pas en revanche proposer les services d'un pilote chef de bord dans le même contrat. Enfin, cette activité de location est aujourd'hui très encadrée.

Un contrat de location est à rédiger entre les deux parties (le club loueur et le locataire). Il est essentiel de fournir par le club loueur une copie de la carte de circulation, une attestation d'assurance en responsabilité civile et le certificat de conformité du bateau. Le registre de vérification spéciale tel que défini par le chapitre 3 de la division 240 est également à fournir.

Un modèle de contrat de location est, depuis le 11/10/2024, proposé en annexe 6 de la division 240 (Cf PJ n°2). Une fois le contrat loué, le loueur devient armateur et responsable du navire, un exemplaire du contrat de location doit rester à bord.

L'article 240-3.03 prévoit des dispositions supplémentaires applicables aux navires proposés à la location. Ainsi, dès lors qu'ils naviguent à plus de 2 milles d'un abri, ces navires sont équipés du matériel suivant :

- Un moyen de positionnement électroniques ;
- Un document regroupant les instructions de mise en œuvre des dispositifs d'assèchement et de lutte contre l'incendie ainsi que l'abandon ;
- Un émetteur-récepteur VHF conforme aux exigences de l'article 240-2.20.

#### ***1.4.5) Un club de plongée loue son navire avec pilote***

Comme expliqué précédemment, une location avec pilote/skipper fournit ne peut pas se faire à moins que le navire soit classé en NUC, titulaire d'un permis d'armement, et que l'équipage soit titulaire des diplômes et obligations administratives requis.

Cependant, la réglementation française permet aujourd'hui à un propriétaire une alternance entre une utilisation commerciale et une utilisation personnel de son navire. En d'autres termes :

- Un navire immatriculé en NUP peut être utilisé à des fins commerciales, avec la condition d'avoir obtenu un permis d'armement commercial. Cette démarche peut se faire en ligne : <https://portail-armateur.din.developpement-durable.gouv.fr/>
- Un navire immatriculé en NUC peut être utilisé à des fins privés, avec la condition d'avoir obtenu une carte de circulation.

Selon les périodes d'utilisation, que le propriétaire devra déclarer, ce dernier devra être en possession de l'un ou l'autre de ces documents.

### **1.5) Cas particulier de l'Espagne**

L'une des particularités de notre région est la fréquentation importante des zones de plongées espagnoles pour exercer notre activité. Des clubs se sont ainsi déjà faits contrôlés par la guardia civil maritima.

Un reproche qui a été fait, notamment aux SCA, est le fait d'exercer une activité professionnelle sur un navire avec un permis de plaisance pour l'exploiter. En effet, il est important de comprendre ici que la réglementation qui autorise l'application de la division 240 pour les navires support de formation, y compris à vocation commerciale, est une spécificité bien française.

En Espagne, c'est différent : c'est le RD 875/2014 qui couvre la réglementation de la navigation de plaisance, mais dès qu'un navire est utilisé dans un cadre commercial ou professionnel

(un club de plongée qui propose des prestations contre rémunération à ses clients) sort du champ d'application de ce texte et rentre dans le RD 550/2020.

Dans ce cas, il entre dans le cadre de la réglementation de la marine marchande espagnole qui impose notamment un certificat de navigabilité spécifique, un armement de sécurité adapté à la plongée et surtout un chef de bord titulaire d'une qualification professionnelle.

A noter que même si le pavillon de notre navire de plongée est français, le fait d'exploiter en Espagne une activité commerciale dans leurs eaux ne change rien à cette réglementation.

En effet, le pavillon d'un navire protège le régime technique (comme la sécurité à bord qui restera dans notre cas celui de la division 240) mais pas l'activité commerciale qui reste sous contrôle du pays dans lequel s'exerce l'activité.

Comparaison des réglementations françaises et espagnoles		
SITUATION	France (Division 240)	Espagne (RD 875/2014)
Usage loisir (plaisance privée ou associative sans passagers payants)	Division 240 s'applique, le permis côtier suffit pour piloter	Un bateau pavillon français peut naviguer avec le permis côtier, les prérogatives sont inchangées
Usage associatif avec participation aux frais	Toujours Division 240 sans avoir besoin de titre professionnel	Toléré avec un diplôme de plaisance s'il n'y a pas de bénéfice commercial direct
Usage commercial (type SCA)	Toujours Division 240 sans avoir besoin de titre professionnel	Dès qu'il y a activité lucrative, sortie du RD 875/2014 et application de la réglementation de la marine marchande

**L'œil des affaires maritimes :** Les autorités maritimes françaises comme espagnoles sont bien conscientes de cette différence de réglementation. Le problème ne se pose que pour les clubs de plongée de Hendaye qui sont, pour la plupart, que des structures associatives qui plongent dans des zones proches de la frontière. Tous ces clubs ne devraient donc pas avoir de soucis avec leur statut de navire et leur diplôme de conduite.

La réponse n'est pas la même pour les SCA. Nous ne pouvons donc que leur recommander de se rapprocher des autorités espagnoles afin d'étudier leur cas et donc la particularité de leur zone d'activité frontalière.

Dans tous les cas, il faudra notifier les activités professionnelles liées à la plongée sur le site suivant : <https://sede.transportes.gob.es/areas-actividad/marina-mercantemaritimo/seguridad-inspeccion-maritima/autorizaciones-aprobaciones/notificacion-ejercicio-profesional-actividades-subacuaticas>

Enfin, la capitainerie du port de Pasaia demande à être avertie de toute activité de plongée dans leurs eaux (VHF canal 9)

## **2) LES RESPONSABILITES DES CHEFS DE BORD**

Le statut de chef de bord est défini par les articles 240-1.02 et 240-1.03 de la division 240 qui régit les navires de plaisance.

La formulation est la suivante : le chef de bord est « un membre d'équipage responsable de la conduite du navire, de la tenue du journal de bord lorsqu'il est exigé, du respect des règlements et de la sécurité des personnes embarquées. »

Le chef de bord s'assure, notamment :

- De l'adéquation de sa navigation avec les caractéristiques de son navire ;
- De la présence à bord, du bon état et de la validité de tous les équipements et matériels de sécurité embarqués ainsi que de leur adaptation aux personnes embarquées ;
- De la mise en œuvre des dits matériels lorsque les circonstances l'exigent.

Pour résumer, le chef de bord est responsable du navire et de son équipage, il est donc capable d'effectuer les tâches suivantes :

- Il coordonne l'équipage, donne les instructions lors des manœuvres, affecte le rôle de chaque équipier. De manière plus générale, il organise la vie à bord.
- Il s'assure du bon état du navire, de sa conformité en fonction du nombre de personnes à bord. Il décide et prévoit la zone de navigation et les éventuels changements en fonction des conditions rencontrées, et est en droit d'imposer un retour au port si nécessaire.
- Il est le responsable de la mise en œuvre de tous les moyens possibles pour le sauvetage et de détresse en cas d'avarie en mer, comme les procédures d'urgence, les messages de détresse et donc des premiers secours en coordination avec le directeur de plongée.

### **2.1) La sécurité des plongeurs et des passagers éventuels : priorité du chef de bord**

Au sens de la division 240, le chef de bord doit assurer la sécurité individuelle de chacun des plongeurs ou passagers éventuels. Dans ce sens-là, il s'assure que tous les plongeurs à bord portent leur combinaison à tout moment (si non présence de gilets de sauvetage à bord) et doit déterminer quel type de gilet fournir à chaque accompagnant en fonction de sa morphologie et de la zone de navigation (basique, côtière ou hauturière).

Il doit contrôler la conformité de chaque gilet de sauvetage, son état et l'ajuster à chacun, notamment pour les enfants. S'il s'agit de brassières à déclenchement automatique ou manuel, le chef de bord doit donner une explication claire de leur fonctionnement. Si un système lumineux est installé dans les brassières, il devra également expliquer son utilisation.

Si les conditions l'exigent (mer houleuse, mauvaise météo...), le chef de bord est bien évidemment en droit d'imposer le port de tout équipement de sécurité à ses passagers ou de leur demander d'adopter certaines attitudes (ne pas se lever, se tenir etc...).

Le chef de bord s'assure que tous les équipements et matériels de sécurité qui répondent aux dispositions de conformité du navire, sont à bord, en état de validité, adapté à l'équipage et en bon état. Il devra expliquer l'utilisation de chaque équipement si les conditions l'exigent et montrer leur emplacement qui doivent dans tous les cas figurer sur le POS porté à la connaissance de tous.

D'autres éléments, non obligatoires mais fortement conseillés (gaffe...) doivent aussi être présentés. Dans l'idéal, un document expliquant la procédure d'appel de détresse et d'abandon du navire est présenté et visible au plus près de la VHF ou à hauteur du POS.

Evidemment, s'il relève des éléments non conformes, il doit en informer le responsable bateau du club ou directement le Président afin de procéder à la remédiation.

## **2.2) Les relations entre le Chef de Bord et le Directeur de Plongée**

Dans certains clubs, directeur de plongée et chef de bord sont la même personne. Ceci peut s'expliquer par la diminution du nombre de nos encadrants, un faible attrait pour ce rôle de chef de bord, un déficit de formation initiale, ou tout simplement un manque d'engagement bénévole.

Pourtant, au regard des responsabilités qui sont celles du chef de bord et du directeur de plongée, il semblerait cohérent que, toujours dans ce cadre bénévole, ces deux fonctions soient occupées par deux personnes distinctes afin de permettre une meilleure répartition de ces responsabilités. Il peut apparaître en effet injuste qu'une seule et même personne soit responsable d'absolument tout ce qui peut se passer en mer lors d'une sortie plongée avec pour conséquence possible de grosses baisses de motivation ou un désengagement progressif.

Dans l'hypothèse où le poste de chef de bord et le poste de directeur de plongée sont occupés par deux personnes différentes, leur collaboration est essentielle pour assurer la sécurité et le bon déroulement des plongées. Leur relation repose sur une communication efficace, une compréhension mutuelle des responsabilités et un respect des protocoles de sécurité.

Le **Chef de Bord** est ainsi responsable de la gestion générale et de la conduite du navire. Ses responsabilités incluent la sécurité de l'équipage et des plongeurs, la navigation et le respect des réglementations maritimes. Il doit avoir une bonne connaissance de la navigation maritime locale, du fonctionnement du navire et de tous les éléments de sécurité qui y sont associés.

Le **Directeur de Plongée** est chargé de l'organisation des plongées sous-marines. Il planifie et organise les plongées en fonction des compétences des plongeurs, des conditions du moment et des caractéristiques du site. Il s'assure du respect des procédures de sécurité, de la vérification du matériel de plongée et de la mise en œuvre des protocoles d'urgence.

La relation entre chef de bord et directeur de plongée doit reposer sur une confiance mutuelle et une communication efficace pour garantir le succès d'une sortie plongée

Cette communication doit être claire et ouverte : ainsi, avant chaque plongée, ils doivent discuter des objectifs, des procédures d'urgence, des conditions météorologiques et des autres facteurs susceptibles d'affecter la sécurité. Pendant la sortie plongée, ils maintiennent un contact régulier pour surveiller les conditions et réagir rapidement en cas de besoin.

**Quelle décision prendre en cas de conflit entre les décisions du chef de bord et celles du directeur de plongée ?** la sécurité des plongeurs doit toujours primer. Ainsi, nous ne pouvons que conseiller de suivre les directives les plus sécurisantes qui sont données, que ce soit celles du directeur

de plongée ou celles du chef de bord. Les décisions peuvent aboutir à l'annulation d'une plongée si les conditions ne sont pas sûres, ou à un retour anticipé au port en cas d'urgence.

## **2.3) Les responsabilités réglementaires du chef de bord**

Un chef de bord n'est pas seulement un bon pilote qui possède une excellente connaissance des capacités de son navire, il doit également connaître les zones maritimes locales et se tenir à jour des actualités réglementaires.

Il n'y a donc pas que la division 240, avec l'emport et la tenue des éléments de sécurité, à connaître.

### ***2.3.1) La réglementation maritime internationale : Le RIPAM***

Le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM) a été adopté lors de la Convention internationale du 20 octobre 1972 par l'Organisation Maritime Internationale (OMI)

Composé de 41 règles reconnues dans le monde entier, c'est dans ce règlement que nous allons trouver notamment les règles de barre et de route, les règles de conduite des navires en vue ou par visibilité réduite, ou encore la description des signaux sonores et lumineux.

Tous ces points sont abordés lors de la préparation au permis côtier. Toutefois, il est bon de zoomer sur les règles essentielles pour un navire de plongée :

- **Règle 3 et 18 : Le Statut du navire**

Un navire de plongée est considéré, lorsque des plongeurs sont à l'eau et par les définitions qui sont données, comme un navire à capacité de manœuvre restreinte. Par conséquent, les autres navires doivent (en théorie) s'écarter de sa route. Le navire de plongée doit, de son côté, afficher clairement son statut.

- **Règle 27 : Signaux des navires à capacité de manœuvre restreinte**

Pour le cas spécifique avec des plongeurs à l'eau, le navire doit arborer le pavillon « A » du code international des signaux. De nuit, l'éclairage est composé à l'endroit le plus visible sur tout l'horizon de trois feux superposés : rouges pour le supérieur et inférieur, et blanc pour celui du milieu.

- **Règle 5 : La veille**

Le navire doit assurer une veille efficace visuelle et auditive car des plongeurs peuvent dériver à proximité.

- **Règle 6 : Vitesse de sécurité**

Le navire doit naviguer à vitesse réduite lorsqu'il a des plongeurs à l'eau, pour pouvoir manœuvrer rapidement si besoin.

- **Règles 2 et 8 : Responsabilité et manœuvre**

Même si le navire de plongée a priorité, il doit aussi prendre toute mesure nécessaire pour éviter un abordage si un autre navire ne respecte pas les règles.

### ***2.3.2) La réglementation nationale et locale : la Préfecture Maritime de l'Atlantique***

La préfecture maritime est l'autorité de l'Etat en mer : ce sont trois préfectures maritimes présentes en métropole. C'est la préfecture Maritime de l'Atlantique basée à Brest qui réglemente notre zone d'activité.

Ses missions sont diverses : nous pouvons citer la sauvegarde de la vie en mer, la police administrative et judiciaire en mer, la protection de l'environnement marin ou encore la gestion de l'espace maritime et des activités associées, volet qui nous intéresse ici particulièrement.

Elle est l'autorité unique en mer et coordonne toutes les autres administrations.

Des arrêtés sont très régulièrement édités par cette préfecture qui peuvent directement influencer notre activité, que ce soit pour le chef de bord mais aussi pour le directeur de plongée. Nous pouvons, à l'échelle de notre région, citer par exemple les textes suivants :

**Arrêté n°2018/090 réglementant la pratique des activités nautiques le long du littoral de l'Atlantique** : la vitesse à l'intérieur de la bande littorale des 300 mètres est limitée à 5 nœuds. La navigation est interdite dans un rayon de 100 mètres autour d'un signal marquant la présence de plongeurs.

**Arrêté n°2022/066** : Interdiction de plonger à moins de 20 mètres autour des rochers « Boucalot » et « Roche Ronde » à Biarritz.

**Arrêté n°2019/021** : Interdiction de plonger dans les zones d'immersion de récifs artificiels sur la façade Atlantique

- Zone située au large de la côte Ouest de l'île d'Oléron à 6,7 milles du littoral des huttes
- Quatre zones dans les Landes au large des communes de Mimizan, Moliets, Soustons et Capbreton

D'autres textes sont régulièrement édités, et des règlements particuliers aux parcs marins (Arcachon, estuaire de la Gironde et mer des Pertuis) peuvent également influencer notre activité.

Il est dans tous les cas de la responsabilité du chef de bord de se tenir informé des évolutions réglementaires émanant de la préfecture maritime et d'en respecter les consignes.

De plus, et afin de permettre la cohabitation des différentes activités nautiques pratiquées sur le littoral et d'assurer la sécurité des usagers, le maire et le préfet maritime réglementent, chacun pour ce qui le concerne, les activités s'exerçant dans la bande littorale des 300 mètres en adoptant des arrêtés portant plans de balisage qui se complètent mutuellement.

Ces arrêtés réglementent la baignade et les activités nautiques pratiquées à partir du rivage avec des engins de plage ou des engins nautiques non immatriculés (compétence et arrêté du maire).

La position, le tracé et le balisage des zones réservées ou des chenaux sont fixés par un arrêté du préfet maritime de l'Atlantique pris à la demande du maire de la commune. Le balisage des zones réglementées et des chenaux, de même que celui de la limite extérieure de la bande littorale des 300 mètres, doit être conforme aux normes fixées par l'arrêté ministériel du 27 mars 1991 relatif au balisage et à la signalisation de la bande littorale des 300 mètres.

Ce plan de balisage doit être connu du chef de bord qui fréquente la zone considérée, et être vigilant sur le fait qu'il puisse évoluer chaque saison.

Il est important de bien connaître les zones de navigation précises et les vitesses maximales autorisées, notamment dans les chenaux de navigation :

- Chenal de Hendaye : 5 nœuds
- Baie de Saint-Jean-de-Luz : 7 nœuds
- Estuaire de l'Adour : 7 nœuds
- Arcachon : 10 nœuds dans la passe Sud, 20 nœuds partout ailleurs sur le Bassin
- La Rochelle : 5 nœuds

De manière générale, le chef de bord peut se rendre sur le site suivant : <https://www.premar-atlantique.gouv.fr/arretes?departement=19&thematique=18&numero=&motcle=&select-annee=>

Une recherche par thème et par zone géographique permet de recenser toute la réglementation du moment.

D'autres plateformes existent, qui sont peut-être plus simple d'utilisation car elles permettent une lecture directe des textes réglementaires sur des données cartographiques. Nous pouvons citer :

- La plateforme nationale de l'information nautique : <https://portail.ping-info-nautique.fr>
- L'application gratuite Nav&Co

### ***2.3.3) Quelques infractions sur la responsabilité réglementaire du chef de bord***

La majorité des infractions (mais pas uniquement) rencontrées sur nos côtes par les autorités maritimes sont les suivantes :

- Élément de sécurité manquant au regard de la division 240
- Élément de sécurité non tenu à jour (ex : extincteur ou feux à main périmés)
- Navigation sans permis (ex : navigation en zone semi-hauturière avec un permis côtier)
- Absence ou non présentation de carte de circulation

Toutes ces infractions peuvent aboutir à des amendes contraventionnelles de classe 5.

Numéro du NATINF	22206
Qualification	NAVIGATION MARITIME SANS PRESENCE A BORD DE LA TOTALITE DU MATERIEL DE SECURITE EXIGE
Définie par	ART.57 §I 2°, ART.53 §I 2°, ART.54 DECRET 84-810 DU 30/08/1984. ART.L.5241-2, ART.L.5241-1 §I C.TRANSPORTS.
Réprimée par	ART.57 §I AL.1 DECRET 84-810 DU 30/08/1984.
Peine principale	AMENDE CONTRAVENTIONNELLE maxi 1500 €

Numéro du NATINF	4779
Qualification	NAVIGATION MARITIME SANS DISPOSITIF PROPRE A ASSURER LA SECURITE DE LA NAVIGATION : ABSENCE DE MATERIEL D'ARMEMENT ET DE SECURITE CONFORME
Définie par	ART.57 §I 2°, ART.47 AL.1,AL.2,AL.3,AL.4,AL.5,AL.6, ART.54 DECRET 84-810 DU 30/08/1984. ART.L.5241-2, ART.L.5241-1 §I C.TRANSPORTS.
Réprimée par	ART.57 §I AL.1 DECRET 84-810 DU 30/08/1984.
Peine principale	AMENDE CONTRAVENTIONNELLE maxi 1500 €

Numéro du NATINF	11371
Qualification	CONDUITE EN MER DE BATEAU DE PLAISANCE A MOTEUR SANS PERMIS
Définie par	ART.15 AL.1 A), ART.2 A), ART.6 AL.1, ART.1 DECRET 2007-1167 DU 02/08/2007. ART.L.5271-1 C.TRANSPORTS. ART.1, ART.2,ART.3 ARR.MINIST DU 06/07/2011.
Réprimée par	ART.15 AL.1 DECRET 2007-1167 DU 02/08/2007.
Peine principale	AMENDE CONTRAVENTIONNELLE maxi 1500 €

Numéro du NATINF	22188
Qualification	NAVIGATION MARITIME SANS CARTE DE CIRCULATION
Définie par	ART.R.5232-25 1°, ART.L.5234-1, ART.L.5231-1, ART.L.5231-2 2° C.TRANSPORTS.
Réprimée par	ART.R.5232-25 AL.1 C.TRANSPORTS.
Peine principale	AMENDE CONTRAVENTIONNELLE maxi 1500 €

## 2.4) Les responsabilités opérationnelles du chef de bord

La sécurité des plongeurs qu'il transporte est toujours la première priorité du chef de bord. Pour atteindre cet objectif, ce sont des compétences de préparation en amont de la sortie qu'il doit développer, mais il doit aussi acquérir des techniques de pilotage d'un niveau technique supérieur au simple plaisancier qui doivent lui permettre d'agir en toute situation.

### 2.4.1) La préparation d'une sortie plongée

#### 2.4.1.1) Cas de la météo

Le chef de bord est celui qui décide de l'opportunité de sortir en mer, en fonction des conditions. Pour cela, il se renseignera auprès de plusieurs sources et analysera les informations récoltées pour décider si la sortie en mer est possible, notamment en fonction de la catégorie de son navire.

**La houle** : Au-dessus de 1,50 m de hauteur et de moins de 12 secondes de période, la mer va être agitée, mais les conditions sont plongeables avec par exemple une hauteur de 2 mètres et une période

de 20 secondes s'il n'y a pas de vent ; dans ce cas une observation depuis le bord peut compléter la lecture des bulletins météo et il ne faudra pas hésiter à faire demi-tour si une fois en mer, les conditions de sécurité ne sont pas réunies.

**Le vent et le clapot :** La caractéristique d'un clapot, qui est généré par un vent local, est que sa période est très courte ce qui pose le plus de problèmes pour la récupération des plongeurs :

En cas de vent d'Ouest ou Nord-Ouest, le chef de bord peut se poser la question du maintien de la sortie plongée, selon le type de navire, à partir de la force 4 sur l'échelle de Beaufort (jolie brise avec un vent de 16 nœuds maximum et présence de nombreux moutons en surface). A partir de la force 6 (vent frais avec un vent de 27 nœuds et présence d'écume blanche, d'embruns et de crêtes), aucun bateau organisant une sortie plongée ne doit sortir.

Par vent de Sud, les sites de plongée le long de la côte espagnole sont protégés et la mer est calme, en revanche, un plongeur qui se perd et qui n'est pas vu par l'équipage peut dériver rapidement vers le large.

L'été par vent d'Est ou de Nord-Est, un clapot désagréable peut se lever en fin de journée, pouvant complexifier les manœuvres de récupération.

**Les grosses pluies :** Aucune contre-indication pour l'organisation d'une sortie plongée, mais la visibilité peut être faible le lendemain de grosses pluies ou de grosse houle. Cette règle est cependant très aléatoire et on peut être surpris...Le maintien de la sortie relève plutôt de la décision du directeur de plongée à ce moment-là.

#### *2.4.1.2) La préparation du navire*

Il y a deux types de motorisation pour les navires de plongée : les moteurs diesel « in-board » et les moteurs essence « hors-bord » que nous retrouvons par exemple sur les zodiacs. Il y a cependant peu de différences dans les vérifications à faire avant de prendre la mer entre ces deux modèles, et ces dernières s'articulent autour de cinq points principaux :

- **Le carburant :** vérifier que le niveau est suffisant pour la sortie prévue avec impérativement une marge de sécurité.
- **Les niveaux d'huile :** vérifier le niveau d'huile moteur, mais aussi celui de l'embase si moteur « hors-bord » ou de l'inverseur si moteur « in-board »
- **Le circuit de refroidissement :** un jet d'eau dès le démarrage doit être présent, synonyme d'un bon fonctionnement du circuit. Sur un moteur « in-board », il y a présence d'un liquide de refroidissement, dont le chef de bord doit vérifier le niveau, qui est refroidi par le circuit d'eau de mer : il ne faut donc surtout pas oublier d'ouvrir les vannes de ce circuit eau de mer.
- **L'électricité :** vérifier que les batteries sont chargées, que les instruments de bord démarrent correctement et qu'il n'y a pas de voyant anormal allumé.
- **La transmission :** vérifier les commandes, impératif avant de larguer les amarres.

Idéalement, le chef de bord doit se rendre au navire avant le groupe de plongeurs pour effectuer toutes ces vérifications.

#### *2.4.1.3) Une préparation en concertation avec le directeur de plongée*

Dans le cas où chef de bord et directeur de plongée sont deux personnes différentes, un échange préalable entre eux doit permettre de trouver un accord sur les points suivants qui relèvent de leurs deux responsabilités :

- **Le choix du site de plongée** : à définir selon les conditions météorologiques mais aussi les objectifs de la sortie, un consensus doit être trouvé entre le DP et le chef de bord.
- **La répartition des plongeurs sur le bateau et le bon arrimage du matériel** : en effet, devant le devoir de garantir la sécurité des plongeurs lors de la phase de transit vers le site de plongée, il est nécessaire de réduire au maximum les déplacements individuels sur le navire, encore plus avec le matériel et les risques de blessure que cela peut engendrer.
- **La répartition des tâches en cas d'urgence.**
- **La mise à l'eau des plongeurs** : à choisir parmi les deux méthodes suivantes :

Méthode de mise à l'eau	Avantages	Inconvénients
Navire au mouillage à l'ancre ou sur un corps mort	Idéal en site abrité ou pour les plongeurs débutants, permet une mise à l'eau des palanquées en décalé au rythme des plongeurs. Le chef de bord est davantage disponible pour aider les plongeurs dans leurs tâches (aide à l'équipement...) et peut se concentrer totalement dans un rôle de sécurité surface lors de la sortie.	Impossibilité de manœuvrer immédiatement en cas d'urgence, ou d'aller chercher une palanquée qui dérive. Ces risques doivent donc être réduits au minimum.
Navire en mouvement autour d'un site balisé	Idéal pour des plongées en zones exposées qui s'adresse à des plongeurs expérimentés. Le chef de bord reste toujours manœuvrant et peut donc intervenir immédiatement sur une palanquée en difficulté. C'est lui qui décide du moment de la mise à l'eau des palanquées (toujours au vent pour que le bateau ne dérive pas sur les plongeurs) et de leur retour sur le bateau une fois ses manœuvres accomplies.	Le chef de bord ne quitte jamais son poste de pilotage : grande difficulté pour aider les plongeurs à bord et potentiellement de surveiller toutes les palanquées sans une baisse de concentration au niveau du pilotage.

#### ***2.4.2) Le chef de bord, un pilote sachant piloter qui maîtrise les situations d'urgence***

Le chef de bord doit connaître parfaitement son navire et la manière dont celui-ci réagit aux manœuvres.

Evidemment, les compétences attendues d'un chef de bord « plongée » sont supérieures à celle d'un simple chef de bord « normal » dans le sens où il sera amené à effectuer de nombreuses manœuvres afin de mettre à l'eau et surtout de récupérer les plongeurs.

### *2.4.2.1) Les manœuvres pour récupérer les plongeurs*

L'une des missions les plus difficiles du chef de bord est de récupérer les plongeurs dans le cas où ces derniers ne remontent pas au niveau du lieu d'immersion. Afin de prévenir toute complication éventuelle, les informations suivantes doivent avoir été données lors du briefing :

- La sortie doit se faire obligatoirement au parachute
- Ne pas remonter proche de la côte afin de faciliter les manœuvres du navire
- Dès l'arrivée en surface, faire un signal vers le bateau que tout va bien.
- La palanquée doit rester grouper en surface en attendant l'arrivée du navire.

Idéalement, le chef de bord manœuvre vers les plongeurs face au vent et coupe son erre par un coup de marche arrière au dernier moment lorsque les plongeurs sont à l'étrave. A ce moment-là, les plongeurs se retrouvent au contact de la coque et peuvent attraper l'échelle ou un bout qu'on leur tend, ceci uniquement une fois que le bateau est au point mort (un signal sonore peut être envoyé aux plongeurs pour leur dire justement qu'il est au point mort et qu'ils peuvent donc s'en rapprocher sans risque).

Comme ils sont au vent du bateau, il n'y a aucun danger en cas de récupération lente car le bateau ne peut leur passer dessus en dérivant. Dans le cas inverse, si les plongeurs sont sous le vent, le risque existe que les plongeurs passent sous la coque car le navire va dériver de manière beaucoup plus rapide qu'eux.

Cependant, dans le cas d'un petit semi-rigide, le risque de voir passer les plongeurs sous la coque est nul, aussi il peut être plus intéressant dans ce cas-là de placer le bateau entre le vent et les plongeurs de manière que le bateau dérive tranquillement vers eux.

Précisons aussi que le courant n'est pas un problème car bateau et plongeurs sont dans la même masse d'eau et se déplacent donc ensemble à vitesse proche.

Dans tous les cas, lorsque les conditions de surface deviennent difficiles, l'expérience du chef de bord est primordiale afin d'appréhender les différents paramètres qui interviennent comme le sens du clapot, la hauteur et période de la houle...car des erreurs de pilotage peuvent avoir de grosses conséquences, d'où une formation initiale qui doit être importante et un accompagnant des nouveaux chefs de bord plongée.

## UNE RECUPERATION DE PLONGEURS EN MER



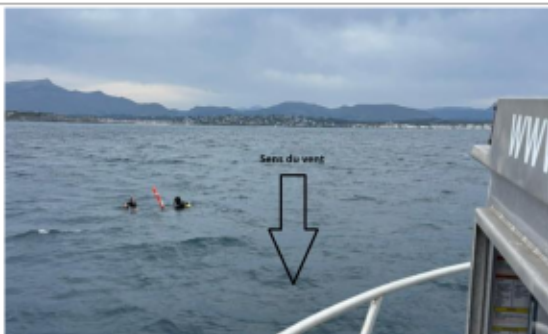
Le chef de bord doit toujours être attentif à son environnement.

Ici, une palanquée est sortie loin du lieu d'immersion et commence à dériver : sa récupération est une priorité. Consigne lui a été donnée préalablement par le directeur de plongée de sortir le parachute et de rester groupé, consigne heureusement respectée dans ce cas.



Le chef de bord ne doit jamais perdre de vue la palanquée des yeux tout en contrôlant son environnement.

La vitesse d'approche doit se faire à vitesse réglementaire (ici nous sommes au-delà de la zone des 300m du rivage hors zone spéciale donc pas de limite de vitesse), sauf en cas d'urgence.



Le chef de bord arrive au plus près des plongeurs face au vent. Le but est que ces derniers soient au plus proche de l'étrave afin qu'ensuite ils puissent, au vent, glisser le long de la coque et attraper l'échelle ou un bout.



Si le chef de bord n'a plus de visibilité sur les plongeurs lors de son approche, il peut alors se décaler légèrement en restant toujours au vent. Un coup de gaz arrière est impératif pour casser son erre et permettre aux plongeurs de monter à bord.

#### *2.4.2.2) La gestion des situations d'urgence en mer*

L'article A322-72 du code du sport précise clairement que c'est le directeur de plongée qui est responsable de la sécurité des plongeurs et du déclenchement des secours.

Cependant, l'article 240-1.02 de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention des pollutions précise que le chef de bord est, en plus d'être responsable de la conduite du navire, responsable de la sécurité des personnes embarquées.

Directeur de plongée et chef de bord, toujours dans le cas où il s'agit de deux personnes différentes, ont donc tout intérêt à définir une procédure de gestion commune des accidents de plongée avec une répartition des rôles cohérentes.

Le chef de bord peut ainsi effectuer les tâches suivantes :

- Aider à hisser la victime sur le pont du navire une fois qu'il s'est déplacé le plus rapidement possible sur la palanquée en détresse, et dégager une zone de sécurité pour elle à l'abri de tout risques.
- Sortir et préparer le matériel de secours pendant que le directeur de plongée ou le moniteur présent effectue son diagnostic. Il est cohérent que ce soit le chef de bord qui effectue le message d'urgence à la VHF canal 16 (message PANPAN X 3) ou qui joigne le CROSS au téléphone (196) pour le premier échange.
- Rappeler tous les autres plongeurs en immersion. Ceci doit se faire idéalement par des pétards de rappel. Il faut cependant souligner une incapacité chronique de nos clubs à s'en procurer...Ce rappel doit donc se faire autrement par une méthode qui a fait ses preuves et qui est connue de tous les plongeurs présents à bord (rappel doit être fait lors du briefing initial). Il peut s'agir de coups portés sur la coque ou l'échelle du navire, de coups d'accélérateurs ou de tout autre moyen produisant un son important dans l'eau perceptible par tous les plongeurs.
- Evidemment, effectuer toutes les manœuvres nécessaires qui peuvent être demandées par les secours ou l'autorité maritime : faire cap vers un lieu donné à vitesse donnée, s'amarrer à un autre navire ou à un quai d'une configuration différente...être capable de s'adapter à toute demande.

Devant ces exigences, il apparaît essentiel que notre chef de bord soit titulaire du RIFAP afin de répondre au mieux à toutes ces situations.

Enfin, il est important de dire que les infractions relevées au titre d'un manquement à la sécurité maritime entraînant une possible mise en danger de personnes ne sont pas des contraventions, comme vu précédemment, mais des délits pouvant aller jusqu'à des peines de prison :

<b>Numéro du NATINF</b>	34950
<b>Qualification</b>	CONDUITE D'UN ENGIN NAUTIQUE A MOTEUR COMPROMETTANT LA SECURITE DES USAGERS DE LA MER OU LA TRANQUILLITE PUBLIQUE : VIOLATIONS DELIBEREES DE LA REGLEMENTATION DE LA NAVIGATION MARITIME
<b>Définie par</b>	ART.L.5242-6-6 §I C.TRANSPORTS.
<b>Réprimée par</b>	ART.L.5242-6-6 C.TRANSPORTS.
<b>Peine principale</b>	EMPRISONNEMENT DELICTUEL maxi 1 an AMENDE DELICTUELLE maxi 15000 €

<b>Numéro du NATINF</b>	4473
<b>Qualification</b>	NAVIGATION MARITIME, DANS LES EAUX FRANCAISES, SANS RESPECT PAR PERSONNE EMBARQUEE, DE REGLEMENT, INSTRUCTION OU ORDRE PARTICULIER RELATIF A LA SECURITE DE LA NAVIGATION OU AU MAINTIEN DE L'ORDRE PUBLIC EN MER
<b>Définie par</b>	ART.L.5242-2 §I, ART.L.5242-6-4, ART.L.5242-1-A C.TRANSPORTS. ART.4, ART.5 ORD 2016-1687 DU 08/12/2016.
<b>Réprimée par</b>	ART.L.5242-2 §I AL.1, ART.L.5242-6-5 C.TRANSPORTS. ART.28 LOI DU 17/12/1926.
<b>Peine principale</b>	EMPRISONNEMENT DELICTUEL maxi 1 an AMENDE DELICTUELLE maxi 150000 €

### 3) LA POSITION DU CHEF DE BORD DEVANT L'ADMINISTRATION DES AFFAIRES MARITIMES

#### 3.1) Présentation de l'administration des affaires maritimes

La direction des affaires maritimes est une administration fondée par Jean-Baptiste Colbert dès 1681 et dépendant aujourd'hui du ministère de la transition écologique et de l'aménagement du territoire.

Avec les révisions des politiques publiques, cette administration a régulièrement changé de nom, mais nous trouvons aujourd'hui :

- Au niveau central : La direction des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) ;
- Au niveau déconcentré : Les directions interrégionales de la mer (DIRM) et les délégations à la mer et au littoral (DML) présentes dans les directions départementales des territoires et de la mer (DDTM).

Cette administration emploie simultanément des officiers de la marine (administrateurs des affaires maritimes) et des fonctionnaires civils de l'Etat (syndics des gens de mer : fonctionnaires de catégorie C, des techniciens supérieurs du développement durable : fonctionnaires de catégorie B, et des inspecteurs des affaires maritimes : fonctionnaires de catégorie A).

Les missions de cette administration sont nombreuses. Nous pouvons citer notamment le suivi des gens de mer, les centres de sécurité des navires, le suivi et l'entretien des phares et balises, l'élaboration des règles relatives à la navigation et à la plaisance, le suivi administratif des navires, la gestion de l'occupation du domaine public maritime et bien évidemment les règles relatives aux pêches maritimes et à l'environnement marin. Les CROSS (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage), dont les missions sont la recherche et le sauvetage en mer, la surveillance de la navigation maritime, la surveillance des pollutions et des pêches maritimes ou encore la sûreté maritime font partie des affaires maritimes.

Une autre mission très importante des affaires maritimes concerne la police en mer. Nous pouvons ainsi citer :

- La **police de la pêche maritime** : aussi bien professionnelle que de loisir, les missions sont nombreuses : observation des activités de pêche, contrôles administratifs des navires et des gens de mer y travaillant, examen des captures, vérification des engins de pêche et des outils de déclaration, lutte contre le braconnage. Il s'agit aujourd'hui d'un des axes prioritaires de la police en mer.
- La **police de l'environnement marin** : les agents des affaires maritimes peuvent intervenir sur des thèmes comme les pollutions émises par les navires, la nuisance aux espèces protégées etc.
- La **police du domaine public maritime** : les agents des affaires maritimes contrôlent le respect de l'occupation de cet espace public et peuvent intervenir en cas de découverte d'épave.
- La **police de la navigation maritime** : volet qui intéresse tout particulièrement le chef de bord sur un navire, que ce dernier soit classé NUP ou NUC. Elle comprend la police de la circulation, mais également le volet sécurité et administratif des navires et chefs de bord.

D'autres administrations exercent aussi des fonctions de police en mer, telles que la douane maritime qui va surtout se focaliser sur la lutte contre les trafics, la gendarmerie maritime ou encore la marine nationale.

Ces quatre administrations : affaires maritimes, douanes maritimes, gendarmerie maritime et marine nationale travaillent ensemble régulièrement. Leurs agents qui exercent ce métier de police en mer peuvent être qualifiés de « garde-côtes ».

### **3.2) Un contrôle des affaires maritimes en mer**

Il faut avant tout préciser que les agents des affaires maritimes sont assermentés au titre du code rural et de la pêche maritime, du code de l'environnement, du code des transports...mais pas au titre du code du sport. Ils ne peuvent donc pas relever directement d'infractions en lien avec la fonction de directeur de plongée.

Ainsi, les contrôles s'effectuent la plupart du temps conjointement avec les agents des services jeunesse et sport du département concerné.

Un contrôle en mer peut se dérouler à tout moment d'une sortie plongée et peut prendre un certain temps... Une fois le contact établi, ce sont généralement un agent des affaires maritimes et un agent jeunesse et sport qui montent à bord pendant que le navire support des agents de l'Etat reste à proximité du navire de plongée le temps du contrôle.

Une fois à bord, l'agent des affaires maritimes s'entretient avec le chef de bord et l'agent jeunesse et sport avec le directeur de plongée.

Nous ne rentrerons pas ici dans le détail des points contrôlés par l'agent jeunesse et sport (diplômes des moniteurs, tenue de la fiche de sécurité, affichages obligatoires etc...).

#### **L'agent des affaires maritimes va contrôler les points suivants :**

- Le permis du chef de bord (côtier/hauturier pour un NUP ou BACPN/Capitaine 200 pour un NUC).
- La carte de circulation du navire s'il est armé en NUP. Si le navire est armé en NUC : le permis d'armement sera contrôlé auquel est annexé la fiche d'effectif minimale, ainsi que le permis de navigation (document dans lequel figure le nombre maximal de personnes qui peuvent être présentes à bord). Il sera également demandé la liste d'équipage, les diplômes des membres d'équipage, les contrats de travail et les aptitudes médicales de tous les marins présents à bord.
- Dans le cadre d'un navire armé en NUP, le registre de vérification spéciale tel que défini en annexe de la division 240 peut être demandé. Si le navire est armé en NUC, il s'agit du document de visite périodique avec la vérification des prescriptions émises par le centre de sécurité des navires.
- Tous les éléments de sécurité tels que définis dans la division 240 de la zone dans laquelle se trouve le navire à l'instant du contrôle (si absence d'équipements individuels de flottabilité, vérification que tous les plongeurs portent leur combinaison).

- Si présence d'un passager non plongeur à bord : le contrôleur ira s'entretenir avec lui afin de savoir s'il a payé pour cette prestation ou non. Dans le cadre d'un NUC, un contrôle de son ticket de transport peut être demandé.
- Enfin, le contrôleur des affaires maritimes est en droit d'inspecter toutes les parties du navire, uniquement en cas de suspicion d'infraction (ex : source de pollutions maritimes, pêche illégale avec présence de captures ou de harpons à bord etc...).

De plus, un agent des affaires maritimes peut relever toute infraction à la navigation maritime...il peut ainsi observer un navire de plongée dans une zone soumise à réglementation spéciale (ex : zones où la plongée est interdite ou la vitesse réglementée...) avant d'intervenir et d'orienter le contrôle.

### **Et en cas d'infraction ?**

Il faut ici dire que le procès-verbal rédigé sera au nom du chef de bord au moment du contrôle (et non au président de l'association ou du CODEP même si l'armateur sera également renseigné dans la procédure).

Les informations suivantes seront collectées :

- Nom et prénoms du mis en cause
- Date et lieu de naissance
- Adresse et numéro de téléphone
- Filiation : nom du père et nom de jeune fille de la mère

Une fois le procès-verbal rédigé, le chef de bord mis en cause sera convoqué, soit à la délégation mer et littoral de son département, soit dans une gendarmerie proche de son domicile pour y être entendu. A l'issue, il connaîtra la nature de sa sanction (sanction administrative, avertissement et rappel à la loi, amende ou passage au tribunal pour jugement).

### **3.3) Quelques conseils d'un contrôleur**

Un contrôle de l'autorité maritime en mer arrive toujours au moment où on s'y attend le moins et peut donc se révéler anxiogène. Cependant, la majorité des contrôles se font de manière aléatoire et ne consistent qu'en des inspections dites « de routine ». Les inspections ciblées existent mais sont plus rares.

Afin que tout se déroule au mieux, nous pouvons donner les conseils suivants :

- **Toujours veiller le canal 16 :**

En effet, en plus d'être une disposition réglementaire obligatoire depuis la dernière version de la division 240, l'autorité maritime prendra contact avec le chef de bord sur le canal 16 pour s'annoncer. Une fois le contact établi, il sera immédiatement demandé de dégager sur un autre canal pour la suite des opérations.

Le contact préalable à la radio n'est pas obligatoire, le moyen nautique de l'autorité maritime peut très bien se rapprocher pour se mettre à portée de voix du bateau du club de plongée pour donner leurs directives.

- **Faciliter l'accès à bord de l'équipe de contrôleurs :**

Une fois le contact établi avec l'autorité maritime, des consignes seront données au navire de plongée pour permettre l'accès à bord des contrôleurs. Tout doit être fait pour faciliter la manœuvre. Il peut être demandé de couper le moteur, de naviguer à une certaine vitesse dans une direction donnée, de dégager un accès à bord... La même chose sera d'ailleurs demandée lors du départ de l'équipe de contrôleurs.

- **Avoir tous les documents du navire et des chefs de bord sur un même support :**

Les documents demandés sont toujours les mêmes : permis du chef de bord, carte de circulation du navire, certificats de révision des engins de sécurité... Pour un NUC : permis d'armement et de navigation, aptitudes médicales, diplômes et contrats d'engagement des marins notamment.

Aussi, regrouper tous ces documents dans un même classeur par exemple peut simplifier le contrôle. Des copies de ces documents sont valables aux yeux des contrôleurs, aussi le responsable du moyen nautique du club peut se charger de créer ce support avec notamment, les permis de tous les chefs de bord potentiels du club. De plus, cela montre aussi à l'équipe de contrôleurs le « sérieux » de la structure de plongée dans le suivi de son navire et de la gestion administrative de ses chefs de bord.

- **Montrer rapidement aux contrôleurs les éléments de sécurité demandés :**

Tous les éléments de sécurité tels que définis dans la division 240 seront demandés. Idéalement, il faudrait que ces derniers soient très rapidement accessibles. Il peut en effet être reproché une difficulté d'accès à ces équipements dans le cas contraire (ex : des feux à main ou un extincteur à fond de cale...).

- **Répondre à toutes les sollicitations des contrôleurs :**

Le contrôleur est en droit de demander de visiter une partie particulière du navire, ou d'inspecter par exemple des sacs ou autres compartiments (principalement dans le cas d'une suspicion d'activités de pêche maritime). Également, dans le cadre d'une suspicion d'utilisation du navire de plongée comme navire à passager (faux « NUC »), le contrôleur peut aller s'entretenir avec d'autres personnes que le chef de bord.

Très souvent, un contrôle d'un navire support de plongée se fera également avec des contrôleurs du service jeunesse et sport afin que l'activité « plongée » soit également contrôlée (contrôle des fiches de sécurité, de l'armement de sécurité plongée, des diplômes des moniteurs etc...).

Il est évident que toutes ces démarches demandent un certain temps, aussi, et même si cela semble normal : ne pas manifester son agacement ou faire des remarques sur le temps ou le déroulé du contrôle ne peut qu'aider au bon déroulement de ce dernier.

## **Et en cas d'infraction ?**

A l'issue du contrôle, un compte-rendu sera immédiatement donné au chef de bord. Il est ici important de rappeler la lourdeur des sanctions encourues pour le chef de bord, qui ne sont que des contraventions de classe 5 au minimum (amendes pouvant aller jusqu'à 1 500 euros) quand ce ne sont pas des délits.

Le contrôleur connaît parfaitement ces sanctions...c'est donc le discernement qui va l'inciter à relever ou non l'infraction, surtout si l'infraction peut paraître anodine (ex : un extincteur dont la date de péremption est dépassée de deux ou trois mois, un excès de vitesse supérieur de quelques nœuds à la vitesse limite etc...).

Reconnaître l'infraction sans chercher à la contester, montrer sa bonne volonté et son souhait d'être plus vigilant à l'avenir et de se mettre aux normes sont des facteurs qui peuvent donc influencer

le fait que l'infraction soit immédiatement relevée ou qu'une alternative soit trouvée : par exemple, celle de donner un délai pour que les défauts relevés soient rectifiés.

## **4) PROPOSITION DE CURSUS DE FORMATION DE CHEF DE BORD**

Devant l'importance des responsabilités du chef de bord, il paraît essentiel que ce dernier soit suffisamment formé afin de répondre aux exigences qui seront les siennes. Le permis côtier, obligatoire pour accéder au MF1 (programme défini dans l'arrêté du 28 septembre 2007, modifié par l'arrêté du 22 avril 2022, relatif au permis de conduire des bateaux de plaisance à moteur), permet notamment de se familiariser en un temps de cinq heures minimum en cours théoriques avec les thèmes suivants :

- Le balisage des côtes, les règles de barre et de route, les signaux, les feux et marques des navires
- Les règles de navigation et de sécurité entre navires de plaisance et entre navires de plaisance et navires professionnels, la réglementation relative au titre de conduite des bateaux de plaisance à moteur, la responsabilité du chef de bord et ses conséquences juridiques.
- Des connaissances élémentaires du service mobile maritime, du système mondial de détresse et de sécurité en mer et du bon usage d'une station radioélectrique fonctionnant dans la gamme des ondes métriques.
- Notions d'autonomie en matière de carburant, la protection de l'environnement, la météorologie, l'initiation à la lecture d'une carte marine.

La formation pratique doit, pour sa part, durer un minimum de 3h30 dont 2h de conduite effective. Les cinq objectifs majeurs à atteindre sont les suivants :

- Assurer la sécurité individuelle et collective de l'équipage, être sensibilisé à l'importance d'une formation à l'utilisation des moyens de communications embarqués, être sensibilisé aux risques liés aux hélices ;
- Décider de l'opportunité d'une sortie en fonction d'un bulletin météorologique, respecter le balisage et identifier les obstacles sur une zone de navigation ;
- Être responsable de l'équipage et du bateau, utiliser à bon escient les moyens de détresse, respecter le milieu naturel ;
- Maîtriser la mise en route du moteur, la trajectoire et la vitesse du navire, l'arrêt de la propulsion, la marche arrière et l'utilisation des alignements ;
- Accoster et appareiller d'un quai, mouiller, prendre un coffre et récupérer une personne tombée à l'eau. Les élèves doivent porter lors des sessions de formation pratique une tenue adaptée permettant d'accomplir en toute sécurité l'ensemble des objectifs de la formation ainsi que le port de l'équipement individuel de flottabilité.

Ce programme peut sembler très complet mais, au regard du temps donné pour aborder toutes ces notions (en comparaison, un capitaine 200 se fait en moyenne en 450h de cours, un BACPN autour de 110h), il semble évident que les lauréats de ce permis n'ont qu'une vision superficielle du vrai rôle du chef de bord et ne peuvent pas être immédiatement opérationnels ou ne se sentent

tout simplement pas suffisamment en confiance pour endosser cette fonction dans un club de plongée.

De plus, les programmes de formation des permis plaisance ne prennent pas en compte les spécificités de notre activité (matérialisation d'un site de plongée avec une bouée, mise à l'eau des plongeurs, récupération...), ni les spécificités géographiques/météorologiques locales.

Enfin, chaque bateau réagit différemment aux manœuvres et nécessite obligatoirement une période de prise en main obligatoire, même pour un pilote aguerri sur d'autres navires.

Pour toutes ces raisons, il me paraissait envisageable de proposer un cursus chef de bord qui permettrait plus facilement, à tout nouveau diplômé du permis plaisance, et qu'il soit moniteur ou non, d'endosser ce rôle essentiel dans un club de plongée.

Cette formation pourrait être menée par le responsable bateau du club (ou toute autre personne ayant suffisamment d'expérience locale de navigation et d'ancienneté dans le club) et consisterait en un ou deux cours théoriques selon l'expérience du candidat et deux cours pratiques avec une fiche individuelle de suivi.

#### **4.1) Programme théorique**

Commencer par la théorie est essentiel, déjà pour évaluer les connaissances du candidat chef de bord qui permettra d'affiner sa formation, mais surtout pour se familiariser avec le bateau du club à quai et l'environnement local avant de commencer la pratique. J'imagine un cursus en six points principaux. Après un rappel sur les responsabilités du chef de bord, les trois premiers points théoriques, qui peuvent être abordés uniquement en salle, sont les suivants :

- 1) Présentation des zones de navigation locales avec toutes les particularités géographiques et réglementaires : vitesses dans le port ou le chenal d'accès, zones éventuelles interdites à la navigation ou restreintes, présence de risques à la navigation comme des rochers ou récifs avec itinéraires adaptés pour éviter ces risques, partage du plan d'eau avec d'autres activités, cas éventuel des marées, particularités météorologiques locales avec lieux de prise d'information.
- 2) Points de sécurité : aborder les manœuvres permettant la mise à l'eau et la récupération des plongeurs, les manœuvres de sécurité générales (homme à la mer, mouillage etc), les relations et partage des tâches avec le DP en cas d'accident (si le DP est différent du chef de bord), la communication avec la VHF avec les canaux utilisés dans la région géographique considérée, cas des situations d'urgence avec un plongeur accidenté conscient et inconscient.
- 3) Notions de mécanique : les différents circuits (refroidissement, carburant, graissage, électrique...), les pannes courantes éventuelles, les vérifications à faire avant et après la sortie en mer, l'entretien courant et les limites techniques du navire.

Les trois points suivants doivent être abordés à proximité du navire :

- 4) Les éléments de sécurité tels que définis dans la division 240 avec une présentation de chacun de ces équipements et leur emplacement à bord du navire du club.

- 5) Les procédures de mise en route et de fin de sortie, retour sur les différents circuits et les vérifications vus au point 3 avec les vannes associées et les procédures d'urgence.
- 6) Utilisation de l'électronique : fonctionnement du GPS, savoir tracer une route sur l'ordinateur de bord, savoir utiliser le sondeur et, de manière plus générale, être capable d'utiliser toutes les fonctionnalités essentielles à la navigation locale sans oublier l'utilisation de la VHF.

Ce programme est évidemment adaptable selon le profil du candidat mais paraît essentiel avant d'aborder la partie pratique qui consisterait en deux sorties minimums avant que le nouveau chef de bord soit considéré comme autonome.

## 4.2) Programme pratique

Cette formation se fait par compagnonnage, ainsi la première sortie en mer se ferait sous la responsabilité du formateur avec le candidat chef de bord qui le suivrait comme observateur avec quelques prises en main du navire.

Les rôles seraient inversés dans la seconde sortie. Une troisième sortie pourrait être envisagée en cas, par exemple, de conditions météorologiques très différentes, si le candidat en fait la demande ou si le formateur le juge nécessaire.

Les points à travailler sont les suivants :

- **Avant la plongée :** Prise de la météo, vérification des niveaux d'huile et de carburant, ouverture des circuits, vérification du bon emplacement des équipements de sécurité, démarrage moteur et appareillage, faire route en respectant la signalisation et la réglementation locale, utiliser le GPS pour tracer une route et le sondeur pour contrôler son environnement, avertir éventuellement la capitainerie ou les autorités maritimes d'une sortie en mer à la VHF, veiller le canal 16.
- **Sur le site de plongée :** Mouiller une bouée pour matérialiser la zone, mouillage à l'ancre, manœuvres pour la mise à l'eau des plongeurs, surveiller la zone de plongée, manœuvres pour récupérer les plongeurs, récupérer la bouée. Exercices d'une situation d'urgence (cette partie peut nécessiter une sortie complète, on peut donc là dissocier de tout le reste et là travailler une fois que toutes les autres compétences sont validées).
- **Après la plongée :** Faire le plein du navire, accostage (bâbord et tribord), fermeture des circuits, nettoyage du navire.

Le candidat chef de bord aurait une fiche de suivi individuelle :

<b>FICHE DE SUIVI DE FORMATION CHEF DE BORD</b>				
<b>COMPETENCES</b>		<b>SEANCE 1</b> Formateur:	<b>SEANCE 2</b> Formateur:	<b>SEANCE 3</b> Formateur:
<b>AVANT LA SORTIE</b>	Prise des infos météo			
	Ouverture des circuits et vérifications des niveaux d'huile et carburant			
	Vérification des équipements de sécurité et de leur localisation			
	Démarrage et appareillage			
	Accueil plongeurs			
	Mise en route et appareillage			
<b>PENDANT LA SORTIE</b>	Faire route en respectant la réglementation locale			
	Utilisation du GPS			
	Utilisation du sondeur			
	Utilisation de la VHF			
	Mouillage d'une bouée matérialisant le site de plongée et récupération			
	Mise à l'eau des plongeurs			
	Surveillance zone de plongée			
	Récupération des plongeurs			
	Mouillage à l'ancre			
<b>LA SITUATION D'URGENCE</b>	Faire route vers l'accidenté			
	Aide hisser victime consciente			
	Aide hisser victime inconsciente			
	Rappel plongeurs en immersion			
	Communication VHF			
	Préparation matériel de sécurité			
	Aide moniteur / DP			
<b>APRES LA SORTIE</b>	Accostage bâbord et tribord			
	Faire le plein du navire			
	Procédures d'arrêt et fermeture des circuits			
	Nettoyage du navire			

Devant le besoin évident de formation des chefs de bord « plongée » fraîchement diplômés d'un permis de conduire des bateaux à moteur, nous pouvons nous poser la question de l'utilité de devoir posséder un tel diplôme pour le passage de l'examen du MF1.

En effet, de nombreux postulants au MF1, notamment des clubs de l'intérieur, passent leur permis bateau par obligation, mais n'en ont finalement jamais l'utilité dans leurs clubs respectifs. D'autres ne souhaitent tout simplement pas s'investir dans ce rôle et préfèrent limiter leurs responsabilités au rôle de directeur de plongée.

En revanche, des plongeurs avec un niveau inférieur peuvent tout à fait se trouver un intérêt pour cette fonction, aussi ce genre de formation club « chef de bord plongée » pourrait s'ouvrir à tout pilote qui en montrerait son intérêt et pas seulement aux moniteurs par obligation.

## CONCLUSION

Le chef de bord dans un club de plongée a un statut fondamental : il est, certes, un très bon pilote ; mais doit aussi connaître les limites techniques et réglementaires de son navire et de la zone dans laquelle l'activité est pratiquée.

En effet, un navire peut être classé navire de plaisance à usage de formation ou navire de plaisance à utilisation commerciale avec des prérogatives et limites d'utilisation différentes que les clubs et chefs de bord doivent connaître pour ne pas se mettre en infraction.

Responsable de la sécurité des plongeurs qu'il transporte, le rôle du chef de bord est à mettre en parallèle avec celui du directeur de plongée : les deux doivent agir ensemble pour garantir la réussite d'une sortie plongée.

Le chef de bord est capitaine de son navire, et doit donc rendre compte de toute infraction relative à la sécurité, à la navigation ou encore au suivi administratif du navire devant l'autorité maritime française.

Dans tous les cas et quel que soit le statut du navire, que ce dernier soit un navire à utilisation personnelle de formation ou un navire à utilisation commerciale, le chef de bord, qu'il soit professionnel ou non, doit être correctement formé pour pouvoir exercer parfaitement son rôle dans un club de plongée.

Il paraît évident aujourd'hui que la formation de chef de bord spécifique dans un club de plongée n'est pas assez adaptée à notre activité avec, pour conséquence, une difficulté croissante de trouver des effectifs et une responsabilité toujours plus importante donnée aux directeurs de plongée qui exercent régulièrement les deux rôles.

Une meilleure connaissance de la réglementation et des responsabilités propres au chef de bord conjuguées à une formation pratique spécifique autour de notre activité peut être une première étape afin que tout nouveau titulaire d'un diplôme de conduite des bateaux à moteur appréhende moins ce rôle et puisse même se sentir valorisé d'être l'un des acteurs essentiels d'un club de plongée.

## ANNEXE 1

### ANNEXE 240-A.2 REGISTRE DE VÉRIFICATION SPÉCIALE

Le registre de vérification spéciale doit être rempli et visé annuellement par la personne responsable, au sein de la structure ou l'entreprise, de l'entretien du navire.

Ce document permet à l'utilisateur du navire de vérifier que l'entretien du navire et le suivi de son matériel de sécurité sont réalisés régulièrement. La vérification engage la responsabilité de l'exploitant du navire (personne physique ou morale).

Les documents justificatifs comme des factures ou attestations fournis par des professionnels peuvent être demandés lors d'un contrôle à terre.

Le chef de bord doit avoir pris connaissance de ce document avant de prendre la mer.

Sur les navires habitables, ce document doit pouvoir être présenté, en mer, à tout moment aux agents de contrôle.

<b>Nom du navire :</b>				
<b>Propriétaire :</b>	Particulier	Association	Société	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Armement :</b>	Basique	Côtier	Semi-hauturier	Hauturier
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Activité :</b>	Formation	Location	Mise à disposition	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Nom de la structure en charge de l'exploitation du navire :</b>	_____			
	_____			

#### **I- Matériel de sécurité**

Vérifications	Dates des tests ou vérifications des validités	Noter les dates limites matériels (capsules de gaz, dispositifs lumineux, pyrotechnie):	Observations
Équipements individuels de flottabilité (nombre, flottabilité en N, état général)		Date :	
Harnais et sauvegardes (longes)			
Dispositif de remontée à bord			

Vérifications	Dates des tests ou vérifications des validités	Noter les dates limites matériels (capsules de gaz, dispositifs lumineux, pyrotechnie):	Observations
Essai du dispositif d'arrêt automatique			
Dispositif lumineux		Date :	
Dispositif d'assèchement			
Moyen(s) lutte incendie		Date(s) de péremption :	
Dispositif de remorquage			
Essai dispositif de remontée d'une personne tombée à l'eau			
Feux à main		Date :	
Fumigènes		Date :	
VHF fixe			
VHF portable			
Système de positionnement par satellite			
Compas magnétique			
Trousse de secours			
Journal de bord	Date de mise en service :		
Radiobalise de localisation des sinistres		Date :	
Sondeur électronique			
Plan affichant la localisation du matériel de sécurité			
Instructions en cas d'incendie, envahissement et abandon			
<b>Engins collectifs de sauvetage</b>			
Radeau(x) ; Type(s) et N°..... .....	Dates des tests ou contrôle des validités	Noter les dates limites :	
Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)			

## II- Le navire

<b>Coque et construction</b>		
Vérifications	Date	Observations
Inspection visuelle extérieure coque et pont		

<b>Coque et construction</b>		
Vérifications	Date	Observations
Inspection visuelle intérieure structure		
Fonctionnement panneau(x) et hublot(s)		
Intégrité liaison coque/pont		
État davier(s) de mouillage		
État taquets d'amarrage		
Lisibilité plaque du constructeur		
Lisibilité de l'immatriculation		
Conformité immatriculation au titre de navigation		
Fonctionnement passe-coque(s)		
Fonctionnement vanne(s)		
<b>Autres points vérifiés :</b>		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Carénage		
Changement anode(s)		
Changement passe-coque(s)		
<b>Autres actions :</b>		
Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)		

<b>Appareil à gouverner</b>		
Vérifications	Date	Observations
Absence de points durs		
Absence de jeu excessif		
<b>Autres points vérifiés :</b>		
Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)		

<b>Propulsion</b>		
Vérifications	Date	Observations
Essais mise en marche/arrêt		
Niveau(x) des fluides		
Contrôles des courroies, filtres, réalisation des vidanges et des graissages (conformément aux prescriptions du constructeur)		
Contrôle du circuit de refroidissement		
État helice(s) et tuyère(s) / anodes		
Entretien crépine(s)		
Capacité du réservoir à carburant		
État de la jauge à carburant		
<b>Autres points vérifiés :</b>		
Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)		

<b>Mouillage</b>		
Vérifications	Date	Observations
Contrôle général de la ligne de mouillage, de l'ancre à l'étalingure		
Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)		

<b>Feux de signalisation</b>		
Vérifications	Date	Observations
Essai des feux réglementaires de route et mouillage		
<b>Autres points vérifiés :</b>		

<b>Assèchement</b>		
Vérifications	Date	Observations
Essai des pompes et moyens d'assèchement		
État et fixation des aspirations		
État tuyautage(s)		
<b>Autres points vérifiés :</b>		

Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)		

<b>Gréements dormants et dispositif de prévention de chute par-dessus bord</b>		
Vérifications	Date	Observations
Fixation des moyens de secours : radeau(x), bouée(s), portique(s) et superstructure(s)		
Contrôle de l'accastillage installé, et vérification visuelle de tous les textiles et câbles		
État et tension filière(s) et chandeliers		
Recherche visuelle des fractures et usures sur : mat(s), bôme(s), tangons, filières et lignes de vie. Vérification de l'accastillage des textiles et câbles		
Actions	Date	Détail de l'intervention
Entretien ligne(s) de vie		
Entretien filière(s)		
Entretien haubanage(s)		
Entretien accastillage de pont		
<b>Autres actions :</b>		
Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)		

<b>Gaz et électricité</b>		
Vérifications	Date	Observations
Circuit gaz		Dates des pièces nécessitant un renouvellement régulier recommandé ; péremption des flexibles.
Contrôle des fixations batteries		
Observations et visa de l'autorité maritime (en cas de contrôle)		

**ANNEXE 2****ARTICLE ANNEXE 240-A.6 :****DECLARATION PREALABLE A L'UTILISATION D'UN NAVIRE  
OU D'UN VEHICULE NAUTIQUE A MOTEUR PROPOSE A  
LA LOCATION OU AU PRÊT**

(Créée par arrêté du 11/10/2024)

La conduite d'un navire à moteur ou d'un véhicule nautique à moteur est soumis à la possession d'un titre de conduite.

Le locataire / l'emprunteur s'engage sur l'honneur, par la présente déclaration, à respecter la réglementation relative aux obligations du chef de bord, à l'emport du matériel d'armement et de sécurité et à l'obtention du titre de conduite.

La conduite du navire ou du VNM loué ou prêté par une tierce personne n'est pas autorisée, sauf si cette dernière a rempli la rubrique « second conducteur ».

Entre les soussignés :	Identité du loueur / du prêteur <sup>1</sup> :
	(Si loueur) : Nom de la société
	(Si prêteur) : Nom : Prénom :
	Adresse postale :
	Identité du locataire / de l'emprunteur :
	Nom : Prénom :
	Adresse postale :
	Titre de conduite (type et n° du permis) :
	Nationalité du titre :
Identification du VNM	N° d'enregistrement du navire / VNM :
Second conducteur	Nom : Prénom :
	Adresse postale :
	Titre de conduite (type et n° du permis) :
	Nationalité du titre :
Clauses commerciales	

Fait à \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_,

Signature du locataire/emprunteur

Signature du loueur/prêteur

<sup>1</sup> Rayer la mention inutile