

EN MER, LE 16 EST VOTRE MEILLEUR AMI !



EN CAS DE DIFFICULTÉ, CONTACTEZ LE COSS NC
en appelant sur le **canal 16** (VHF marine) ou
en **composant le 16** (fixe et mobile - appel gratuit).

GUIDE DE LA SÉCURITÉ EN MER



EN CAS DE DIFFICULTÉ, CONTACTEZ LE COSS NC

en appelant sur le **canal 16** (VHF marine) ou
en **composant le 16** (fixe et mobile - appel gratuit).

SOMMAIRE

1. AVANT DE PARTIR, AYEZ LE BON SENS MARINp.04
2. MÉTÉO MARINEp.06
3. MATÉRIEL DE SÉCURITÉp.10
4. CONFORMITÉ DU NAVIREp.14
5. ASTUCES POUR NAVIGUER EN SÉCURITÉp.16
6. COMMUNIQUER EN MERp.20
7. SE SAUVER ET SAUVER LES AUTRESp.26
8. BALISAGE MARITIMEp.30
9. PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MERp.36
10. À CHAQUE ACTIVITÉ SES RÈGLESp.40
11. LA CO-NAVIGATIONp.50
12. PÊCHE ET RESPECT DE L'ENVIRONNEMENTp.52
13. POUR EN SAVOIR PLUSp.56



AVANT DE PARTIR AYEZ LE BON SENS MARIN

EN CAS DE DIFFICULTÉ, CONTACTEZ LE COSS NC

en appelant sur le **canal 16** (VHF marine) ou
en **composant le 16** (fixe et mobile - appel gratuit).

RESPECTEZ LES CONDITIONS D'UTILISATION

Chaque navire ou engin a des conditions d'utilisation qui lui sont propres.

Qu'il s'agisse :

- de la capacité d'emport de passagers et de la charge maximale ;
- de la puissance de motorisation maximale autorisée par le constructeur ;
- de la distance d'éloignement d'un abri ou des limites imposées par sa catégorie de conception ;
- du matériel de sécurité obligatoire ;

Pour votre sécurité, veillez à les connaître et les respecter.

PRENEZ CONNAISSANCE DES ZONES DE NAVIGATION

Renseignez-vous sur les zones de navigation envisagées et sur leurs caractéristiques : courant, nature de la côte, dangers à la navigation, réserves naturelles, zones de cultures marines...

Prenez soin de vérifier les conditions d'accès à certains îlots compte tenu de la réglementation provinciale.

Faites particulièrement attention aux vents de terre qui portent au large et rendent les retours difficiles ! En cas de difficulté : ne quittez jamais votre embarcation et ne tentez pas de rejoindre le rivage à la nage. Attirez l'attention en mettant en œuvre vos moyens de repérage (lumineux en particulier).

Servez-vous des cartes marines pour planifier votre sortie en mer.

Enfin, renseignez-vous sur les avis aux navigateurs en vigueur et les manifestations nautiques déclarées, informations accessibles sur le site du COSS NC :

www.mrcc.nc/information-nautique

TESTEZ VOS CONNAISSANCES

Apprenez les éléments clés de la pratique de votre activité sportive avec des enseignants diplômés ; vérifiez régulièrement votre niveau de compétences. Prenez connaissance des réglementations locales et des consignes des clubs sportifs ou associations (cf. rubrique « pour en savoir plus »).

PRÉVENEZ ET NE PRATIQUEZ PAS SEUL

Avant votre départ en mer, pensez à prévenir un proche de vos intentions : destination et jour/heure de retour. Ces informations sont primordiales dans le déclenchement d'une alerte. Dans le même esprit, évitez de pratiquer une activité de manière isolée, notamment les sports nautiques. Un problème qui se surmonte à plusieurs est difficilement gérable lorsque l'on est seul en mer.

VÉRIFIEZ VOTRE MATÉRIEL

Veillez à ce que tout le matériel de sécurité soit en bon état et adapté à votre activité nautique. Un équipement individuel de flottabilité par personne doit être embarqué sur les navires ; il doit être porté lors d'une activité sur les autres embarcations.

LE LANGAGE DU MARIN

Tribord : droite

Bâbord : gauche

Proue : avant du navire

Poupe : arrière du navire

Mille marin : unité de mesure de distance - un mille marin égale 1852 mètres. À ne pas confondre avec le mille terrestre anglo-saxon égale à 1609 mètres.

Nœud : unité de mesure de la vitesse - un nœud correspond à un mille marin par heure, soit 1 852 mètres par heure.

Amer : point de repère fixe et identifiable sans ambiguïté utilisé pour la navigation maritime (bâtiment à terre, sommet d'une colline, rocher isolé...).

ÉQUIPEZ-VOUS

Enfin, n'oubliez pas de vous protéger du soleil en mer et de vous équiper de lunettes à verres polarisant qui permettent de bien identifier les hauts fonds à travers l'eau claire du lagon !





MÉTÉO MARINE

EN CAS DE DIFFICULTÉ, CONTACTEZ LE COSS NC

en appelant sur le **canal 16** (VHF marine) ou
en **composant le 16** (fixe et mobile - appel gratuit).

CONSULTEZ LA MÉTÉO

Consultez toujours les prévisions locales avant d'effectuer votre sortie : le vent et les conditions de navigation ou de baignade peuvent évoluer rapidement.

- Météo France Nouvelle-Calédonie www.meteo.nc ou +687 36.67.36 (65,25^F CFP TTC/min ou 12,6^F CFP TTC/11s)
- Bulletins diffusés par le COSS NC Canal 65 : bulletin LARGE (4 fois/jour), Canal 66 : bulletin LAGON (1 fois/heure)
- Prévisions locales également affichées dans les capitaineries des ports ou bien diffusées sur certaines radios FM locales.



METEO
Service de la
Météorologie

- En cas de cyclone :
 - suivi des cartes de trajectoires et bulletins : www.meteo.nc
 - suivi des niveaux d'alerte : www.securite-civile.nc

Pour en savoir plus vous pouvez lire ou télécharger le guide météo marine de Nouvelle-Calédonie à

<http://www.meteo.nc/nouvelle-caledonie/mer/guide-mer>

La diffusion de la météo et des avurnav* en VHF

Bulletins Lagon et BMS Lagon	
Canal 66	
1 diffusion toutes les heures sans annonce sur le canal 16	
Bourail	H +00min
Poros	H +00min
Nouméa	H +12min
Ouvéa	H +12min
Voh	H +12min
Canala	H +24min
La Roche Maré	H +24min
Pouébo	H +24min
Prony	H +24min
Belep	H +36min
Lifou	H +36min
Touho	H +36min
Boulouparis	H +48min
Koumac	H +48min
Ile des pins	H +48min
Tadine Maré	H +48min

Bulletins Large et AVURNAV*	
Canal 65	
4 diffusions par jour dans les créneaux 6h à 7h - 11h à 12h - 16h à 17h - 21h à 22h	
Bourail	H +12min
Poros	H +12min
Nouméa	H +24min
Ouvéa	H +24min
Voh	H +24min
Canala	H +36min
La Roche Maré	H +36min
Pouébo	H +36min
Prony	H +36min
Belep	H +48min
Lifou	H +48min
Touho	H +48min
Boulouparis	H +00min
Koumac	H +00min
Ile des pins	H +00min
Tadine Maré	H +00min

*AVURNAV : Avis urgent aux navigateurs

FORCE DU VENT : ÉCHELLE DE BEAUFORT

Degré Beaufort	Terme descriptif	Vitesse moyenne (nœuds)	Vitesse moyenne (km/h)	Observations en mer	Observations sur terre
0	Calme	< 1	< 1	La mer est comme un miroir.	On ne sent pas de vent ; la fumée s'élève verticalement.
1	Très légère brise	de 1 à 3	de 1 à 5	Quelques rides en écaille de poisson, mais sans aucune écume.	On sent très peu le vent ; sa direction est révélée par la fumée qu'il entraîne, mais non par les girouettes.
2	Légère brise	de 4 à 6	de 6 à 11	Vaguelettes courtes aux crêtes d'apparence vitreuse, ne déferlent pas.	Le vent est perçu au visage ; les feuilles frémissent, les girouettes tournent.
3	Petite brise	de 7 à 10	de 12 à 19	Très petites vagues (environ 60 cm de haut) ; les crêtes commencent à déferler, les moutons apparaissent.	Les drapeaux légers se déploient ; les feuilles et les rameaux sont sans cesse agités.
4	Jolie brise	de 11 à 16	de 20 à 28	Petites vagues s'allongeant, moutons nombreux.	Le vent soulève la poussière, les feuilles et les morceaux de papier, il agite les petites branches ; les cheveux sont dérangés, les vêtements claquent
5	Bonne brise	de 17 à 21	de 29 à 38	Vagues modérées (2m de haut), nettement allongées ; beaucoup de moutons ; embruns.	Les yeux sont gênés par les matières dans l'air ; les arbustes en feuilles commencent à se balancer ; des vaguelettes de forment sur les plans d'eau.
6	Vent frais	de 22 à 27	de 39 à 49	Des lames se forment, les crêtes d'écume blanche s'étendent ; d'avantage d'embruns.	Les manches sont gonflées par les côtes, l'utilisation des parapluies devient difficile ; les grandes branches sont agitées ; les fils des lignes électriques font entendre un sifflement.
7	Grand frais	de 28 à 33	de 50 à 61	La mer grossit en lames déferlantes : l'écume commence à être soufflée en traînées dans le lit du vent.	La marche contre le vent devient pénible ; les arbres sont agités en entier.
8	Coup de vent	de 34 à 40	de 62 à 74	Les lames atteignent une hauteur de l'ordre de 5 m ; tourbillons d'écume à la crête des lames, traînées d'écume.	La marche contre le vent est très difficile ; le vent casse des rameaux.
9	Fort coup de vent	de 41 à 47	de 75 à 88	Grosses lames déferlant en rouleaux, tourbillons d'embruns arrachés aux lames, nettes traînées d'écume ; visibilité réduite par les embruns.	Les enfants sont renversés ; le vent arrache les tuyaux de cheminées et endommage les toitures.
10	Tempête	de 48 à 55	de 89 à 102	Très grosses lames déferlantes (9 m de haut) ; écume en larges bancs formant des traînées blanches ; visibilité réduite par les embruns.	(Rarement observé à terre). Les adultes sont renversés ; les arbres sont déracinés, les habitations subissent d'importants dommages.
11	Violente tempête	de 56 à 63	de 103 à 117	Lames déferlantes d'une hauteur exceptionnelle ; mer couverte d'écume blanche ; visibilité réduite.	(Très rarement observé à terre). Ravages étendus.
12	Ouagan	64 et plus	118 et plus	Lames déferlantes énormes (les creux atteignent 14 m), mer entièrement blanche ; visibilité très réduite.	(En principe, degré non utilisé). Ravages désastreux ; violence et destruction.



**METEO
FRANCE**





MATÉRIEL DE SÉCURITÉ

EN CAS DE DIFFICULTÉ, CONTACTEZ LE COSS NC

en appelant sur le **canal 16** (VHF marine) ou
en **composant le 16** (fixe et mobile - appel gratuit).

Dispositions issues de la Division 240. Pour plus d'informations vous pouvez consulter la réglementation dans son intégralité sur dam.gouv.nc en rubrique **SÉCURITÉ navigation et navire**.

UN ÉQUIPEMENT INDIVIDUEL DE FLOTTABILITÉ, C'EST QUOI ?

L'expression « équipement individuel de flottabilité » désigne plusieurs équipements :

- Aide à la flottabilité : 50 newtons – jusqu'à 2 milles d'un abri ;
- Combinaison de protection : porté en permanence, cet équipement protège le torse et l'abdomen. Il doit présenter une flottabilité positive. Il peut remplacer l'aide à la flottabilité de 50 newtons jusqu'à 2 milles d'un abri ;
- Gilet de sauvetage : 100 newtons – jusqu'à 6 milles d'un abri / 150 newtons au-delà de 6 milles d'un abri.

Veillez à ce que le matériel soit bien adapté à la morphologie de chacun, en particulier pour les enfants. L'aide à la flottabilité et le gilet de sauvetage doivent être marqués € ou *.

UN ABRIS :

est un refuge qui permet soit de mouiller, soit d'accoster, qu'il s'agisse dans ce dernier cas d'une mise à quai ou de tirer l'embarcation à sec sur une plage. La qualité de ce refuge varie en fonction des caractéristiques du navire et de la météorologie. Planifier une sortie et choisir ses abris relèvent de la responsabilité du chef de bord.

QUEL ÉQUIPEMENT EN FONCTION DE LA DISTANCE D'ÉLOIGNEMENT :

Dotation basique	Jusqu'à 2 milles d'un abri
Dotation côtière	Jusqu'à 6 milles d'un abri
Dotation hauturière	Au delà de 6 milles d'un abri

Hormis les planches, les embarcations mues par l'énergie humaine, les véhicules nautiques à moteur et les engins de plage, le choix de la distance de navigation par rapport à un abri est laissé à l'initiative du chef de bord. Le matériel de sécurité doit être adapté à l'éloignement envisagé. Il devra également prendre en compte la catégorie de conception pour laquelle le navire a été approuvée.



CIRCUIT D'ALIMENTATION EN CARBURANT :

Pensez à vérifier régulièrement l'intégrité du circuit (réservoir / nourrisse / durites). Une fuite de carburant peut vous mettre en danger grave.

MATÉRIEL OBLIGATOIRE

	Basique	Côtier	Hauturier
Équipement individuel de flottabilité par personne embarquée (ou combinaison portée)	✓	✓	✓
Moyen de repérage lumineux (collectif ou individuel)	✓	✓	✓
Dispositif d'assèchement fixe ou mobile sauf navires auto-videur	✓	✓	✓
Moyen de remonter à bord une personne tombée à l'eau	✓	✓	✓
Dispositif coupe-circuit en cas d'éjection du pilote si moteur(s) hors bord à barre franche de puissance > 4,5 Kw	✓	✓	✓
Dispositif de lutte contre l'incendie (sauf pour les véhicules nautiques à moteur)	✓	✓	✓
Dispositif de remorquage (sauf planches à voile et aérotractées)	✓	✓	✓
Ligne de mouillage appropriée sauf embarcations de capacité < 5 adultes	✓	✓	✓
Pavillon national	si francisé	si francisé	✓
3 feux rouges automatiques à main		✓	✓
Miroir de signalisation		✓	✓
Dispositif de repérage et d'assistance d'une personne tombée à l'eau sauf embarcations de capacité < 5 adultes et tous pneumatiques		✓	✓
Compas magnétique		✓	✓
Règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM)		✓	✓
Document de synthèse du balisage		✓	✓
Carte(s) marine(s)		✓	✓
Feux et moyens prescrits par le RIPAM (partie C)		✓	✓
Signaux sonores et lumineux prescrits par le RIPAM (partie D)		✓	✓
Harnais et longe par personne à bord d'un voilier			✓
Harnais et longe par navire non voilier			✓
Radeau(x) de survie ou annexe(s) de sauvetage			✓
3 fusées à parachutes ou radio VHF/ASN*			✓
2 fumigènes flottants, ou radio VHF/ASN*			✓
Matériel pour faire le point, tracer et suivre une route			✓
Dispositif de réception des prévisions météorologiques marines			✓
Livre des feux tenu à jour			✓
Annuaire des marées			✓
Journal de bord			✓
Trousse de secours (voir fiche La trousse de secours)			✓

*À plus de 6 milles d'un abri, le chef de bord peut choisir de n'embarquer ni fusées à parachutes, ni fumigènes s'il dispose d'une VHF ASN interfacée à un GPS. Cet équipement permet d'envoyer automatiquement sa position au COSS NC en cas de détresse.

QUEL TYPE D'EXTINCTEUR, POUR QUEL NAVIRE ?

Embarcation marquée CE : suivre la préconisation du constructeur dans le manuel du propriétaire. Le constructeur ou son représentant autorisé doit pouvoir vous renseigner.

Embarcation non marquée CE : voir tableaux ci-après.

● SELON LA MOTORISATION

Moteur hors-bord puissance ≤ à 120 kW	Extincteur(s) : la capacité d'extinction est libre. Leur emplacement doit être à moins d'un mètre du poste de barre principal ou du cockpit pour les navires dont la longueur est < 10 m et à moins de 2,5 m pour les autres navires.
Moteur hors-bord puissance > 120 kW	Extincteur(s), capacité minimale totale = 34 B à moins d'un mètre du poste de barre principal ou du cockpit pour les navires dont la longueur est < 10 m et à moins de 2,5 m pour les autres navires.
Moteur in-bord puissance ≤ 120 kW	Extincteur(s), capacité minimale totale = 34 B, mise en oeuvre par orifice obturable donnant dans le local des machines. Sauf véhicules nautiques à moteur.
Moteur in-bord puissance > 120 kW	Extincteur(s) de capacité minimale totale = 68 B, mise en oeuvre par orifice obturable donnant dans le local des machines ou installation fixe conforme à la division 322.

● SELON L'AGENCEMENT ET LES CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE

Cuisine avec appareils électroménagers	Extincteur(s) : capacité totale = 5A/34B ou couverture anti-feu conforme à la norme NF EN 1869.
Foyer à flamme nue	Extincteur(s), capacité totale = 8A/68B ou extincteur(s), capacité totale = 5A/34B + couverture anti-feu situés à moins de 2 m de tout appareil à flamme nue installé en permanence et accessible en cas d'inflammation de l'appareil.
Espace habitable avec couchage	Extincteur(s) de capacité totale = 5A/34B situés à moins de 5 m du milieu d'une couchette quelconque.
Installation électrique du domaine 2 (tensions supérieures à 50 volts en alternatif)	Extincteur(s) de capacité totale = 5A/34B diélectrique.
Navires > 18 mètres	Réseau d'extinction de l'incendie par eau sous pression conforme à l'article 2.47 de la division 240.

La durée de vie et la périodicité des contrôles sont fixées par les fabricants. Le matériel doit être à jour des visites d'entretien si elles sont requises. Les extincteurs doivent être marqués CE (normes NF EN 1869, dernière version en vigueur) ou ✱.

TROUSSE DE SECOURS :

Les navires effectuant une navigation au-delà de 6 milles d'un abri embarquent le matériel d'armement et de sécurité hauturier qui comprend la trousse de secours composée des éléments suivants :

- 1 paquet de 5 compresses de gaze stériles, taille moyenne ;
- Chlorhexidine en solution aqueuse unidosée 0,05 % ;
- 1 coussin hémostatique ;
- 1 rouleau de 4 m de bande de crêpe (largeur 10 cm) ;
- 1 rouleau de 4 m de bande auto-adhésive (largeur 10 cm) ;
- 1 boîte de pansements adhésifs en 3 tailles ;
- 4 paires de gants d'examen non stériles, en tailles M et L.

Tout complément de la trousse de secours est laissé à l'initiative du chef de bord.

Vous pouvez trouver de nombreux renseignements complémentaires sur le site internet du Centre de consultation médicale maritime de Toulouse (CCMM), à l'adresse suivante :

<https://www.chu-toulouse.fr/-centre-de-consultation-medicale-maritime-ccmm>

Attention toutefois à vous référer aux textes applicables en Nouvelle-Calédonie en ce qui concerne la dotation médicale obligatoire.



CONFORMITÉ DU NAVIRE

EN CAS DE DIFFICULTÉ, CONTACTEZ LE COSS NC

en appelant sur le **canal 16** (VHF marine) ou
en **composant le 16** (fixe et mobile - appel gratuit).

Tous les navires de plaisance de 2,50 mètres à 24 mètres, qu'ils soient destinés à une navigation de loisirs ou de sport doivent porter le marquage « CE » ou faire l'objet d'une déclaration de conformité « hors marquage CE » qui attestent de leur conformité à des exigences de sécurité définies par un référentiel technique.

QUELS DOCUMENTS DOIVENT ACCOMPAGNER LE NAVIRE ?

- **Une déclaration UE de conformité (DEC) :** ce document est l'engagement officiel du fabricant ou de son mandataire sur la conformité du bateau à la législation applicable. Il est indispensable pour l'immatriculation. Il doit être rédigé en français. Les DEC en anglais sont acceptées si elles sont rédigées sur le modèle européen recommandé.
- **Un manuel du propriétaire :** Ce manuel doit être dans la langue du pays où le bateau est proposé à la vente, donc en français sur le territoire national. Il fournit les informations nécessaires à l'utilisation en toute sécurité du bateau, et attire l'attention sur l'installation, l'entretien et l'utilisation normale du bateau ainsi que sur la prévention et la gestion des risques.

COMMENT EST IDENTIFIÉ UN NAVIRE DE PLAISANCE ?

Sur le navire doivent figurer :

- **La plaque du constructeur :** cette plaque doit être fixée à demeure sur le bateau. Les informations suivantes doivent y figurer : le nom du fabricant, sa raison sociale ou marque déposée, ainsi qu'une adresse de contact, le marquage « CE », la catégorie de conception du bateau, la charge maximale et le nombre maximal de personnes recommandés par le fabricant.
- **Le numéro d'identification du navire :** ce numéro unique est apposé de façon permanente sur la coque, sur le tableau arrière droit du bateau. Outre la législation, la norme harmonisée EN ISO 10087, dans sa version en vigueur, fixe les dispositions obligatoires sur ce numéro et son apposition.

DE L'IMPORTANCE DU CLASSEMENT DES NAVIRES MARQUÉS « CE »

Les navires marqués « CE » ou faisant l'objet d'une déclaration de conformité sont classés en quatre catégories de conception selon leurs aptitudes à affronter des conditions de mer caractérisées par une vitesse du vent et une hauteur significative de vague.

En fonction du type de navigation pratiquée, le plaisancier doit choisir un navire dont la catégorie de conception lui autorise une telle pratique en toute sécurité.

- **Catégorie de conception A :** navires de plaisance conçus pour des vents qui peuvent dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et pour des vagues qui peuvent dépasser une hauteur significative de 4 mètres, à l'exclusion des conditions exceptionnelles telles que des tempêtes, des tempêtes violentes, des tornades et des conditions maritimes extrêmes ou des vagues énormes (ces conditions excluent les forces 10 et suivantes).
- **Catégorie de conception B :** navires de plaisance conçus pour des vents qui peuvent aller jusqu'à la force 8 comprise et pour des vagues qui peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 4 mètres compris.
- **Catégorie de conception C :** navires de plaisance conçus pour des vents qui peuvent aller jusqu'à la force 6 comprise et pour des vagues qui peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à deux mètres compris.
- **Catégorie de conception D :** navires de plaisance conçus pour des vents qui peuvent aller jusqu'à la force 4 comprise et pour des vagues qui peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 0,30 mètre compris, avec des vagues occasionnelles d'une hauteur maximale de 0,50 mètre.

Les navires de chacune de ces catégories de conception sont conçus et construits pour résister aux paramètres de chacune de ces catégories, en ce qui concerne la flottabilité, la stabilité et les autres exigences pertinentes, et pour avoir de bonnes caractéristiques de manœuvrabilité.



ASTUCES POUR NAVIGUER EN SÉCURITÉ

EN CAS DE DIFFICULTÉ, CONTACTEZ LE COSS NC

en appelant sur le **canal 16** (VHF marine) ou
en **composant le 16** (fixe et mobile - appel gratuit).

SE POSITIONNER EN MER

En mer, il est important de savoir se positionner. En cas de demande d'assistance, il s'agit d'une information primordiale.

Il est possible de se positionner par différents moyens :

- Un appareil électronique de positionnement satellite qui utilise les signaux GPS, GLONASS, GALILEO et qui donne une position immédiate (latitude / longitude). Il peut être équipé d'une fonction de cartographie ;
- Une carte marine à jour de la zone fréquentée ;
- L'utilisation d'un amer (cf. Le langage du marin) et d'une distance par rapport à celui-ci. Cette position peut être améliorée en ajoutant l'azimut (angle dans le plan horizontal entre la direction d'un objet et une direction de référence) grâce à un compas de relèvement.

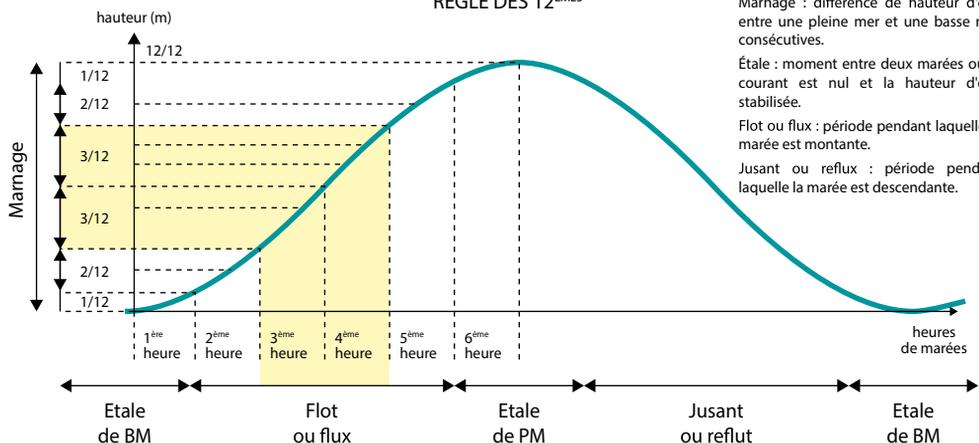
CONNAITRE LES VARIATIONS DE LA HAUTEUR D'EAU EN FONCTION DE LA MARÉE

Avant de prendre la mer, prenez connaissance des heures de la marée haute et de la marée basse.

Afin de savoir si votre navire sera encore à flot à la fin de votre séjour sur l'îlot, la connaissance de la règle des douzièmes permet d'apprécier rapidement l'évolution de la hauteur d'eau en fonction du temps.

Sachez que l'évolution de la hauteur d'eau entre deux marées consécutives n'est pas constante. La diminution ou l'augmentation de la moitié de la hauteur d'eau se situe lors de la 3^{ème} et la 4^{ème} heure, de la période séparant les deux marées.

RÈGLE DES 12^{ÈMES}



ACCÈS AUX OUVRAGES NAUTIQUES

Vous pouvez retrouver sur le site internet du Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM) certains ouvrages gratuits permettant d'approfondir vos connaissances et servant d'ouvrages réglementaires à embarquer à bord de votre navire en fonction de votre distance d'éloignement d'un abri :

<https://diffusion.shom.fr>

LE RISQUE DE COLLISION

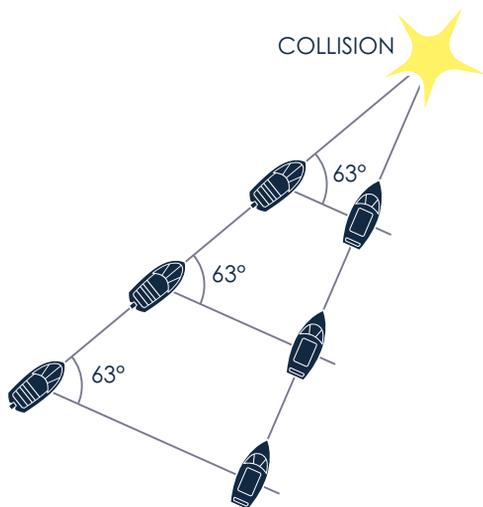
(CF. « PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER »)

Pour identifier si vous êtes en route de collision prenez un relèvement du navire en approche ou bien le gisement en comparant la position du navire approchant avec une structure fixe de votre propre bateau (hauban - balustrade).

Si le relèvement ou le gisement sont constants, il y a risque de collision. Manœuvrez franchement et à temps pour éviter la collision. Plus votre manœuvre sera franche, plus elle sera comprise par l'autre navire.

Relèvement : angle que fait avec le Nord la direction d'un point à terre, d'un bateau.

Gisement : angle formé entre l'axe longitudinal (ligne de foi) du navire et la direction d'un point extérieur



GÉREZ VOTRE AUTONOMIE EN CARBURANT

Chaque année un nombre important d'embarcations de plaisance font l'objet d'une assistance pour un simple manque d'essence. Une sortie en mer ne se fait jamais sans la vérification préalable de la quantité de carburant disponible dans le réservoir.

La consommation d'un navire est très variable. Elle est influencée par :

- les vents et les courants
- la vitesse du navire

Plus la vitesse du navire augmente et plus la consommation augmente. Les courants et vents, s'ils sont contraires à la marche du navire, augmentent de même la consommation en carburant.

Cette surconsommation diminue d'autant votre autonomie. Il est donc nécessaire de prendre en compte une **marge de sécurité de 30%** qui permettra de garantir l'autonomie en carburant du navire durant toute la sortie.

EN MER LA CHUTE NE PRÉVIENT PAS

Évitez l'accident

- Portez votre coupe-circuit
- Adaptez votre vitesse en fonction des conditions météorologiques
- Prévenez le chef de bord ou un équipier lorsque vous vous isolez

Flottez en sécurité

Portez un équipement de flottabilité homologué en toutes circonstances ou au minimum de nuit ou dans des conditions météorologiques dégradées.

Soyez localisable

- Équipez vous d'un moyen lumineux de repérage (lampe flash étanche, cyalume...) ou d'une balise de détresse individuelle (PLB)
- Signalez la situation d'homme à la mer (Man Overboard : MOB) au COSS NC en précisant sa position.

Le navire sur lequel vous embarquez doit être équipé d'un moyen fiable de remonter à bord. Vérifiez le avant d'appareiller.

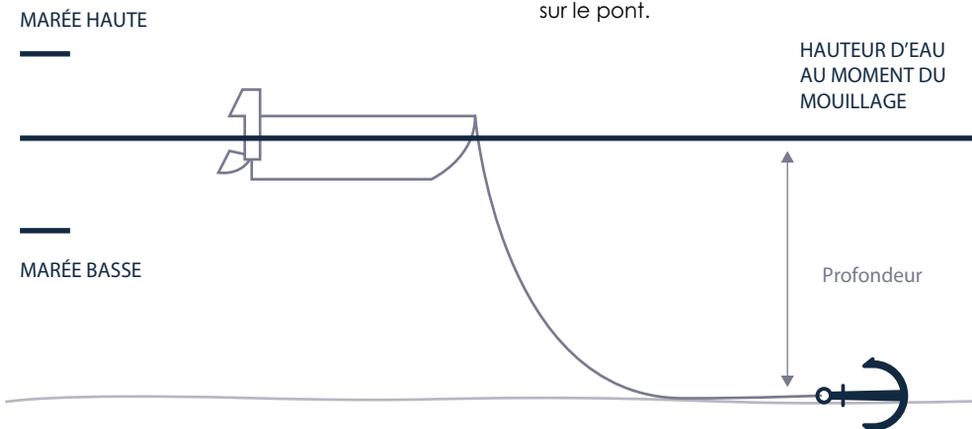
PRENDRE UN BON MOUILLAGE

- **Pour sécuriser votre mouillage**, la longueur de la chaîne et de câblot à filer doit équivaloir environ à 3 fois la profondeur d'eau en prenant compte de l'évolution de la hauteur de marée à venir.

Avant de mettre à l'eau l'ancre, assurez-vous que l'extrémité de la chaîne ou du câblot soit bien arimée au navire et que l'emplacement de l'ancre est dégagé de toutes obstructions.

Tenez compte des conditions de mer, de la direction du vent et des prévisions météorologiques.

- **Choisissez soigneusement votre zone de mouillage**, surtout lorsque certaines espèces sont en train de se nourrir, de couvrir ou lorsqu'il y a des petits :
 - vérifiez que le mouillage choisi ne se trouve pas dans une zone protégée ;
 - mouillez en priorité sur le sable afin de préserver les herbiers et le corail ;
 - soyez vigilant lorsque vous mouillez l'ancre et évitez de la traîner sur le fond : de nombreuses espèces vulnérables vivent et se reproduisent au fond de l'eau ;
 - privilégiez l'amarrage à un corps-mort plutôt que le mouillage sauvage lorsque cela est possible.
- **Limitez la propagation des espèces invasives** en rinçant l'ancre à sa remontée sur le pont.



Longueur de la ligne de mouillage = AU MINIMUM 3 X PROFONDEUR

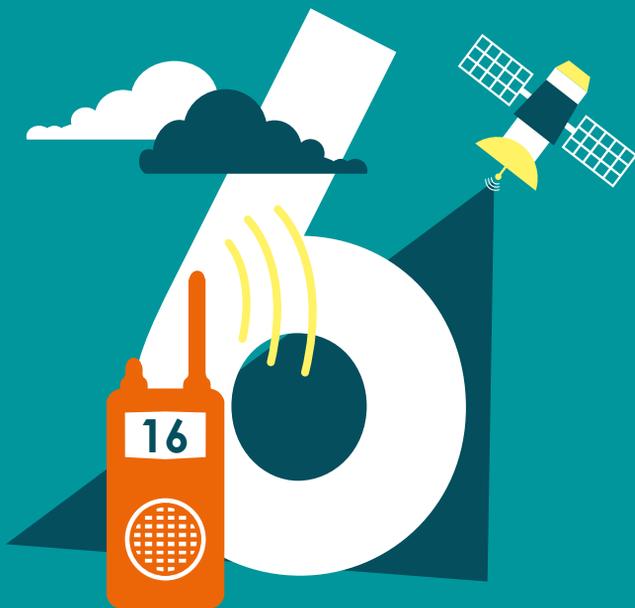
TENIR UN CAP

Tout navire naviguant à plus de 2 nautiques doit posséder un compas magnétique. Avant de partir vérifier sur la carte quel cap suivre pour rejoindre le point de destination. Lorsque l'objectif est en vue, mémorisez le cap indiqué sur le compas et assurez-vous que malgré les mouvements de houle et les courants, vous naviguez à cap constant.



Lorsque vous virez sur la droite, l'indication en degré du compas augmente, lorsque vous virez sur la gauche l'indication diminue.





COMMUNIQUER EN MER

EN CAS DE DIFFICULTÉ, CONTACTEZ LE COSS NC

en appelant sur le **canal 16** (VHF marine) ou
en **composant le 16** (fixe et mobile - appel gratuit).

CONSEILS POUR UNE BONNE UTILISATION

Quel que soit le type de navigation pratiquée, embarquez toujours une VHF, elle est un élément essentiel de votre sécurité. Elle vous permet d'appeler les secours en cas de besoin, d'écouter ce qui se passe autour de vous en veillant le canal 16 et de porter secours ou assistance en cas d'appel d'un autre navire.

Lors de l'embarquement, le chef de bord doit expliquer à tous le fonctionnement de la radio VHF. En cas de difficulté, chaque équipier doit être capable d'alerter les secours sur le canal 16 et de s'assurer que le volume et le « squelch » (filtre limitant les bruits de fond) de la VHF sont correctement réglés.

N'utilisez pas le canal 16 qui est une fréquence de sécurité et d'appel, et sur laquelle vous êtes entendus par tous, pour des communications de navire à navire. Utilisez les canaux 6 – 8 – 72 et 77 qui sont réservés à cet usage.

La plupart des VHF fixes et certaines VHF mobiles sont équipées de l'appel sélectif numérique (ASN). Ces VHF couplées à un GPS permettent de signaler une alerte par un simple appui sur le bouton rouge « DISTRESS » dédié. Cette action envoie automatiquement l'identité du navire et votre position, au COSS NC et aux navires à proximité, facilitant ainsi la mise en œuvre et l'arrivée des secours.

Adoptez une VHF fixe ou portable en fonction du type de navigation que vous pratiquez. En fonction de la hauteur des antennes d'émission et de réception et du relief de la côte, les portées peuvent être très différentes. Il est communément constaté que la portée maximum des VHF portables est de l'ordre de 3 à 5 milles marins et celle des VHF fixes de 20 à 25 milles marins.

En fonction de la durée de votre navigation, munissez-vous d'un chargeur ou de batteries de recharge. En général, la durée d'autonomie d'une VHF portative varie entre 5 et 8 heures.

En cas de détresse, si vous n'avez pas de VHF, utilisez votre téléphone portable (mais il ne peut pas toujours être capté, il ne permet pas d'échanger avec les sauveteurs et ne peut pas être repéré par radiogoniométrie). **Appelez le COSS NC en composant le 16 sur votre téléphone.**

MODALITÉS ET CONDITIONS D'UTILISATION

Les émetteurs-récepteurs du service mobile maritime dans la gamme des ondes métriques (VHF) sont des éléments essentiels de sécurité pour la navigation de plaisance et l'organisation des secours en mer.

Sous certaines conditions, ils peuvent remplacer l'obligation d'emport des fusées à parachutes et des fumigènes flottants lors d'une navigation hauturière (cf. liste du matériel de sécurité obligatoire à bord des navires de plaisance).

Si vous embarquez une VHF, formez-vous, puis passez le **CRR** (certificat restreint de radiotéléphoniste).

Le CRR est un examen validant des connaissances théoriques et pratiques. Il est gratuit et aisé à obtenir. **Il vous permettra de connaître les bases nécessaires à l'utilisation de votre VHF.**

La licence radio est nécessaire pour tout équipement radio de bord. **C'est grâce à elle que le bateau est doté d'un identifiant unique** (indicatif et/ou MMSI) qui permet aux centres de secours d'identifier le type de navire et ainsi de déterminer précisément lors d'un appel de détresse quels sont les moyens à engager.

La licence radio doit être conservée à bord car elle peut être réclamée par les autorités compétentes, en France et à l'étranger. Pour l'obtenir, il suffit de remplir le formulaire

« Demande ou modification de licence » disponible sur le site internet de l'ANFR, accompagné des pièces justificatives demandées.

Qu'est ce que le MMSI ?

Le MMSI (Mobile Maritime Service Identity) est une série de neuf chiffres qui constitue le passeport radio d'un navire dans le monde entier. Un MMSI est attribué à un navire et est programmé dans les équipements qui utilisent la technique ASN (VHF et BLU), les balises de détresse (EPIRB et PLB maritime), émetteurs-récepteurs AIS ainsi que des émetteurs-récepteurs par satellite (stations Inmarsat C et Fleet). À la sortie d'usine, certains équipements comme les balises ne sont dotés que d'un numéro de série qui ne permet pas l'identification du navire. L'ANFR gère l'attribution des MMSI.

L'utilisation de l'appel sélectif numérique (ASN)

Afin de pouvoir utiliser l'appel d'urgence automatique numérique (bouton rouge «distress»), l'encodage MMSI et le couplage avec le GPS sont nécessaires. Ainsi, l'appel automatique permettra de vous identifier et de vous localiser.

Attention ! Si votre VHF n'est pas programmée avec un MMSI délivré par l'ANFR, le pushoir rouge de détresse ne sera pas opérationnel en cas de problème, ainsi que les fonctionnalités s'y rattachant.

Pour en savoir plus (rubrique Radiomaritime et CRR) :

www.anfr.fr/outre-mer/nouvelle-caledonie



S'ASSURER DU BON FONCTIONNEMENT DE SA VHF

1. L'inspection visuelle de votre installation

- Assurez-vous que l'antenne est bien une antenne VHF marine fonctionnant dans la bande 156-162MHz.
- Vérifiez l'état du câble coaxial qui doit être d'un seul tenant de l'antenne à l'émetteur. Les passages de câbles et la partie extérieure sont les plus vulnérables. Évitez de faire cohabiter le câble coaxial avec des câbles d'alimentation.
- Déconnectez la prise d'antenne sur l'arrière de votre VHF. Les soudures doivent être propres, et l'ensemble doit être sec. Faites de même avec la prise à l'antenne si elle est présente. N'oubliez pas de la reconnecter.
- Assurez-vous que la source d'alimentation est en bon état et qu'elle est suffisante pour garantir un fonctionnement optimal de votre matériel.
- Vérifiez le bon état de votre prise d'alimentation de façon à éviter coupures, courts-circuits...
- Entretenez régulièrement les batteries.
- Veillez au bon état de votre prise micro et de la pédale d'alternat du microphone.

2. Test de communication

- Prenez contact avec une autre station VHF, par exemple « NOUMEA TRAFFIC » au COSS NC lorsque vous partez en mer.
- Surveillez les points suivants :
 - La qualité de la transmission de votre voix : un son sourd et peu compréhensible peut avoir pour cause une pastille micro défectueuse.
 - Privilégiez une position la plus haute possible pour l'antenne de votre installation. Plus celle-ci est haute, plus la portée sera importante.

LA BALISE DE DÉTRESSE COSPAS-SARSAT

Une détresse émise en tous points du monde depuis une balise (EPIRB ou PLB) sera transmise via satellites aux centres chargés de la recherche et du sauvetage de la zone de navigation concernée.

L'unique type de balise de détresse reconnu par le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) est l'EPIRB qui émet sur 406 MHz.

Cette balise est à privilégier en cas de navigation en solitaire.

Les avantages :

- une couverture mondiale par satellite ;
- un positionnement précis grâce au GPS ;
- un dispositif de radio ralliement (portée de quelques milles) sur une fréquence dédiée qui permet aux moyens de secours de se diriger directement vers la balise ;
- pour certains modèles de balises, une lampe stroboscopique permettant de fournir une source lumineuse pour être vu par les moyens de sauvetage ;
- un système qui a fait ses preuves depuis 1982 ;
- une autonomie en émission de 24 heures minimum.

Les limites :

- une balise de détresse 406 MHz ne permet pas d'entrer en communication avec les navires naviguant à proximité.
- les balises de détresse individuelles (PLB) ont une autonomie moins importante qu'une balise de détresse dédiée (EPIRB) donnée pour 48 heures en émission.

LES DEUX TYPES DE BALISES UTILISABLES EN MER



Radio-balise de localisation des sinistres (RLS ou EPIRB)

Il s'agit d'une balise rattachée au navire et de fait collective :

- Balise robuste dédiée à une utilisation uniquement maritime.
- Meilleure résistance aux agents extérieurs (chocs, milieu marin...).
- Existe en coffret avec largueur et déclenchement automatique.

- Toutes les RLS doivent posséder le Marquage MED (☼).
- Balise codée avec le MMSI du navire sur lequel le matériel est embarqué.

Il est recommandé d'utiliser une balise dotée d'un récepteur GPS, ce qui réduit de façon considérable le délai nécessaire pour localiser la balise et augmente la précision de la position.



Balise de localisation personnelle (PLB)

Il s'agit d'une balise rattachée à une personne et de fait individuelle :

- Balise de petite taille prévue pour être portée sur soi.
- Déploiement manuel vertical de l'antenne au-dessus de l'eau.
- Les PLB de type terrestre ne peuvent pas être codées avec un MMSI.



Il est recommandé d'utiliser une balise maritime PLB dotée d'un récepteur GPS. Une PLB maritime flotte librement et sans accessoire.

À savoir :

Une balise de détresse PLB codée avec un MMSI ne peut être utilisée que dans un cadre maritime.

Les caractéristiques d'une balise maritime sont :

- flotte librement sans accessoire (ex. : sans housse) ;
- rattachable à un navire immatriculé auprès des affaires maritimes par codage du MMSI ;
- possède le marquage CE, a une approbation Cospas-Sarsat et répond aux normes applicables.

D'AUTRES BALISES À NE PAS CONFONDRE !

La balise de détresse 406 MHz Cospas Sarsat peut être confondue avec les balises « Automatic identification system » (AIS) et autres dispositifs de repérage d'homme à la mer « Man over board » (MOB) dont les portées sont très limitées de quelques mètres à environ 5 milles pour les équipements les plus performants. Pour ces équipements, une localisation peut être soumise à la réception du message par les usagers de la mer naviguant à proximité.

	RLS (EPIRB)	PLB maritime	PLB multi-usages
			
Codage avec le MMSI du navire	OUI (obligatoire)	OUI (obligatoire)	NON (codage avec un S/N)
Enregistrement	ANFR https://teleservice-radiomaritime.anfr.fr/login	ANFR https://teleservice-radiomaritime.anfr.fr/login	FMCC https://registre406.cnes.fr
Flotte librement	OUI (sans adjonction de protection)	OUI (sans adjonction de protection)	Selon modèle
Étanche	OUI (sans adjonction de protection)	OUI (sans adjonction de protection)	Selon modèle
Déclenchement	Automatique (eau) et manuel	Uniquement manuel	Uniquement manuel
Autonomie	48 heures (minimum)	24 heures (minimum)	24 heures (minimum)



LE BON USAGE DE VOTRE BALISE DE DÉTRESSE COSPAS-SARSAT

Un préalable indispensable : le « maritime mobile Service Identity » (MMSI)

Le code MMSI transmis lors des communications de détresse assure une identification rapide d'un navire et de son propriétaire par les centres de secours. Le titulaire d'une licence radio doit tenir à jour auprès de l'ANFR, les modifications de matériel radio et les contacts de sécurité à appeler en cas d'urgence. Ces données permettent de déterminer les moyens à engager lors du déclenchement d'une alerte de détresse.

Il est recommandé de s'équiper d'une balise de détresse 406 MHz étanche codée avec un MMSI qui puisse flotter sans adjonction d'accessoire et équipée d'un GPS.

Enregistrer la balise et tenir à jour les informations enregistrées

Sans enregistrement, une balise n'est d'aucune utilité. Elle émet un signal sans que ce dernier puisse être corrélié avec les informations indispensables de la personne ou du navire supposés être en situation de détresse. Un centre de secours qui reçoit une alerte de détresse doit s'assurer qu'il ne s'agit pas d'une fausse alerte. Les données communiquées permettent de réduire le temps nécessaire à la levée de doute sur l'alerte reçue.

Les informations régulièrement transmises dans les bases de données sont essentielles pour les opérations de recherche et de sauvetage. Un enregistrement correct de la balise peut faire la différence entre le succès et l'échec d'une mission de recherche et de sauvetage.

Organismes compétents pour enregistrer et tenir à jour les informations de sa balise

• Balise codée par un MMSI :

Agence nationale des fréquences (ANFR) :
www.anfr.fr/outre-mer/nouvelle-caledonie

Enregistrement en ligne sur :
<https://teleservice-radiomaritime.anfr.fr>

• Balise non codée par MMSI :

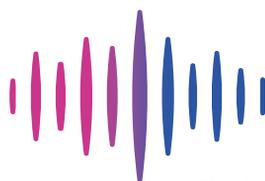
Centre de contrôle français de la mission Cospas-Sarsat (FMCC) :
<https://cospas-sarsat.cnes.fr/fr>

Enregistrement en ligne sur :
<https://registre406.cnes.fr>

ÉVITER LES DÉCLENCHEMENTS INTEMPESTIFS

Les mauvaises manipulations sont la cause de nombreuses fausses alertes. L'activation d'une balise, même de courte durée, génère un message d'alerte qui sera immédiatement relayé aux organismes de secours.

- La balise Cospas-Sarsat ne doit être activée qu'en cas de situation de détresse réelle et avérée ;
- La balise Cospas-Sarsat doit être neutralisée (batterie débranchée) lorsqu'elle est débarquée du navire ou lorsque l'on s'en sépare (par exemple lors de sa destruction).



ANFR

AGENCE NATIONALE DES FRÉQUENCES





SE SAUVER ET SAUVER LES AUTRES

EN CAS DE DIFFICULTÉ, CONTACTEZ LE COSS NC

en appelant sur le **canal 16** (VHF marine) ou
en **composant le 16** (fixe et mobile - appel gratuit).

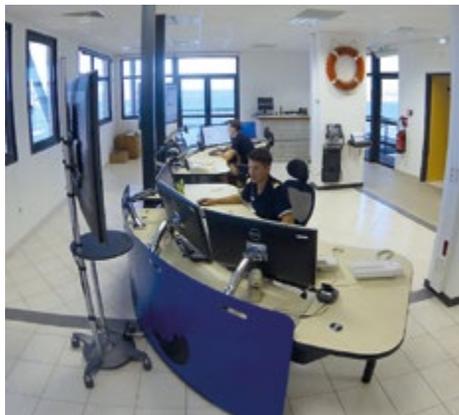
ORGANISATION DU SAUVETAGE EN MER

Le sauvetage de toute personne en danger en mer est obligatoire et gratuit. Aucune rémunération ne peut être demandée au titre du sauvetage des personnes.

Selon les dispositions du droit maritime international, tout capitaine a l'obligation, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de porter secours à toute personne en danger de se perdre en mer. Tout manquement à cette obligation est réprimé par la loi.

Le centre de coordination de sauvetage en mer (COSS NC) reçoit les alertes des usagers de la mer en assurant une veille permanente 24/24 et 7/7. Il dirige les opérations de sauvetage en faisant appel :

- Aux moyens nautiques et aériens, de l'État et des collectivités territoriales ;
- Aux moyens nautiques des « Sauveteurs en Mer » (Société Nationale de Sauvetage en Mer) ;
- À tout moyen privé présent à proximité du sinistre.



SIGNALER UNE DÉTRESSE AU COSS NC

Tél : 16 (fixe ou mobile) – VHF : canal 16

MMSI : 005401000

Inmarsat : 422799194

operations@mrcc.nc

Assurez-vous que toutes les personnes à bord portent correctement leurs gilets de sauvetage.

Contactez le COSS NC sur canal VHF 16 ou par téléphone et donnez au moins les éléments suivants :

- Position (GPS ou par rapport à des amers ou points remarquables) ;
- Nom et description de votre navire (couleur, type, longueur...) ;
- Nombre de personnes à bord et leur état de santé ;
- Nature de la détresse ou de l'avarie ;
- Assistance demandée et mesures déjà prises (par exemple avoir mouillé pour limiter la dérive en cas d'avarie moteur).

Exemple de message :

MAYDAY MAYDAY MAYDAY
ICI «CAGOU» «CAGOU» «CAGOU»
MAYDAY «CAGOU»
Deux milles à l'ouest de l'îlot Maître
Importante voie d'eau
5 personnes à bord
Quittons le navire

- Informez le COSS NC de toute aggravation de la situation, mais aussi de toute amélioration pour ne pas monopoliser les moyens d'intervention inutilement ;
- Restez à l'écoute : veillez la VHF sur le 16 ou le canal qui vous a été indiqué ;
- N'utilisez pas inutilement votre téléphone portable. Les moyens de communication ont une autonomie limitée, économisez leur potentiel.

EN CAS D'ÉCHOUEMENT

- Portez des brassières de sauvetage lorsque vous êtes à bord ;
- Alertez le COSS NC, qui pourra, le cas échéant, vous envoyer une assistance ;
- Préparez l'évacuation du navire (en cas de nécessité absolue ou sur ordre des sauveteurs) : regroupez les documents et objets de valeur, disposez le radeau de survie, mettez à l'eau l'annexe ;
- Attendez la marée montante avant de tenter toute manœuvre de déséchouement.

L'HOMME À LA MER

- Gardez le lien visuel avec l'homme à la mer. L'équipier qui donne l'alerte doit rester en contact visuel permanent avec la personne en détresse ;
- Appuyez sur la touche « MOB » du GPS ;
- Mettez en panne le voilier ou stoppez votre navire à moteur ;
- Alertez le COSS NC, ainsi que les navires à proximité ;
- Effectuez la manœuvre permettant de se diriger vers l'homme à la mer ;
- À l'approche de l'homme à la mer, lancez une bouée ou un cordage (éventuellement mettre l'annexe à l'eau) ;
- Procédez à la récupération de la personne ;
- Rendez compte au COSS NC et, le cas échéant, demandez une assistance en fonction de l'état de la personne.



N'oubliez pas que votre navire doit être équipé d'un moyen permettant de remonter à bord.

LES PRINCIPAUX MOYENS DE SIGNALISATION D'UNE DÉTRESSE



Son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume



Pavillon N et C du code international de signaux



Mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté du corps



Signal de grande distance (pavillon carré avec boule ou objet analogue, couleur indifférente)



Fusée à parachute ou feu à main produisant une lumière rouge



Fumigène orange



Repérage aérien
Colorant

LES MOYENS PYROTECHNIQUES

Les moyens pyrotechniques sont l'un des moyens pour être repéré en cas d'avarie ou de détresse. La dotation obligatoire est modulée en fonction de votre distance d'éloignement d'un abri.

- Le feu rouge automatique à main : surtout visible de nuit, il a une portée jusqu'à 5 milles marins (durée 60 secondes).
- La fusée parachute : visible de jour comme de nuit, elle peut atteindre une hauteur de 300 mètres et être visible jusqu'à 25 milles marins (durée 40 secondes).
- Le fumigène flottant : visible uniquement de jour (durée 60 secondes).



UTILISER LES MOYENS PYROTECHNIQUES SANS DANGER :

- Se protéger la main avec un gant ;
- Se placer sous le vent (vent dans le dos) ;
- Tenir fermement le corps de l'engin, l'incliner légèrement afin de l'orienter vers une trajectoire non dangereuse ;
- À la fin de la combustion, laisser tomber le corps de l'engin incandescent à la mer, ou mieux encore dans un sceau rempli d'eau ;
- Le fumigène flottant, quant à lui est jeté à la mer sous le vent du navire, après son déclenchement.
- En cas de dysfonctionnement ne jamais pointer l'engin vers une personne ou vers soi-même. Stocker l'engin défectueux dans un lieu sûr.

 « Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros (3.6 millions F CFP) d'amende le fait d'utiliser ou d'envoyer, en dehors de toute situation de danger, des signaux internationaux de détresse. » (article L5242-6-1 du code des transports).



LES CONSEILS UTILES :

- Bien connaître l'utilisation des moyens pyrotechniques détenus à bord ;
- Stockez le matériel dans un endroit sec et facilement accessible. Communiquez-le aux personnes présentes avec vous ;
- Vérifiez avant chaque saison estivale les dates de péremption ;
- Ne vous débarrassez pas des moyens pyrotechniques périmés avec les ordures ménagères (risque d'incendie et de blessure du personnel).





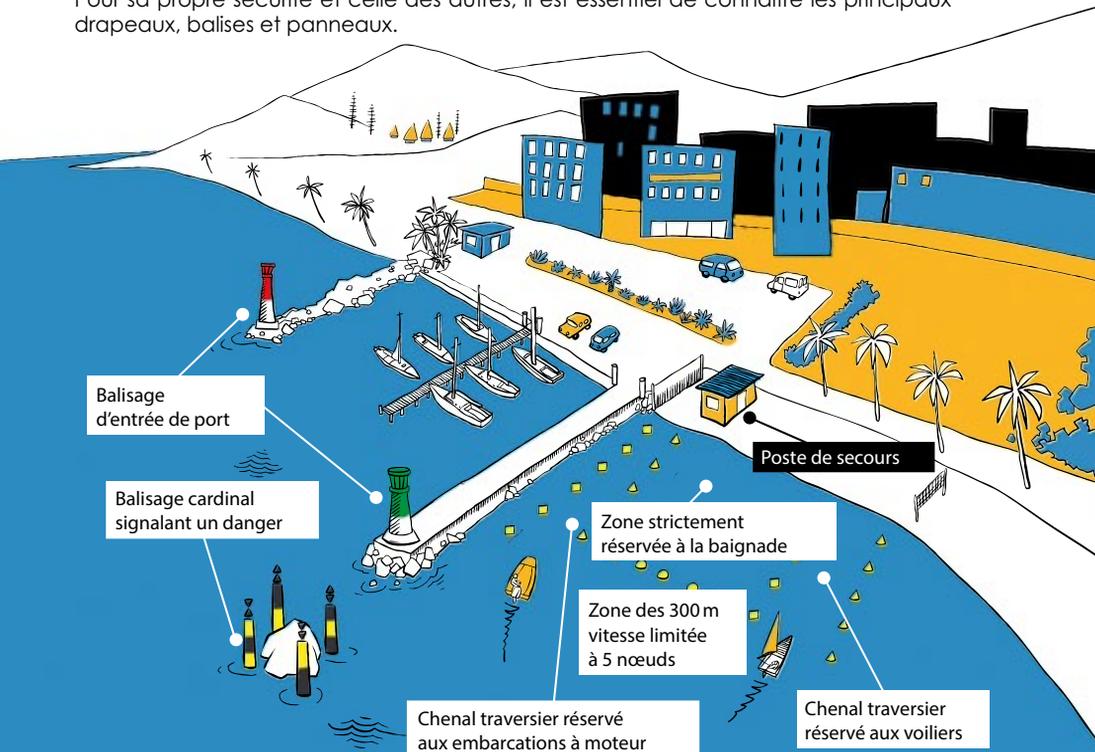
BALISAGE MARITIME

EN CAS DE DIFFICULTÉ, CONTACTEZ LE COSS NC

en appelant sur le **canal 16** (VHF marine) ou
en **composant le 16** (fixe et mobile - appel gratuit).

LE LITTORAL

Pour sa propre sécurité et celle des autres, il est essentiel de connaître les principaux drapeaux, balises et panneaux.



BALISAGE DES PLAGES



Bouée de délimitation de zone



Bouée bâbord de canal traversier



Bouée tribord de canal traversier

DRAPEAUX DE BAINNAGE



Baignade autorisée sans danger particulier



Baignade dangereuse mais surveillée



Baignade interdite

PANNEAUX DE SIGNALISATION



Baignade et activités nautiques interdites, présence de requin



Embarcations de sport ou de plaisance



Bâtiments motorisés



Véhicules nautiques à moteur



Bâtiments ni motorisés ni à voile



Ski nautique



Canoë



Navires à voiles



Planches àérotractée (kitesurf)



Planches à voile



Planches à pagaie (stand up paddle)



Baignade



Vitesse limitée à 5 nœuds (9km/h)*

* dans les chenaux et à moins de 300m du rivage

LE BALISAGE DE PLAGE

Les balises de plage sont toujours jaunes (à ne pas confondre avec les marques spéciales ci-après).

- **Bouées sphériques** : elles délimitent la zone des 300 mètres du rivage, dans laquelle il est interdit de dépasser une vitesse de 5 nœuds. Elles délimitent aussi les zones réglementées (zone interdite aux navires, zones réservées à une activité spécifique).
- **Colliers de bouées jaunes rapprochées** : délimitent des zones réservées aux baigneurs uniquement.
- **Bouées cylindriques et coniques** : elles délimitent un chenal d'accès au rivage permettant aux pratiquants d'activités nautiques de quitter ou de rejoindre le rivage (cf. «marques latérales» pour le sens des marques cylindriques et coniques).

LES MARQUES DE BALISAGE

Elles peuvent être fixes ou flottantes. Elles présentent des caractéristiques de couleurs et sont équipées d'un voyant, éventuellement d'un feu pour la navigation de nuit.

LES FEUX DES MARQUES :

- Feu à éclats : périodes de lumière nettement plus courtes que les périodes d'obscurité.
- Feu à occultation : périodes de lumière nettement plus longues que les périodes d'obscurité.
- Feu isophase : périodes de lumière et d'occultation égales et successives.
- Feu scintillant : alternances très rapides de lumière et d'obscurité.



● LES MARQUES LATÉRALES

(Il n'est pas fait état dans cette brochure des marques de chenal préféré).



LE SENS CONVENTIONNEL DU BALISAGE :

En Nouvelle-Calédonie (région A), le sens conventionnel du balisage latéral est défini de la haute mer vers le port.

DESCRIPTION

Latérale bâbord

Couleur : rouge

Voyant : cylindre

Feu : rouge – quelconque autre qu'éclats diversement groupés (2+1)

Latérale tribord

Couleur : vert

Voyant : cône

Feu : vert – quelconque autre qu'éclats diversement groupés (2+1)

OBJECTIF DE LA MARQUE

Indiquer les côtés bâbord et tribord de la route à suivre dans un chenal ou un passage difficile.

RÉACTION À AVOIR

En entrant dans le port

Laisser la marque rouge à bâbord et la marque verte à tribord.

En sortant du port

Laisser la marque verte à bâbord et la marque rouge à tribord.

● LES MARQUES SPÉCIALES

DESCRIPTION

Couleur : jaune

Voyant (le cas échéant) : une croix jaune (croix de St André)

Feu (lorsque la marque en est dotée) : jaune – rythme autre que ceux prévus pour les autres marques à éclats ou à 3 éclats groupés.

OBJECTIF DE LA MARQUE

Signaler des zones particulières pouvant être, notamment interdites ou dangereuses.

RÉACTION À AVOIR

S'écarter largement et se référer à une carte marine.

● LES MARQUES DE DANGER

Danger isolé



DESCRIPTION

Couleurs : bandes horizontales noires et rouges

Voyant (le cas échéant) : deux boules noires

Feu (lorsque la marque en est dotée) : blanc – à éclats groupés par deux

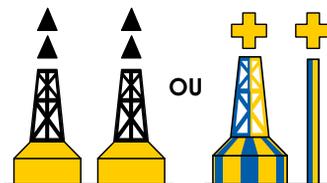
OBJECTIF DE LA MARQUE

Signaler un danger isolé d'étendue limitée.

RÉACTION À AVOIR

S'écarter largement d'un côté ou de l'autre de la balise.

Danger nouveau



DESCRIPTION

• Deux balises cardinales ou latérales identiques, disposées côte à côte (pour le Feu, se conférer à la rubrique traitant du type de balise)

ou

• Une bouée d'épave en cas d'urgence :

Couleurs : bandes verticales jaunes et bleus

Voyant (le cas échéant) : croix jaune en position droite

Feu (lorsque la marque en est dotée) : bleu et jaune – à éclats alternatifs bleu et jaune d'une seconde à 0.5 seconde d'intervalle

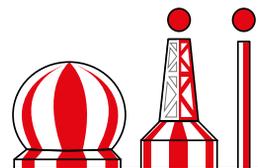
OBJECTIF DE LA MARQUE

Signaler un danger qui n'est pas encore indiquée sur les cartes marines.

RÉACTION À AVOIR

S'écarter largement.

● LES MARQUES D'EAUX SAINES



DESCRIPTION

Couleurs : bandes verticales blanches et rouges

Voyant : boule rouge

Feu : blanc – un éclat long toutes les 10 secondes ou isophasé ou à occultation ou un éclat suivi d'un éclat long

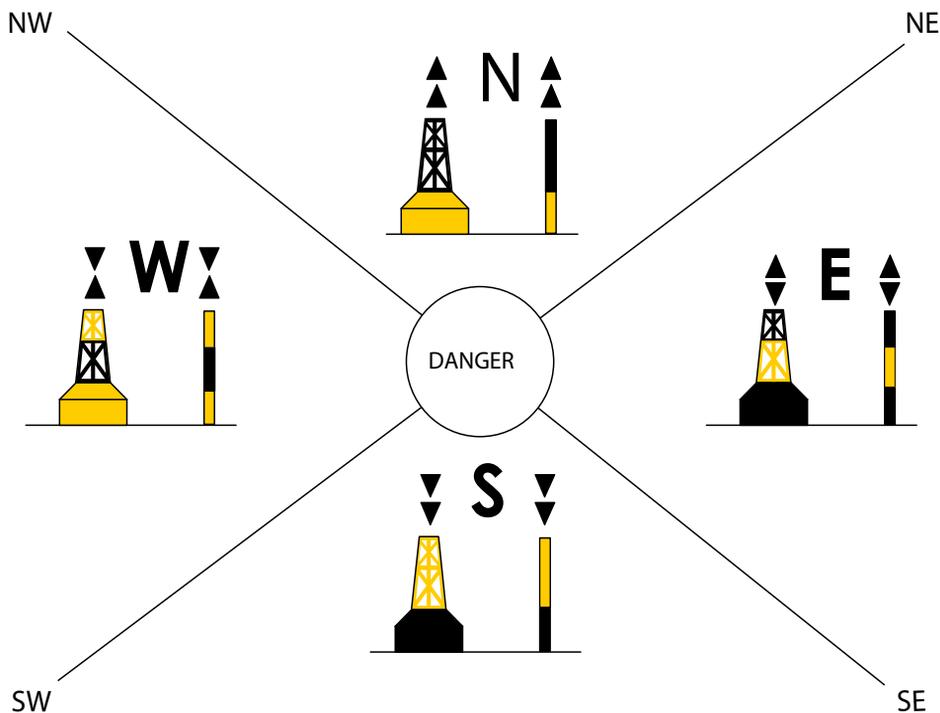
OBJECTIF DE LA MARQUE

Indiquer que la navigation est sans danger autour d'elle.

RÉACTION À AVOIR

Poursuivre sa navigation dans une zone que l'on sait sans danger.

● LES MARQUES CARDINALES



DESCRIPTION

- Cardinale NORD (North)

Couleurs : noir sur jaune

Voyant : 2 triangles pointés vers le haut

Feu : blanc – scintillement continu ou scintillement rapide continu

- Cardinale EST (East)

Couleurs : noir avec une bande jaune

Voyant : 2 triangles opposés par la base

Feu : blanc – 3 scintillements rapides groupés ou 3 scintillements groupés

- Cardinale SUD (South)

Couleurs : jaune sur noir

Voyant : deux triangles pointés vers le bas

Feu : blanc – 6 scintillements rapides groupés + 1 éclat long ou 6 scintillements groupés + 1 éclat long

- Cardinale OUEST (West)

Couleurs : jaune avec une bande noire

Voyant : deux triangles qui se touchent par la pointe

Feu : 9 scintillements rapides groupés ou 9 scintillements groupés

- OBJECTIF DE LA MARQUE

Disposées autour d'une zone de danger, elles permettent aux navires de contourner cette zone de danger.

RÉACTION À AVOIR

Cardinale NORD : passer au Nord de la marque.

Cardinale EST : passer à l'Est de la marque.

Cardinale SUD : passer au Sud de la marque.

Cardinale OUEST : passer à l'Ouest de la marque.



PRÉVENIR LES ABORDAGES EN MER

EN CAS DE DIFFICULTÉ, CONTACTEZ LE COSS NC

en appelant sur le **canal 16** (VHF marine) ou
en **composant le 16** (fixe et mobile - appel gratuit).

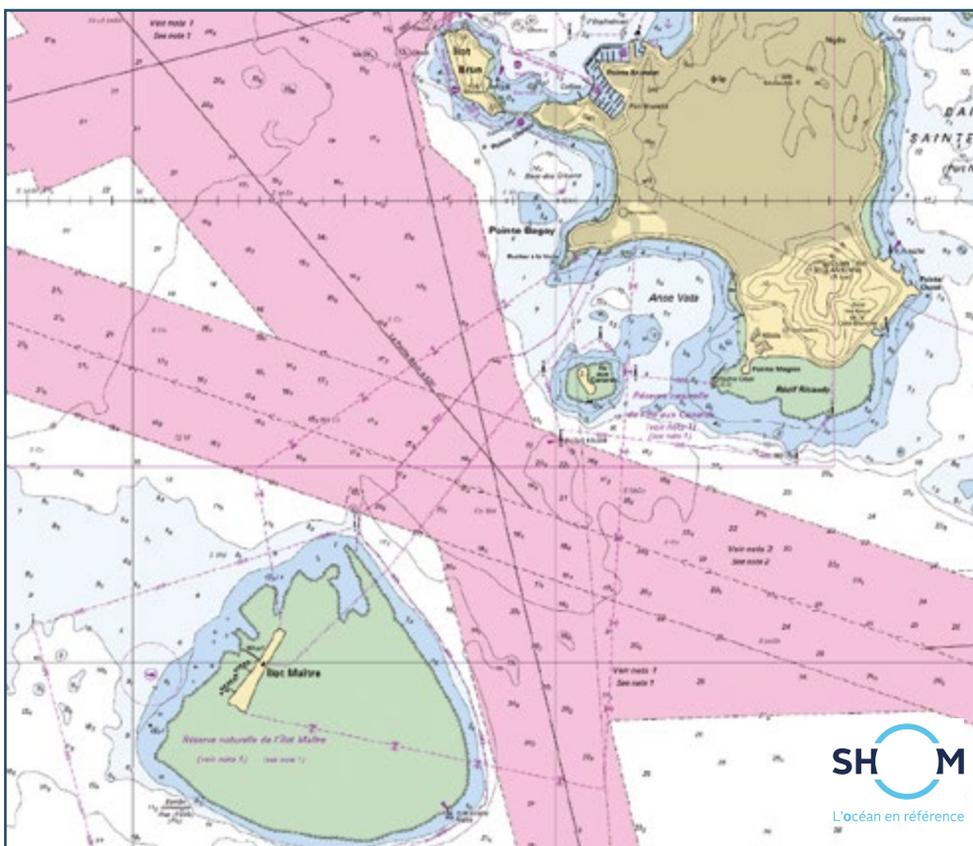
UNE SPÉCIFICITÉ DU LAGON CALÉDONNIEN

En raison de la fréquentation du lagon par de nombreux navires ou convois remorqués de « grande taille » peu manœuvrables (paquebots, minéraliers, pétroliers...), afin de limiter les risques d'abordages, la Nouvelle-Calédonie a fait le choix d'imposer dans ses voies recommandées, les accès aux ports et aux zones de mouillage, la règle 9 du règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM). Pour plus de sécurité, si vous êtes équipé d'un VHF marine, pensez à la veiller

PRINCIPE DE LA RÈGLE 9 DU RIPAM :

Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile, ou bien les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer qu'à l'intérieur de ces voies, accès ou zones.

● Exemple de voies recommandées (en rose) :



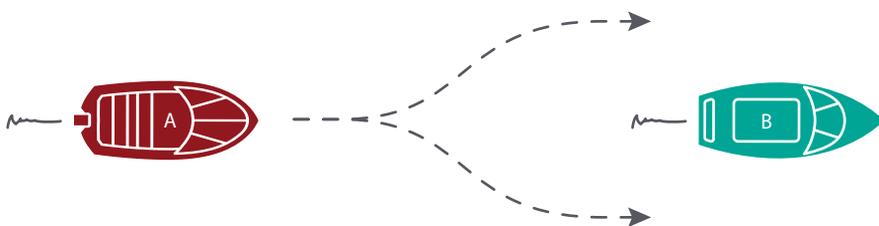
D'après une carte de SHOM. Ne pas utiliser pour la navigation. Autorisation n° S-44/2017

Les produits dérivés proposés, élaborés à partir des cartes marines du Shom ne remplacent pas les produits officiels d'un service hydrographique. Ces produits dérivés n'ont pas fait l'objet de vérification de la part du Shom.

LES RÈGLES DE CONDUITE BASIQUES

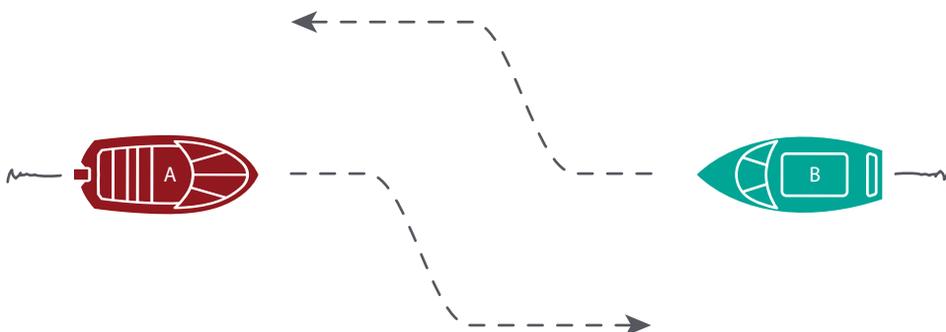
Navire qui en rattrape un autre :

Le navire rattrapant A s'écarte largement de la route du navire rattrapé B.



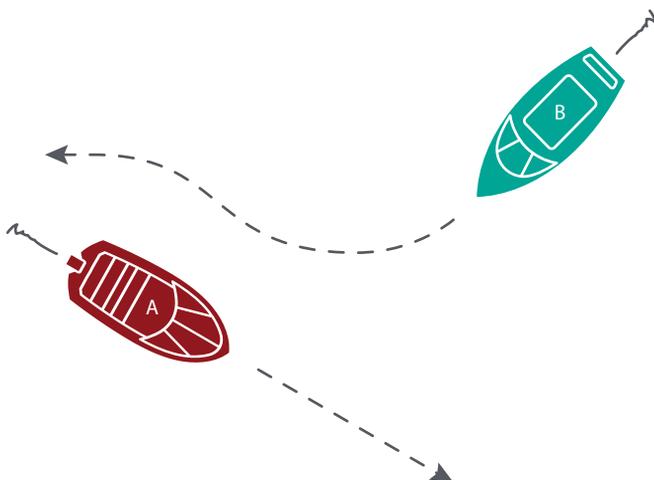
Navires qui ont des routes directement opposées :

Chaque navire doit venir sur tribord pour passer par bâbord l'un de l'autre.



Navires dont les routes se croisent :

Le navire B qui voit le navire A sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci. Il doit dans la mesure du possible éviter de croiser sa route sur l'avant.



● NAVIRES À VOILE :

- Le navire qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de celui qui le reçoit sur tribord ;
- Lorsque les deux navires reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent.

Navires privilégiés :

D'une manière générale, l'ordre de privilège des navires est le suivant (du plus privilégié au moins privilégié) :

- Navire non maître de sa manœuvre ;
- Navire à capacité de manœuvre restreinte ;
- Navire en action de pêche ;
- Navire à voile ;
- Navire à propulsion mécanique.

Le navire à propulsion mécanique doit donc s'écarter de la route de l'ensemble de ces navires.

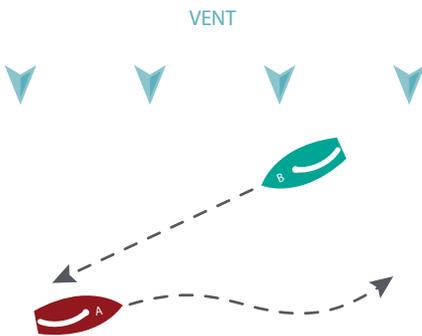
LES TROIS GRANDS PRINCIPES EN MATIÈRE DE RÈGLES DE BARRE

- Tenir des distances de sécurité avec les autres navires et adapter sa vitesse par rapport à la densité du trafic, notamment aux entrées et aux sorties de port où tous les navires se regroupent et n'ont pas la même capacité à manœuvrer. Ceci est d'autant plus important de nuit lorsque la visibilité est réduite.
- S'écarter suffisamment tôt de la route du ou des navires qui semblent suivre une route de collision. En cas de doute, on s'écarte !
- Manœuvrer largement afin de faire connaître son intention aux navires et de ne pas entretenir une situation où l'absence de réaction des uns et des autres conduit inévitablement à la collision.

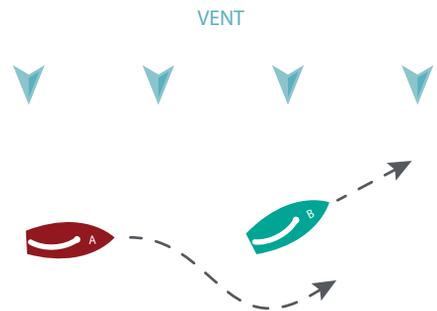
ATTENTION :

Si une situation d'abordage est imminente, notamment en raison d'un manquement aux règles de barre et de route d'un des navires, le navire privilégié doit manœuvrer pour éviter cet abordage.

● Navires à voile : manœuvres conseillées



Navires à voiles recevant le vent d'un bord différent. Le navire A qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route du navire B.



Navires à voiles recevant le vent du même bord. Le navire A qui est au vent doit s'écarter de la route du navire B qui est sous le vent.



À CHAQUE ACTIVITÉ SES RÈGLES

EN CAS DE DIFFICULTÉ, CONTACTEZ LE COSS NC

en appelant sur le **canal 16** (VHF marine) ou
en **composant le 16** (fixe et mobile - appel gratuit).

LA VOILE LÉGÈRE (DÉRIVEUR, CATAMARAN...)

Des vêtements adaptés sont recommandés pour être à l'aise, se protéger du soleil, affronter une averse soudaine ou avoir chaud.

Le matériel de sécurité doit être à bord (aide à la flottabilité, moyens de repérages...). Vérifiez son état avant de partir. Le matériel de sécurité est réglementé et défini suivant les pratiques nautiques (Cf rubrique 3. LE MATÉRIEL DE SÉCURITÉ).

Consultez les documents et cartes avant de naviguer. Ne pas hésiter à questionner les usagers locaux sur les zones à risque.

Naviguez avec prudence, restez vigilant et adaptez votre navigation en fonction de votre environnement et de la météo.

Ne surestimez pas vos forces. Adaptez la durée et la distance de votre sortie en mer à votre condition physique et à votre niveau de pratique.

Passez à plus de 100 mètres de pavillons signalant la présence de plongeurs.



LA CROISIÈRE CÔTIÈRE

Vérifiez votre équipement et informez votre équipage

Vérifiez votre matériel de sécurité et assurez-vous que votre équipage en connaît l'usage et le localise dans votre navire.

Assurez-vous que l'équipage est en mesure de faire un appel simple par la radio VHF.

Informez l'équipage des risques majeurs et des réflexes à avoir en cas de voie d'eau (dont les causes peuvent être une vanne de coque défectueuse, un problème au niveau de l'arbre d'hélice, un échouement...), incendie (localisation, type et usage des extincteurs), homme à la mer (repérage et diffusion de l'alerte).

Avant l'appareillage, définissez les règles quant au port de l'équipement individuel de flottabilité. En tout état de cause, il est particulièrement recommandé dans les conditions suivantes : météo forçissant, navigation sous spi, navigation de nuit.

Partez toujours avec le plein de carburant.

Vous devez détenir à bord certains documents essentiels pour tout marin : une carte marine à jour pour vous situer ; le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM) ; un document décrivant le balisage de jour et de nuit (essentiel pour éviter l'échouement).

N'oubliez pas qu'il ne suffit pas de posséder les documents nautiques à bord de son na-

vire pour qu'ils soient utiles : il est nécessaire de maîtriser les informations qu'ils contiennent. Prenez le temps de les consulter avant de naviguer.

Naviguez avec prudence

Assurez une veille météo. Tenez-vous constamment informé des évolutions météo par une veille radio VHF sur le canal 16 ou sur les canaux 65 et 66 dédiés (diffusion de bulletins réguliers et des bulletins météo spéciaux).

Passez à plus de 100 mètres des pavillons signalant la présence des plongeurs.



LA NATATION ET LA PLONGÉE

La formation est indispensable

Plonger, que ce soit en apnée ou avec bouteille, s'apprend. Il est conseillé de s'adresser à un organisme déclaré auprès de la Direction de la Jeunesse et des Sports de la Nouvelle-Calédonie.

Les entreprises du secteur sont agréées par le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie (Liste disponible sur le site internet <https://dam.gouv.nc>).

Ne surestimez pas votre forme physique

Il est conseillé de vérifier son aptitude à plonger en consultant un médecin. Il ne faut pas surestimer ses capacités physiques et techniques. En apnée, il est prudent de ne pas forcer, de ne pas plonger trop longtemps.

Ne jamais plonger seul

En plongée en apnée, l'unité c'est la paire. Ayez toujours avec vous un équipier de même niveau avec lequel vous vous surveillerez mutuellement. Avec des bouteilles, il est préférable de pratiquer la plongée à plusieurs, auprès d'un organisme reconnu.



Vérifiez les conditions de votre plongée

Informez-vous des conditions locales avant de plonger : courants, marées, vents, fonds marins sont autant de paramètres à prendre en compte de même que les conditions météorologiques.



Repérez les zones interdites ou dangereuses (chenaux, filets de pêche, zones d'évolution des autres usagers...).

Balisez-vous pour être vu

Pour la pratique de tous les loisirs sous-marins, le balisage est obligatoire avec une bouée et un pavillon (alpha, rouge avec une diagonale blanche, ou à croix de Saint-André). Les embarcations support de plongée, y compris les kayaks, doivent arborer le pavillon alpha bleu et blanc du code international des signaux lorsque la palanquée est à l'eau.



Le pavillon alpha du code international des signaux maritimes, obligatoire en mer pour les embarcations.



Le pavillon international de plongée avec une bande diagonale blanche qui peut notamment être ajouté sur une embarcation au pavillon alpha.



Le pavillon rouge à croix de Saint-André blanche utilisé par l'OTAN.

Prévenir peut sauver

Comme pour toutes les autres activités nautiques, il est conseillé de prévenir un proche de sa sortie en mer en précisant le lieu, l'itinéraire, les horaires de départ et de retour. Cette précaution permet, dans bien des cas, d'éviter la mise en œuvre de recherches inutiles.

LES SPORTS DE GLISSE

Conseils aux pratiquants

- Renseignez-vous auprès des postes de plage ou des pratiquants locaux sur l'état de la mer et les conditions de pratique. Vérifiez la météo avant de partir. Méfiez-vous du vent de terre et des courants de marée qui vous éloignent de la côte et qui portent vers le large.
- Respectez le balisage de la plage ou de la zone. Évitez les zones fréquentées par les baigneurs et ne naviguez jamais dans les zones réservées uniquement à la baignade.
- Ne partez pas seul et prévenez un proche qui puisse surveiller vos évolutions et prévenir le COSS NC en cas d'inquiétude.
- Naviguez de préférence à plusieurs car c'est un gage de sécurité en mer.
- En cas de difficulté, ne quittez jamais votre flotteur pour tenter de rentrer à la nage. Signalez-vous en mettant en œuvre votre moyen lumineux.
- N'hésitez pas à vous équiper d'une balise satellite individuelle de type PLB (personal locator beacon) si vous vous éloignez dans le lagon.

Si vous êtes novice ou si vous doutez de vos capacités, il est recommandé de s'adresser à une école certifiée pour recevoir des instructions et/ou faire un stage. Cela vous permettra de profiter au maximum



tout en prévenant tout accident corporel ou dommage à votre équipement.

ATTENTION :

- Dans la bande littorale des 300 mètres, évoluez avec prudence. Votre vitesse ne doit pas dépasser 5 nœuds (sauf si la zone de pratique est réglementée à cet effet).
- Attention, les engins de plage ne peuvent pas s'éloigner à plus de 300 mètres de la côte.

NAVIGATION AVEC UN HYDROFOIL

Que la propulsion soit tractée (kite ou wing) ou par moteur électrique.

Équipez vous d'un casque et d'un gilet de type « impact vest » aux normes, ainsi que d'une combinaison si possible intégrale et de chaussons.

Attention au matériel

- Sur la plage, posez la planche à plat, foil en l'air et idéalement dans une housse, afin d'éviter de blesser quelqu'un en cas de rafale de vent.
- Démontez le foil de la planche ou remettre la housse dès la fin de la navigation.
- Vérifier votre matériel avant d'aller à l'eau : il ne doit y avoir aucun signe d'usure ; le foil doit être correctement vissé au boîtier.

En navigation

- Portez attention aux baigneurs et aux autres pratiquants de sports de glisse. Un choc avec un baigneur peut avoir des conséquences très graves.
- Privilégiez la pratique au large.
- Respectez les règles de mise à l'eau, notamment s'il y a des chenaux spécifiques. S'il y a du monde dans l'eau, éloignez-vous du bord.

Si vous souhaitez pratiquer le downwind (navigation en vent arrière) :

- Ne naviguez pas à plus de 2 milles d'un abri ;
- Utilisez un dispositif individuel de flottabilité (50 N), un dispositif de suivi comme une balise satellite, une radio VHF ou un téléphone mobile, une montre connectée, un GPS et un moyen de repérage lumineux (cyalume, lampe flash étanche) ;
- Ne volez pas seul, informez une connaissance de votre départ ou prévenez le COSS NC.

● PLANCHE À PAGAIE (STAND UP PADDLE)

Limite à la navigation

Le Stand up paddle (SUP) n'est pas autorisé dans les zones réservées à la baignade (sauf dérogation prévue par arrêté municipal). Vous pouvez pratiquer, de jour uniquement, jusqu'à 2 milles d'un abri si votre planche n'est pas un engin de plage.

Attention avec les SUP gonflables, les modèles qui disposent d'une unique chambre à air sont considérés comme engins de plage et donc limités à 300 mètres de la côte.



Matériel obligatoire

À moins de 300 mètres de la côte, vous n'êtes pas obligé d'embarquer de matériel de sécurité.

Au-delà de 300 mètres de la côte, l'équipement obligatoire est composé :

- D'un équipement individuel de flottabilité par personne ;
- D'un moyen de repérage lumineux.

Le port du « leash » (cordon de sécurité) est un plus en matière de sécurité. En cas de danger, n'abandonnez pas votre planche.

Nota : la pratique du « prone paddle » (planche à bras) est assimilée à la pratique du « stand up paddle ».



● PLANCHES À VOILE ET AÉROTRACTÉES (KITESURF ET WING)

Ne laissez pas votre voile ou votre aile à terre sans l'attacher ou la lester lorsqu'elle est gréée ou gonflée.

Vérifiez votre matériel avant d'aller à l'eau : il ne doit y avoir aucun signe d'usure ; l'aile doit être gonflée selon la préconisation du fabricant.

Avant la mise à l'eau, repérez la zone sous le vent si le vent tombe ou si vous n'êtes pas en mesure de rester dans la zone de vent.

Prévoir un plan de secours si vous ne pouvez pas retourner à votre point de départ.

Évitez les sauts au bord du spot et appliquez les règles de priorité nautique :

- Vous êtes prioritaire si le vent vient de votre droite ;
- Si quelqu'un ride sous votre vent, la priorité lui appartient ;
- Si vous croisez un pratiquant hésitant, laissez-lui le passage.

Limite à la navigation

Les planches à voile et aérotractées effectuent une navigation diurne à une distance d'un abri n'excédant pas 2 milles.



Matériel obligatoire

Les planches à voile et aérotractées effectuant une navigation à moins de 300 mètres de la côte ne sont pas tenues d'embarquer de matériel de sécurité.

Au-delà de 300 mètres de la côte, l'équipement obligatoire est composé :

- D'un équipement individuel de flottabilité par personne ;
- D'un moyen de repérage lumineux.

Le port du « leash » (cordon de sécurité) est un plus en matière de sécurité. En cas de danger, n'abandonnez pas votre planche.

● VÉHICULES NAUTIQUES À MOTEUR ET PLANCHES NAUTIQUES À MOTEUR

Les véhicules nautiques à moteur et les planches nautiques à moteur (avec ou sans hydrofoil) effectuent des navigations diurnes et à une distance d'un abri n'excédant pas 2 milles.

Respectez les règles de mise à l'eau, notamment s'il y a des chenaux spécifiques. Les zones réservées à la baignade et aux activités de voile ne sont pas pour votre usage. Éloignez-vous du bord pour pratiquer.



Matériel obligatoire

- Équipement individuel de flottabilité par personne ou une combinaison portée ;
- Moyen de repérage lumineux ;
- Dispositif de remorquage (point d'ancrage et bout de remorquage) ;
- Dispositif coupant l'allumage ou les gaz en cas d'éjection du pilote lorsque la puissance totale des moteurs excède 4,5 Kw.

Attachez fermement votre coupe-circuit au poignet pour arrêter votre moteur en cas de chute.

L'âge minimum recommandé pour la conduite d'un véhicule nautique à moteur est de 16 ans.

Nota : les engins à sustentation hydropropulsés (de type Flyboard ou autres) font l'objet d'une réglementation spécifique, s'ajoutant à celle du véhicule nautique à moteur de propulsion.



● LES AUTRES SPORTS MOTORISÉS (SKI NAUTIQUE, BOUÉE TRACTÉE...)

Lorsqu'ils existent, empruntez les chenaux balisés dédiés à votre activité afin de ne pas gêner les autres usagers de la mer.

À moins de 300 mètres du rivage, la vitesse doit être inférieure à 5 nœuds.

Le port de l'aide à la flottabilité est obligatoire en ski nautique.

Pour le ski nautique et les activités similaires (bouées tractées, parachute ascensionnel, wakeboard...) deux personnes doivent être à bord : un pilote et une personne qui surveille le skieur ou la personne tractée.

● SURF ET BODYBOARD

Attachez toujours votre cordon de sécurité (leash) à la cheville.

Dans la mesure du possible, laissez une personne sur votre embarcation afin d'assurer votre sécurité durant votre session.

DÉROGATION :

De manière dérogatoire, aux abords de Nouméa, la navigation des véhicules nautiques à moteur sur lequel le pilote se tient en position assise peut s'exercer au-delà de deux mille marins à compter de la limite des eaux, en deçà d'une zone délimitée au large par les droites joignant les points suivants : Pointe Ma Maora, Pointe nord de l'îlot Mba, Pointe ouest de l'îlot Mbo, îlot Larégnère, îlot aux Goélands, Balise sud de l'îlot Maître, îlot du récif Tué, île Porc Epic, îlot Tioaé et Pointe Noukouma.

Trois conditions :

- Emport d'un téléphone cellulaire ou d'une VHF portable dans une pochette étanche ;
- Équipement du V.N.M avec une ligne de mouillage et un taquet de remorquage ;
- Navigation par groupes de deux engins minimum ou accompagnement par une embarcation ou un navire susceptible de porter assistance.

Arrêté n°2 / AEM du 10 août 2005 réglementant la circulation des navires et engins des côtes de Nouvelle-Calédonie.

• CANOÉ KAYAK, SURFSKI ET VA'A

Limite à la navigation

Navigation diurne uniquement.

- Jusqu'à 300 mètres de la côte si engin de plage
- Jusqu'à 2 milles marins d'un abri si autre qu'engin de plage, mais non autovideur
- Jusqu'à 6 milles marins d'un abri si autre qu'engin de plage et auto-videur

Matériel obligatoire

Au delà de 300 mètres

	Jusqu'à 2 milles	Jusqu'à 6 milles
Équipement individuel de flottabilité par personne	✓	✓
Moyen de repérage lumineux	✓	✓
Dispositif de remorquage	✓	✓
Dispositif d'assèchement (fixe ou mobile)	✓	
3 feux rouges à mains		✓
Miroir de signalisation		✓
Compas magnétique		✓
Carte(s) marine(s)		✓
Moyen de signalisation sonore (sifflet)		✓

La navigation d'un va'a est limitée à 2 milles marins (3,7 kilomètres) d'un abri. Elle ne peut s'effectuer que de jour, pensez à anticiper votre retour, notamment en saison fraîche en raison des journées plus courtes. L'embarquement d'une aide à la flottabilité par personne et d'un moyen de repérage lumineux, d'un dispositif de remorque et d'un dispositif d'assèchement (pompe, écope) sont obligatoires, dès que vous vous éloignez à plus de 300 mètres du rivage. En complément, prévoyez l'emport d'un moyen de communication étanche, permettant de contacter les secours.

LES MANIFESTATIONS NAUTIQUES

Tout regroupement de navires, engins ou personnes pour une activité exercée dans les eaux maritimes et ayant un impact sur celles-ci, nécessitant des mesures particulières d'organisation et d'encadrement en vue d'assurer la sécurité des participants et des spectateurs, doit être déclaré.

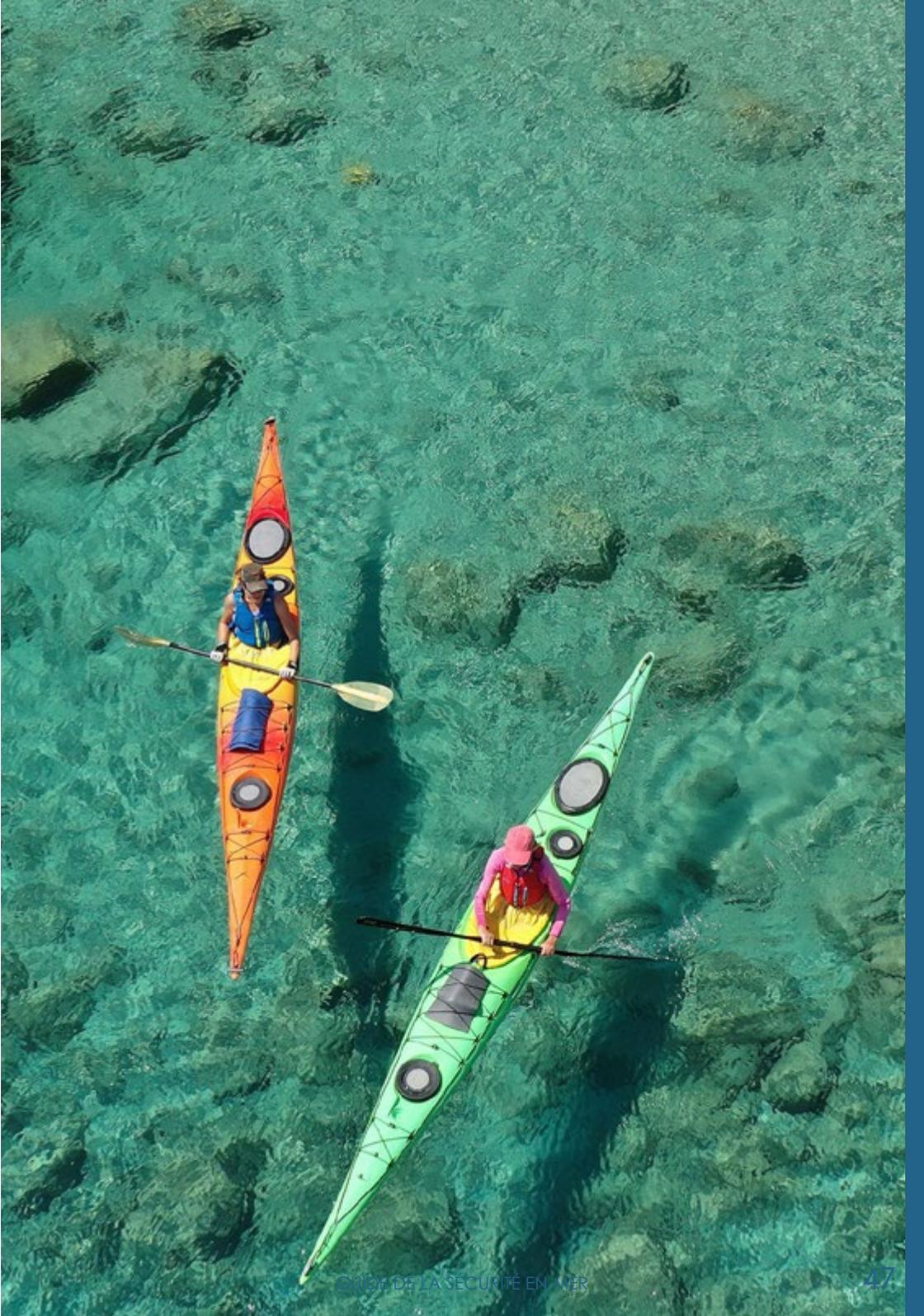
Cette manifestation nautique doit être le fait d'un organisateur unique et identifié. Il s'engage à disposer des moyens nautiques et de communication permettant la surveillance de la manifestation, et à maintenir une structure opérationnelle activée jusqu'à l'arrivée du dernier participant. Par ailleurs, la manifestation doit être couverte par une assurance en responsabilité civile.

La déclaration de la manifestation se fait au minimum :

- 15 jours avant la date prévue, dans le cas d'une manifestation courante ;
- 2 mois avant pour celle nécessitant une mesure de police particulière.

Le formulaire de déclaration est transmis à la direction des affaires maritimes de la Nouvelle-Calédonie (cf. « POUR VOS FORMALITÉS » contact en dernière page).

Cette déclaration n'exempte pas l'organisateur de déclarer aux collectivités compétentes l'utilisation temporaire de son domaine public maritime, ni de transmettre un dossier d'intention à la mairie concernée pour toute manifestation de plus de 1500 personnes en simultanée.



RISQUE REQUIN

Les pratiquants ainsi que les organisateurs de manifestations nautiques sont invités à intégrer le risque « requin », en respectant des mesures préventives simples.

En raison du risque lié à la présence de requins, la pratique des activités nautiques, présentant un risque de chute à la mer, en « Petite Rade » et « Grande Rade » du Port autonome de la Nouvelle-Calédonie est déconseillée.

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

- Respectez les interdictions de baignade et des activités subaquatiques ;
- Évitez les eaux troubles, après de fortes pluies, près des émissaires et à proximité des embouchures de rivière ;
- Ne pratiquez pas à l'aube ou au crépuscule, ainsi que de nuit (pour rappel : les activités nautiques telles que le dériveur ou catamaran de sport, la planche à voile, le « stand up paddle », le va'a, le kitesurf, etc, sont interdites de nuit) ;
- Ne vous baignez pas ou ne pratiquez pas des activités nautiques seul ;
- Ne générez pas de situations à risque en gardant vos prises (poissons) à proximité directe ;
- Évitez de faire du bruit en vous immergeant (saut dans l'eau) ;
- Ne rejetez pas de déchets à la mer.

POUR LES ORGANISATEURS DE MANIFESTATIONS NAUTIQUES

- Respectez les recommandations générales ;
- Informez les participants sur la conduite à tenir en cas de présence d'un requin ;
- Dans la mesure du possible, effectuez une ronde sur le parcours de la manifestation avant son début ;
- Si cela s'avère nécessaire, intégrez des moyens de sécurité supplémentaires dédiés à la prévention du risque « requin » ;
- Lors d'une manifestation présentant un risque de chute à la mer pour les concurrents ou participants, les épreuves doivent se terminer au minimum 1 heure avant le coucher du soleil.

En cas de présence avérée d'un requin sur une zone utilisée pour des activités nautiques, informez le COSS NC (VHF canal 16 – téléphone : 16) ou les services de la mairie de Nouméa (pompiers, police municipale) dans la bande littorale des 300 mètres.

RESPECTER LES INTERDICTIONS



Baignade et activités nautiques interdites, présence de requin





LA CO NAVIGATION

EN CAS DE DIFFICULTÉ, CONTACTEZ LE COSS NC

en appelant sur le **canal 16** (VHF marine) ou
en **composant le 16** (fixe et mobile - appel gratuit).

LA CO-NAVIGATION S'INSCRIT DANS DES VALEURS DE CONVIVIALITÉ, DE SOLIDARITÉ ET DE PARTAGE, SPÉCIFIQUES À LA PLAISANCE.

Pour que l'activité ne soit pas une prestation déguisée punissable :

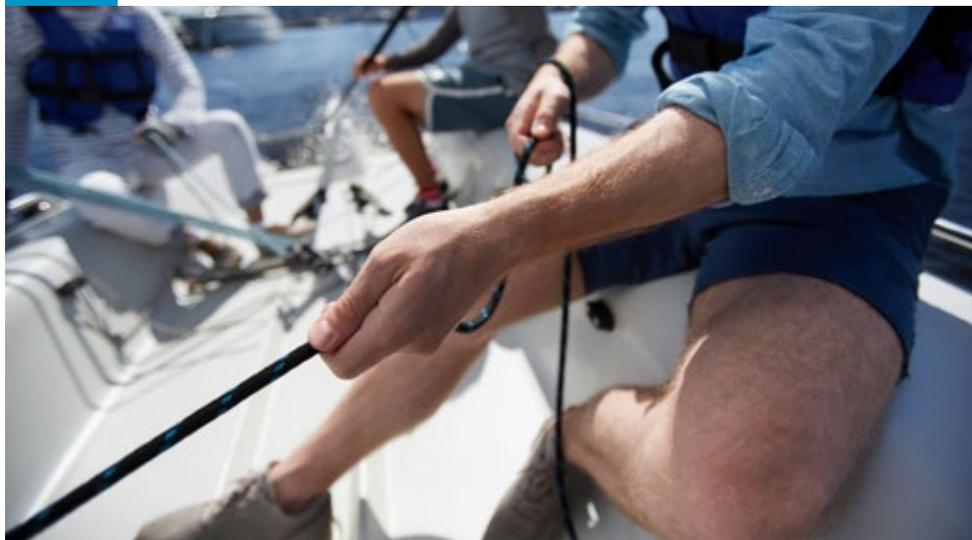
- Elle doit être occasionnelle, ce n'est pas un commerce ;
- La somme demandée ne doit pas dépasser les coûts générés par la sortie divisés par le nombre de personnes à bord (y compris le chef de bord).

SOYEZ ACTEUR DE VOTRE SÉCURITÉ EN CO-NAVIGATION

- Consultez la météo avant la sortie ;
- Vérifiez le bon état du navire ;
- Tout le matériel de sécurité est-il bien à bord et entretenu ? Vous est-il montré et expliqué ?
- Le chef de bord doit disposer des connaissances basiques requises pour la conduite du navire.

SI VOUS AVEZ UN DOUTE, ADRESSEZ-VOUS À UN PROFESSIONNEL DE LA MER

- Son entreprise est agréée par le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie ;
- Le navire est régulièrement contrôlé par un service d'inspection ;
- Il a un brevet de capitaine délivré par l'administration ;
- Il a été formé à faire face à toutes situations imprévues, par tout temps ;
- Il connaît ses limites et celles de son navire ;
- Il sait gérer simultanément la navigation, votre sécurité et votre confort à bord ;
- Il vend une prestation de transport, vous n'avez rien à faire : profitez du paysage, de la mer et de la sortie.





PÊCHE ET RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

EN CAS DE DIFFICULTÉ, CONTACTEZ LE COSS NC

en appelant sur le **canal 16** (VHF marine) ou
en **composant le 16** (fixe et mobile - appel gratuit).

RESPECTER LA FAUNE ET LA FLORE

Respectez le milieu naturel afin de ne pas dégrader des zones sensibles, des lieux de nidification et de reproduction de la faune locale :

- Évitez le dérangement des espèces de la flore et de la faune terrestres et marines présentes sur le site.
- Naviguez à distance des espèces protégées, notamment les mammifères marins (cétacés), les tortues marines ou les oiseaux marins, afin de ne pas les perturber. Ne les poursuivez pas pour mieux les voir, ne coupez pas leur trajectoire, préférez les observer à distance. En aucun cas vous ne devez tenter de les toucher.
- Évitez de pratiquer des activités motorisées occasionnant bruit et émissions polluantes pouvant porter atteinte à la faune et à la flore.
- Participez à la protection des habitats des espèces fragiles en limitant les débarquements dans les zones protégées, de nidification ou de nurserie.

PRATIQUER UNE PÊCHE DURABLE

Si vous êtes amateurs de pêche récréative en mer, que ce soit de la pêche embarquée, à pied, du bord ou sous-marine :

- Respectez les tailles de capture minimales car, en pêchant des poissons en dessous des tailles autorisées, vous empêchez le renouvellement naturel des différentes espèces et réduisez les ressources.
- N'utilisez que les engins autorisés.
- Ne pêchez que ce qui est nécessaire à votre consommation familiale et immédiate.
- Respectez les interdictions et les quotas de capture, de pêche ou de ramassage des espèces protégées.
- Respectez les zones et les périodes de fermeture et d'ouverture ou d'interdiction.
- La vente de votre pêche est illégale.



REQUINS : PRINCIPE DE PRÉCAUTION

Je ne vide pas mon poisson aux abords du littoral. Cela perturbe la faune sauvage et c'est potentiellement dangereux pour les pratiquants d'activités nautiques. Vous risquez des sanctions.

ENTREtenir SON BATEAU DANS LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

- Équipez de préférence votre bateau de cuves à eaux noires et évitez d'utiliser vos toilettes marines au mouillage près des côtes.
 - Vidangez vos cuves d'eaux usées dans les emplacements prévus à cet effet dans les ports qui proposent des systèmes de vidange.
 - Remplissez prudemment le réservoir de carburant pour ne pas répandre d'hydrocarbures dans l'eau. Si vous en renversez sur le pont, n'utilisez jamais de détergent nocif à la vie aquatique.
 - Privilégiez le lavage à l'eau claire pour vos embarcations et bannissez les produits toxiques pour l'environnement. En cas de nécessité d'utilisation d'un produit d'entretien, choisissez un produit biodégradable et bannissez ceux qui contiennent du chlore. Les ports proposent toutes sortes d'équipements pour améliorer la vie à bord (sanitaires, bacs à vaisselle, douches).
- Effectuez obligatoirement vos carénages sur des aires prévues pour la récupération des eaux de lavage afin d'éviter leur dispersion dans l'environnement.
 - Préférez le nettoyage mécanique des coques de bateaux (décapage manuel, sablage...) plutôt que l'application de peintures antisalissures ayant un impact sur l'environnement. Si vous devez utiliser ces peintures, respectez les doses d'application et les recommandations présentes sur l'étiquette et/ou la notice des produits, et veillez à limiter les rejets dans le milieu.
 - Utilisez des moteurs marqués dont les normes garantissent le respect de l'environnement en émissions sonores et gazeuses.

POUR EN SAVOIR PLUS :

Renseignez-vous auprès de votre province sur les aires marines protégées et les dispositions applicables :

www.province-sud.nc

www.province-nord.nc

www.province-iles.nc

Ainsi qu'auprès du service du parc naturel de la mer de corail et de la pêche de la Nouvelle-Calédonie pour les récifs et îles éloignées de la Nouvelle-Calédonie.

<https://mer-de-corail.gouv.nc>





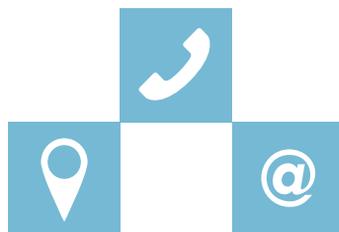


POUR EN
SAVOIR
PLUS

EN CAS DE DIFFICULTÉ, CONTACTEZ LE COSS NC

en appelant sur le **canal 16** (VHF marine) ou
en **composant le 16** (fixe et mobile - appel gratuit).

- Direction de la jeunesse et des sports de la Nouvelle-Calédonie
www.djs.gouv.nc
23, rue Jean-Jaurès – place des Cocotiers
BP 810 – 98845 Nouméa cedex
Mail : djs@gouv.nc
- Ligue calédonienne de va'a et de canoë kayak
BP 2106 – 98846 Nouméa cedex
Tél/fax : +687 24.07.06
Mail : lcvck@lagoon.nc
- Ligue calédonienne de surf
BP 12048 – 98802 Nouméa cedex
Mail : lignesurf@yahoo.fr
- Comité régional des sports sous-marins
BP 8234 – 98807 Nouméa cedex
Tél/fax : +687 28.83.37
Mail : fessm.nc@mls.nc
- Ligue calédonienne de voile
BP 3290 – 98846 Nouméa cedex
Tél/fax : +687 28.56.45
Mail : lcvoile988@gmail.com
- Ligue calédonienne de triathlon
Mail : lctri@lagoon.nc
- Ligue calédonienne de natation
BP 255 – 98800 Nouméa
Tél : +687 46.73.73
Mail : natcal@lagoon.nc
- Sauveteurs en mer SNSM
www.snsm.org/etablissement/station-sns-mde-noumea
- Météo-France Nouvelle-Calédonie
Prévision 24h/24 et 365j/an
5, rue Vincent Aurioi - Faubourg Blanchot
BP M2 – 98849 Nouméa Cedex
Tél : +687 27.93.00
Mail : contact.nouvelle-caledonie@meteo.fr
Toutes les informations météorologiques accessibles sur www.meteo.nc
- Service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM)
www.shom.fr
- Agence Nationale des Fréquences en Nouvelle-Calédonie (ANFR)
www.anfr.fr/outre-mer/nouvelle-caledonie
Bureaux 013, Immeuble After C,
3 rue A. Barrau
98800 Nouméa
Tél : +687 25.62.60
Mail : nouvelle-caledonie@anfr.nc
- COSS Nouvelle-Calédonie
Quartier Alleyron
BP 38 - 98843 Nouméa Cedex
www.mrcc.nc



POUR VOS FORMALITÉS

Direction des affaires maritimes de la Nouvelle-Calédonie (DAM NC)
2 bis, rue Félix RUSSEIL
BP M2 – 8849 NOUMEA CEDEX
Tél : 27.26.26 - Fax : 28.72.86
Courriel : dam.nc@gouv.nc

HORAIRES D'OUVERTURE AU PUBLIC :
lundi, mardi, jeudi et vendredi de 8h à 12h (attention fermé au public le mercredi)
et sur rendez-vous en dehors de ces horaires.

Pour tous renseignements et formulaires : <https://dam.gouv.nc>



EN CAS DE DIFFICULTÉ, CONTACTEZ LE COSS NC

en appelant sur le **canal 16**
(VHF marine) ou

en **composant le 16**
(fixe et mobile - appel gratuit).



COMMUNIQUEZ LES ÉLÉMENTS SUIVANTS :

- **Votre position**
- **Le nom et la description du navire**
- **Le nombre de personnes à bord et leur état de santé**
- **La nature de la détresse ou de l'avarie**
- **L'assistance demandée et les mesures déjà prises**

(plus d'informations sur le sujet en rubrique 7 du guide).

dam.gouv.nc



DAM
Direction
des affaires maritimes
de la Nouvelle-Calédonie