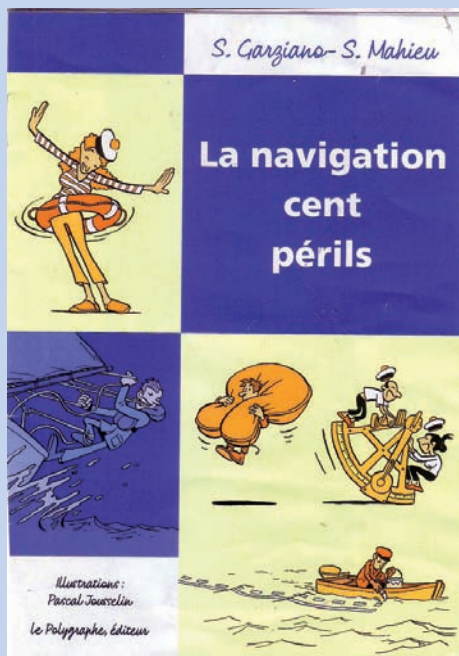


La navigation cent périls



Ouvrage de référence : «La Navigation Cent Péril» - Auteurs : Stéphane Garziano et Stéphane Mahieu - Illustrations : Pascal Jousselein
 Editeurs : Le Polygraphe, Editeur
 Cet ouvrage est en vente dans toutes les bonnes librairies maritimes.

ASSISTANCE EN MER

Tout navire est tenu de porter assistance à condition que cela ne le mette pas lui-même en danger, ni son équipage ou ses passagers. Cette règle s'applique également au plaisancier.

Le grand principe de l'assistance en mer est la gratuité du sauvetage des personnes. Aucune rémunération ne peut être exigée à ce titre.

Il en va autrement de l'assistance aux biens et leur sauvegarde. Il convient alors de distinguer le remorquage de l'assistance proprement dite :

- Le remorquage donne lieu à la passation d'un contrat de service pour une rémunération forfaitaire négociée. Tout navire peut proposer le remorquage, mais c'est le chef de bord* qui choisit d'accepter ou non en dernier ressort. Il est important de savoir à l'avance si votre contrat d'assurance prend en charge ces frais ;

- On parle d'assistance lorsque le navire est en danger de se perdre. L'action d'assistance aux biens donne lieu à rémunération. La loi relative aux évènements de mer précise que « tout fait d'assistance ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération ». Cette dernière doit donc tenir compte des circonstances de l'intervention, des moyens engagés et de la valeur des biens sauvés. Elle ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Le chef de bord est responsable de l'observation des différents règlements maritimes (respect du RIPAM*, du balisage, des limitations de vitesse, obéissance aux injonctions des bâtiments en mission de police, devoir d'assistance,...).

* RIPAM : Règlement international pour prévenir les abordages en mer (précisions disponibles dans le guide).

ATTENTION AUX FAUSSES ALERTES !

Du simple canular à la mauvaise manipulation, les fausses alertes représentent 15 % des appels reçus par les « CROSS » chaque année. Parfois l'alerte est vite désamorcée, mais souvent des moyens doivent être engagés pour s'assurer qu'il n'y a pas de problème.

Les périodes les plus critiques sont les 14 juillet, 15 août et le réveillon du jour de l'an, durant lesquelles de nombreuses fusées de détresse sont tirées. Et si parmi ces nombreux tirs il y avait un navire réellement en détresse ? Le fait d'actionner une fusée de détresse, d'appeler au secours sans vraiment être en danger est sévèrement puni par la loi.

Si vous êtes à l'origine d'une fausse alerte, prévenez le CROSS sans délai. Vous éviterez la mise en place d'un dispositif de recherche coûteux et la mobilisation de nombreux sauveteurs.

L'échelle de Beaufort

(Echelle anémométrique – Vitesse du vent) L'échelle de Beaufort indique la vitesse moyenne du vent hors rafales. Elle a été inventée en 1805 par l'amiral britannique Francis Beaufort (1774-1857). Elle est à considérer en relation avec l'échelle de Douglas (état de la mer). Les catégories de conception des navires de plaisance font référence à l'échelle de Beaufort.

Degré	Termes descriptifs	Vitesse moyenne (en noeuds)	Vitesse moyenne (km/h)	Etat de la mer
0	Calme	inférieur à 1	inférieur à 1	Comme un miroir
1	Très légère brise	1 à 3	1 à 5	Quelques rides
2	Légère brise	4 à 6	6 à 11	Vaguelettes ne déferlant pas
3	Petite brise	7 à 10	12 à 19	Les moutons apparaissent
4	Jolie brise	11 à 16	20 à 28	Petites vagues nombreux moutons
5	Bonne brise	17 à 21	29 à 38	Vagues modérées, moutons, embruns
6	Vent frais	22 à 27	39 à 49	Lames, crêtes d'écume blanche, embruns
7	Grand frais	28 à 33	50 à 61	Lames déferlantes
8	Coup de vent	34 à 40	62 à 74	Tourbillons d'écume à la crête des lames, traînées d'écume.
9	Fort coup de vent	41 à 47	75 à 88	Lames déferlantes Grosses à énormes, visibilité réduite par les embruns
10	Tempête	48 à 55	89 à 102	
11	Violente tempête	56 à 63	103 à 117	
12	Ouragan	≤ 64	≥ 118	