

Synthèse des éléments spécifiques au kayak de mer – extraits de la division 240 –

ARTICLE	CONTENU	COMMENTAIRE OU PRECONISATION FFCK
<p>Article 240-1.01 <i>Champ d'application</i></p>	<p>La présente division définit les dispositions en matière de sécurité et de prévention de la pollution applicables aux navires de plaisance à usage personnel ou de formation d'une longueur de coque inférieure à 24 m, à partir de leur mise en service.</p>	
<p>Article 240-1.02 <i>Définitions</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Engins de plage : sont considérées comme engins de plage : • Les embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine dont la longueur est inférieure à 4 m ou la largeur est inférieure à 0,45 m. Toutefois, dans le cas d'une embarcation multicoque, la largeur additionnée des coques doit être inférieure à 0,40 m. Ne sont pas considérés comme coques les flotteurs latéraux de longueur inférieure à 1,5 m. • Les embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine qui ne satisfont pas aux dispositions de stabilité et de flottabilité de l'article 240-2.09, quelles que soient leurs dimensions. • Navire exclusivement conçu pour la compétition : navire désigné comme tel par son constructeur, et mis en service : <ul style="list-style-type: none"> • soit pour participer aux compétitions organisées par une fédération sportive reconnue par le ministre chargé des sports, ou bien aux entraînements préalables; • soit en tant que prototype de sport, c'est à dire un navire exclusivement conçu pour la compétition n'entrant pas dans le cas précédent, et qui est exploité selon les conditions particulières prévues par la présente division. • canoës et kayaks de mer : embarcations autres que les engins de plage, dont la propulsion est assurée par des pagaies pour les canoës et les kayaks. • Construction amateur : navire conservé et mis en service par une personne qui en a réalisé l'assemblage, pour son usage personnel. Ne sont pas considérées comme constructions amateurs les navires dont la coque ou les aménagements ont été réalisés, même partiellement, par une personne identifiée en tant qu'entreprise commerciale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Cette définition reste inchangée. Il faut aussi y ajouter toutes les embarcations non immatriculées. • Ce sont les constructeurs ou importateurs qui peuvent définir si le navire est conçu pour la compétition. Ils délivrent une attestation de conformité à leurs clients. La FFCK ne pourra plus délivrer de N° d'identification de bateau de compétition. • Nouvelle définition des kayaks de mer. • Nouvelle définition. On peut aussi considérer que les anciens bateaux de construction professionnelle actuellement dans les clubs, et non immatriculés, sont des constructions amateurs. En effet, les constructeurs s'engagent rarement à « reprendre » leurs anciens bateaux pour leur donner un

Synthèse des éléments spécifiques au kayak de mer – extraits de la division 240 –

	<ul style="list-style-type: none"> • Navire auto-videur : navire dont les parties exposées aux intempéries peuvent en permanence évacuer par gravité l'eau accumulée. Sont considérés comme auto-videurs les navires dont les ouvertures de pont et les parties exposées sont protégées par un moyen d'obturation empêchant la stagnation de l'eau, telle qu'une jupe, un prélar, ou un capot, à condition que ces dispositifs soient efficaces contre les vagues qui viendraient s'y abattre. 	<p>numéro H.I.N. et une attestation de conformité. Il revient alors au propriétaire de ces bateaux de procéder à une déclaration écrite de conformité.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nouvelle définition Les kayak type sit on top sont de fait auto-videurs. Les kayaks munis de jupe pour l'hiloire et de bouchons étanches sur les trappes sont également considérés comme auto videurs.
<p>Article 240-2.01 <i>Evaluation de conformité hors marquage « CE »</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Préalablement à sa mise en service, un navire neuf subit une évaluation de sa conformité aux dispositions en matière de sécurité et de prévention de la pollution qui lui sont applicables. Cette évaluation donne lieu à l'établissement d'une déclaration écrite de conformité, établie sur le modèle de l'annexe 240-A.1, puis transmise à l'autorité compétente. Cette disposition est également applicable à un navire modifié par son propriétaire. • La déclaration de conformité prévue au paragraphe précédent est signée par le constructeur ou son mandataire, ou encore un importateur assumant la responsabilité de la conformité du navire. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les constructeurs et importateurs doivent renseigner une attestation de conformité pour chaque modèle commercialisé et la transmettre aux AFMAR. Ils doivent aussi obligatoirement en fournir une à leur client pour chaque bateau vendu. Ces derniers en ont besoin pour ensuite demander l'immatriculation auprès des AFMAR. • Il en est de même pour les constructeurs amateurs. • La FFCK ne peut plus organiser de sessions d'homologation des kayaks de mer.
<p>Article 240-2.02 <i>Attribution d'une catégorie de conception</i></p>	<p>Catégorie de conception C : catégorie attribuée aux navires de plaisance pour la navigation « à proximité des côtes », conçus pour des voyages à proximité des côtes et dans de grandes baies, de grands estuaires, lacs et rivières, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 6 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 2 m compris.</p> <p>Catégorie de conception D : catégorie attribuée aux navires de plaisance pour la navigation « en eaux protégées », conçus pour des voyages sur de petits lacs, rivières et canaux, au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 4 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 0,50 m compris.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les kayaks de mer conçus pour naviguer au-delà des 300 mètres doivent satisfaire aux exigences de la catégorie C. C'est déjà le cas pour la totalité de la flotte. Ce sont les constructeurs (professionnels ou amateurs) qui déclarent la catégorie de conception, et ils engagent leur responsabilité. • Les kayaks de catégorie D sont de fait des engins de plage.

Synthèse des éléments spécifiques au kayak de mer – extraits de la division 240 –

<p>Article 240-2.03 <i>Identification des navires</i></p>	<p>Un numéro d'identification unique est attribué à chaque navire neuf.</p>	<p>Disposition déjà existante. On parle aujourd'hui de N° CIN (craft identification number) au lieu du n° HIN (hull identification number)</p>
<p>Article 240-2.04 <i>Plaque signalétique</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tout navire soumis aux dispositions du présent chapitre comporte une plaque signalétique, sur laquelle figurent les indications suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - le nom du constructeur ou de l'importateur ; - le modèle le cas échéant ; - la mention « Embarcation conforme l'arrêté du 23 nov. 1987 modifié - division 240 » ; - la catégorie de conception ; - la charge maximale recommandée par le constructeur - le nombre maximal de personnes pouvant prendre place à bord ; - la puissance maximale de l'appareil propulsif. • Cette plaque est inaltérable par le milieu marin. Elle est fixée de manière inamovible à l'intérieur de l'embarcation, du cockpit ou de la timonerie, à un endroit immédiatement visible. 	
<p>Article 240-2.05 <i>Dossier technique</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un navire soumis aux dispositions du présent chapitre est astreint à l'établissement d'un dossier technique explicitant la conception, la construction et l'exploitation du navire, et démontrant sa conformité aux dispositions de sécurité et de prévention de la pollution qui lui sont applicables. <p>La personne endossant la responsabilité de la conformité aux exigences techniques le tient à la disposition de l'autorité compétente pour une durée minimale de 10 ans à compter de la mise en service du navire.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le dossier technique comporte les pièces figurant à l'annexe 240-A.3. • L'autorité compétente peut requérir la fourniture de tout document ou renseignement supplémentaire dans le but de vérifier une partie quelconque de la conformité du navire aux dispositions de la présente division. 	

Synthèse des éléments spécifiques au kayak de mer – extraits de la division 240 –

<p>Article 240-2.06 <i>Manuel du propriétaire</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Chaque navire fait l'objet de la rédaction d'un manuel du propriétaire, en français, conforme au présent article. Ce manuel est remis au propriétaire par la personne responsable de la conformité du navire lors de la mise en service du navire. 	<ul style="list-style-type: none"> Nouvelle disposition : Ce manuel du propriétaire ne concerne que les embarcations neuves achetées chez un constructeur ou revendeur. Il n'est pas exigé pour l'ensemble des kayaks déjà dans les clubs. Ce manuel du propriétaire demande beaucoup d'éléments inutiles pour les kayaks de mer. Il demande également des éléments redondants avec le dossier technique. Il est possible de produire un document conjoint qui comprendra tous les éléments nécessaires pour les kayaks de mer.
<p>Article 240-2.07 <i>Nombre maximal de personnes et charge maximale</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Le nombre maximal de personnes pouvant prendre place à bord d'un navire lège, ainsi que sa charge maximale, sont déterminés par son constructeur. La charge maximale comprend les personnes de 75 kg pouvant être embarquées, le matériel d'armement, l'avitaillement, les fluides consommables au maximum de remplissage des capacités fixes et mobiles. Jusqu'à cette charge maximale, le navire satisfait aux exigences de flottabilité et de stabilité évaluées conformément aux dispositions de l'article 240-2.09 ainsi qu'à l'usage prévu notamment en matière d'autonomie en vivres, et en consommables destinés aux machines. Le nombre de personnes pouvant prendre place à bord d'un navire est déterminé de manière à satisfaire aux exigences de flottabilité et de stabilité évaluées conformément aux dispositions de l'article 240-2.09, ainsi qu'en fonction des places assises disponibles à bord, et des aménagements intérieurs. Est considéré comme place assise tout emplacement pouvant contenir une surface assise d'au moins 0,37 m², dans un cockpit, sur un banc de nage, ou d'autres emplacements dédiés. 	<ul style="list-style-type: none"> Nouvelle disposition : Les constructeurs de kayaks de mer définissent naturellement le nombre de personnes pouvant prendre place à bord. Il incombe à chaque constructeur de définir la charge maximale pour les kayaks qu'il produit. Cette charge comprend tout le matériel pouvant être embarqué par la sécurité, la nourriture, les bivouacs...etc. Les constructeurs définissaient souvent cette charge maximale auparavant.
<p>Article 240-2.08 <i>Solidité de la construction</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Les matériaux entrant dans la construction sont choisis et mis en oeuvre de manière à assurer aux navires une solidité suffisante pour les conditions d'exploitation pour lesquelles ils sont prévus. 	<ul style="list-style-type: none"> Nouvel disposition : Les constructeurs utilisent déjà des matériaux qui satisfont à ces exigences.

Synthèse des éléments spécifiques au kayak de mer – extraits de la division 240 –

<p>Article 240-2.09 <i>Flottabilité, stabilité et franc-bord minimal</i></p>	<ul style="list-style-type: none">• La flottabilité, la stabilité et le franc-bord minimal d'un navire sont conformes à sa catégorie de conception, et correspondent à sa charge maximale au sens de l'article 240-2.07, ainsi qu'aux conditions d'exploitation définies par le constructeur.• La stabilité et la flottabilité de tout autre navire, à l'exception des véhicules nautiques à moteur, satisfont aux exigences de la partie pertinente de la norme EN/ISO 12217. <ul style="list-style-type: none">• De manière alternative aux dispositions des autres paragraphes du présent article, les navires exclusivement propulsés par l'énergie humaine et les navires à sustentation comportent une ou plusieurs réserves de flottabilité leur permettant de flotter en cas d'envahissement, lorsqu'ils sont utilisés avec la charge maximale admissible, conformément à leur catégorie de conception. Cette flottabilité est vérifiée en eau douce, et par vent et hauteur de vague nuls, en remplissant complètement l'embarcation d'eau, puis en la chargeant de gueuses de fer, ou de matériau plein de densité équivalente, à raison de 15 kg par personne pouvant être embarquée et 1,5 kg simulant le matériel d'armement et de sécurité. Les gueuses se trouvent, lors de l'essai, aux emplacements des masses qu'elles simulent. En aucun cas, après envahissement, la partie la plus haute de la structure n'émerge de moins de 2 cm. De plus, les stabilités transversale et longitudinale restent positives.	<ul style="list-style-type: none">• L'EN/ISO 12217 correspond au tableau annexé à la précédente D224. IL s'agit de la norme définissant les matériaux de flottabilité possible : Les matériaux à faible densité, les sacs remplis d'air, les volumes d'air intégrés. <p>Il est possible d'utiliser tous ces matériaux pour garantir la flottabilité.</p> <ul style="list-style-type: none">• Les réserves d'air et sac d'air nécessitent de satisfaire à des tests de résistance à la pression, définis dans l'annexe citée ci-dessus. Actuellement, il est clair qu'aucun caisson étanche ou réserve d'air n'a fait l'objet de ces tests.<ul style="list-style-type: none">• Il est clair également que les réserves de flottabilité utilisées traditionnellement dans nos clubs ne répondent pas à ces exigences. Elles ne peuvent pas être installées dans les kayaks de mer.• Le test de flottabilité pour les kayaks de mer est très semblable à celui en vigueur actuellement. Mais il y a un élément qui le rend sensiblement moins exigeant. En effet il fallait préalablement remplir volontairement de la quantité maximale d'eau. Il s'agit maintenant de remplir complètement l'embarcation d'eau. Donc, le test peut être réalisé avec les caissons fermés, en condition « normales » d'utilisation.<ul style="list-style-type: none">• Cependant cette exigence de flottabilité reste le point essentiel en matière de sécurité et engage la responsabilité du constructeur. Leur vigilance quant au respect de la flottabilité est très importante. La FFCK préconise l'utilisation des matériaux à faible densité (moussage) qui présente une fiabilité beaucoup plus importante que les autres moyens de flottabilité.• Pour les sit on top, il n'est plus obligatoire de les remplir de mousse, néanmoins cela reste un moyen supplémentaire de garantir la flottabilité en cas de bris ou d'ouverture de la coque.
--	---	---

Synthèse des éléments spécifiques au kayak de mer – extraits de la division 240 –

<p>Article 240-2.10 <i>Ouvertures extérieures</i></p>	<p>Toutes les ouvertures extérieures sont conçues de manière à prévenir les entrées d'eau intempestives.</p>	<p>Il s'agit des capots, bouchons et autres tapes de visite. Cette exigence est évidemment déjà satisfaite par tous les kayaks de mer.</p>
<p>Article 240-2.15 <i>Assèchement</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les navires de catégorie de conception C de longueur supérieure à 8 mètres sont munis d'un dispositif d'assèchement manuel fixe permettant d'évacuer l'eau résultant de l'invasion de tout local de machines, ou des espaces habitables. Les navires non auto-videurs de catégorie de conception C comportent également un tel dispositif, apte à aspirer dans toutes les parties exposées aux vagues et aux intempéries. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les pirogues de plus de 8 mètres sont tenues d'emporter un tel dispositif, qui peut être une écope, un sot, une pompe manuelle ; Elle devra permettre de vider l'eau avec efficacité (conformément à tout dispositif de sécurité). Le sot ou la pompe semblent les bons moyens d'assèchement à utiliser.
<p>Article 240-2.54 <i>Installations de mouillage</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tout navire est conçu de manière à pouvoir mouiller, être amarré et remorqué en toute sécurité. Les dispositifs à bord sont prévus en fonction de la taille du navire et de sa catégorie de conception, ainsi que de la masse du matériel devant être manipulé au cours des manoeuvres. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le taquet de remorquage et les anneaux de bossés satisfont à cette exigence. L'emport du dispositif d'amarrage n'est pas nécessaire sur un kayak de mer.
<p>Article 240-2.60 <i>Moyen de remontée à bord en cas de chute à l'eau</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tout navire comporte un dispositif permettant à une personne tombée à l'eau de remonter à bord aisément et par ses propres moyens, sans compromettre la stabilité. • Dès lors qu'une personne tombée à l'eau a atteint l'endroit du navire prévu pour la remontée à bord, elle doit pouvoir mettre en oeuvre le moyen de remontée sans assistance extérieure. • Lorsque le franc bord lège est supérieur à 500 mm, ce dispositif peut être une échelle dépliant ou un filet, ou tout dispositif de marches et de poignées assujetti de manière permanente au navire, à condition qu'il puisse être déployé en cas de nécessité au moins à 300 mm sous la flottaison la plus basse. Lorsque le franc-bord lège est inférieur à 500 mm, des prises de mains simples, ou une ligne souple, solidement fixées sur le pourtour du navire, sont admises. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelle disposition • Il s'agit d'une nouvelle exigence des AFMAR pour toutes les embarcations. Il n'a pas été possible de passer outre. Tout bateau doit disposer d'un moyen de remonter à bord sans compromettre la stabilité du navire, et sans assistance extérieure. Or pour les kayak de mer, cette exigence semble très difficile à respecter. La notion d'assistance fait partie des notions fondamentales de la sécurité en kayak, aussi bien en mer qu'en rivière. • Le paddle float ne répond pas systématiquement à cette exigence. Seules certaines personnes formées à son utilisation sont capables de remonter à bord en utilisant le paddle float. • La ligne de vie participe également à cette remontée à bord, même si effectivement, sa 1ère utilité reste de pouvoir s'agripper au kayak en cas de dessalage et de maintenir une situation de « survie » avec le kayak comme principal flotteur.

Synthèse des éléments spécifiques au kayak de mer – extraits de la division 240 –

		<ul style="list-style-type: none"> • Le seul moyen de remonter à bord sans compromettre la stabilité du bateau reste l'entraide, et donc par définition la navigation en groupe. • La fédération préconise naturellement la navigation en groupe pour garantir une sécurité collective, et par conséquent le moyen de remonter à bord pour toutes personne tombée à l'eau. Il peut être utile de disposer au sein d'un groupe d'un ou plusieurs paddle-float. Il est enfin obligatoire que tout kayak soit équipé de ligne de vie.
<p>Article 240-3.03 <i>Limitations des conditions d'utilisation</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Les engins de plage effectuent des navigations diurnes qui n'excèdent pas 300 m de la côte. Pour ces derniers, aucun matériel de sécurité et d'armement n'est requis. Les annexes peuvent effectuer des navigations à une distance d'un abri n'excédant pas 300 m, leur navire porteur étant considéré comme un abri. • Les embarcations à la fois mues par l'énergie humaine, non auto-videuses, et qui ne sont pas des engins de plage effectuent des navigations diurnes et à une distance d'un abri n'excédant pas 2 milles • Les autres embarcations mues par l'énergie humaine qui ne sont pas considérées comme des engins de plage effectuent des navigations diurnes, et à une distance d'un abri n'excédant pas 6 milles. 	<ul style="list-style-type: none"> • La limite des 300 m pour les engins de plage ne change pas. • Les kayaks de mer sont limités à une navigation de jour. La navigation de nuit reste interdite. • Les kayaks de mer sont aussi limités à une navigation jusqu'à 2 milles s'ils ne sont pas munis de jupe sur l'hiloire. La définition des embarcations non auto-videuse est nouvelle et amène cette disposition. S'ils sont munis de jupe, ils peuvent aller jusqu'à 6 milles. • Il est évident que la fédération préconise le port de la jupe pour toute navigation au-delà de 300 m.
<p>Article 240-3.04 <i>Manifestations nautiques</i></p>	<p>Lorsque dans le cadre d'une manifestation nautique, un ou plusieurs navires seraient amenés à dépasser les limites de leurs conditions d'utilisation, l'organisateur de la manifestation adresse à l'autorité compétente une demande de dérogation aux dispositions de l'article 240-3.03. Cette demande est motivée par la description des mesures compensatoires à bord, et l'encadrement prévu par l'organisateur de la manifestation nautique.</p>	<p>Il est possible de déroger aux limites de navigation en demandant une autorisation aux AFMAR. Il est peu probable que cela soit utilisé par la FFCK, puisque les manifestations existantes restent naturellement dans les limites de navigation. Néanmoins des navigations type traversée vers des Iles ou d'Iles en Iles, sur des distances éloignée de plus de 6 milles d'un abri, peuvent s'envisager. Il s'agira d'avoir un dispositif de sécurité adapté.</p>

Synthèse des éléments spécifiques au kayak de mer – extraits de la division 240 –

<p>Article 240-3.06 <i>Dispositions générales sur le matériel d'armement et de sécurité</i></p>	<p>III. Les navires effectuant une navigation entre 2 et 6 milles d'un abri embarquent le matériel d'armement et de sécurité côtier prévu à l'article 240-3.08.</p> <p>IV. Les navires effectuant une navigation à moins de 2 milles d'un abri embarquent le matériel d'armement et de sécurité basique prévu à l'article 240-3.07. Lorsqu'elles effectuent une navigation à plus de 300 m de la côte, les annexes embarquent un équipement individuel de flottabilité par personne, ainsi qu'un moyen de repérage lumineux conforme à l'article 240-</p> <p>VI. L'ensemble du matériel de sécurité est adapté aux caractéristiques du navire. Il est maintenu en bon état de fonctionnement, à jour des visites techniques qui lui sont applicables, et prêt à servir en cas d'urgence. Aucun matériel de sécurité n'est conservé dans les locaux de machines. Lorsqu'il n'existe pas d'autre possibilité de rangement, le matériel peut être stocké à l'extérieur, éventuellement sous un plancher amovible, en sacs ou boîtes imperméables fermés et assujettis à la structure. Dans tous les cas, le lieu de stockage est maintenu en état de propreté et est exempt de coulures d'hydrocarbures dans les fonds.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Voir ci-dessous la nouvelle liste du matériel d'armement.
<p>Article 240-3.07 <i>Matériel d'armement et de sécurité basique</i></p>	<p>Le matériel d'armement et de sécurité basique comprend les éléments suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pour chaque personne embarquée, un équipement individuel de flottabilité, conforme aux dispositions de l'article 240-3.12, ou bien, si elle est portée effectivement, une combinaison de protection conforme aux dispositions de l'article 240-3.13. 2. un moyen de repérage lumineux conforme aux dispositions de l'article 240-3.14. 3. un moyen de remonter à bord pour une personne tombée à l'eau. Un tel moyen, lorsqu'il n'équipait pas un navire existant, est conforme aux dispositions de l'article 240-2.60 ; 4. un dispositif coupant l'allumage ou les gaz en cas d'éjection du pilote lorsque la puissance totale des moteurs de propulsion excède 4,5 kW, sur un navire à moteur hors-bord à barre franche ou un véhicule nautique à moteur; 	<ol style="list-style-type: none"> 1- le gilet de sauvetage. 2- lampe flash ou bâton luminescent 3- la ligne de vie 4- non obligatoire pour les kayaks et les pirogues

Synthèse des éléments spécifiques au kayak de mer – extraits de la division 240 –

	<p>5. un ou plusieurs moyens mobiles de lutte contre l'incendie conformes, dans le cas des navires marqués « CE », aux préconisations du constructeur, ou dans les autres cas, conformes aux dispositions des articles 240-2.43 à 240-2.47. Les véhicules nautiques à moteur ne sont pas tenus d'embarquer ces moyens ;</p> <p>6. un dispositif d'assèchement manuel pour les navires non auto-videurs ou ceux comportant au moins un espace habitable. Ce dispositif peut être fixe ou mobile ;</p> <p>7. un dispositif permettant le remorquage (point d'accrochage et bout de remorquage) sauf pour les planches à voile et aérotractées (« kite surf »);</p> <p>8. soit une ligne de mouillage avec ancre, soit une ancre flottante. Toutefois, les navires dont la capacité d'embarquement est inférieure à 5 adultes peuvent être dispensés de ce dispositif, sous la responsabilité du chef de bord.</p> <p>9. pour les navires francisés: le pavillon national et les moyens de l'arborer de manière visible.</p>	<p>5- non obligatoire pour les kayaks et les pirogues</p> <p>6- Eponge, écope, ou pompe d'assèchement pour les kayaks non munis de jupe.</p> <p>7- Taquet et bout de remorquage.</p> <p>8- Pour les embarcations de 5 personnes et plus, une ancre flottante ou ancre.</p> <p>9- non obligatoire pour les kayaks et les pirogues</p>
<p>Article 240-3.08 <i>Matériel d'armement et de sécurité côtier</i></p>	<p>Le matériel d'armement et de sécurité côtier comprend les éléments suivants :</p> <p>1. le matériel d'armement et de sécurité basique;</p> <p>2. un dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau, conforme aux dispositions de l'article 240-3.15. Ce dispositif n'est toutefois pas obligatoire dans l'une des situations suivantes: - chaque membre de l'équipage porte un équipement individuel de flottabilité ou une combinaison de protection lorsque le navire fait route; - la capacité d'embarquement du navire est inférieure à 5 adultes; - le navire est un pneumatique ou un semi-rigide.</p> <p>3. trois feux rouges automatiques à main conformes aux dispositions de la division 311 du règlement;</p> <p>4. un miroir de signalisation</p>	<p>1- le matériel ci-dessus</p> <p>2- le gilet de sauvetage doit être obligatoirement porté.</p> <p>3- 3 feux rouges automatique à mains</p> <p>4- un miroir de signalisation</p>

Synthèse des éléments spécifiques au kayak de mer – extraits de la division 240 –

	<p>5. un moyen de signalisation sonore conforme aux exigences de l'annexe III du règlement international pour prévenir les abordages en mer;</p> <p>6. un compas magnétique fixé temporairement ou en permanence au navire, et visible depuis le poste de conduite, conforme aux normes ISO 613, ou ISO 10316 ou ISO 14227 ;</p> <p>7. la ou les cartes marines, ou encore leurs extraits, officiels, ou élaborés à partir des informations d'un service hydrographique national. Elles couvrent les zones de navigations fréquentées, sont placées sur support papier ou électronique, et sont tenues à jour ;</p> <p>8. le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM), ou un résumé textuel et graphique, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes ;</p> <p>9. un document décrivant le système de balisage de la zone fréquentée, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes.</p>	<p>5- un moyen de signalisation sonore</p> <p>6- un compas magnétique</p> <p>7- carte marine de la zone de navigation</p> <p>8- un résumé du RIPAM (nouveau et inutile) un modèle doit être fourni par l'administration.</p> <p>9- un résumé du système de balisage de la zone fréquentée</p>
<p>Article 240-3.10 <i>Règlement international pour prévenir les abordages en mer</i></p>	<p>Les navires de plaisance sont astreints au respect des dispositions rendues applicables, selon les caractéristiques du navire, par le décret 77-733 du 6 juillet 1977 portant publication de la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, faite à Londres le 20 octobre 1972.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Le RIPAM fait partie de la liste du matériel d'armement obligatoire au-delà de 2 milles.
<p>Article 240-3.11 <i>Déroptions au matériel d'armement et de sécurité</i></p>	<p>I. Les navires dont les équipages effectuent une navigation dans le cadre d'activités organisées par un organisme d'Etat ou agréé par le ministre chargé de la Jeunesse et des Sports pour l'enseignement et la pratique d'activités physiques et sportives peuvent être exemptés de tout ou partie du matériel de sécurité prescrit par la présente division sans autorisation spécifique de l'autorité compétente. Dans ce cas, l'organisme définit le matériel de sécurité qui doit être embarqué. En outre, ce même organisme peut dispenser les navires utilisés dans les mêmes conditions de disposer de moyens de prévention des chutes de personnes à l'eau.</p>	<p>Les clubs ont la possibilité de ne pas emporter systématiquement tout le matériel d'armement sur chaque embarcation lors des navigations encadrées. Il peut s'agir des sorties, randonnées, entraînement et manifestation sportive...</p> <p>Les clubs restent responsables de la sécurité lors de ces navigations. Ils doivent envisager d'adapter ce matériel d'armement en fonction des conditions de pratique, du niveau des pratiquants, du nombre de cadre par pratiquant...etc</p> <p>Ce matériel peut aussi être complété, par exemple par l'emport de pagaies de secours sur 1 ou plusieurs kayaks (la pagaie de secours n'est plus obligatoire), d'un téléphone portable ou VHF...etc.</p>

Synthèse des éléments spécifiques au kayak de mer – extraits de la division 240 –

<p>Article 240-3.12 <i>Caractéristiques des équipements individuels de flottabilité</i></p>	<p>I. Les équipements individuels de flottabilité à bord des navires de plaisance répondent aux caractéristiques suivantes :</p> <p>- 50 N de flottabilité au moins pour les embarcations propulsées par l'énergie humaine, quelque soit leur distance d'éloignement;</p>	<p>Les gilets de sauvetage présentent une flottabilité de 50 N à 70 n en fonction du poids des personnes naviguant.</p>
<p>Article 240-3.14 <i>Caractéristiques des moyens de repérage lumineux</i></p>	<p>I. Un moyen de repérage lumineux peut être collectif ou individuel. Lors des navigations en solitaire, au moins un moyen de repérage individuel est exigé.</p> <p>II. Tout moyen de repérage lumineux collectif répond aux caractéristiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - s'il n'est pas installé de manière fixe à bord, comme par exemple dans le cas d'un projecteur de recherche, il doit pouvoir flotter dans l'eau douce ou salée ; - s'il n'est pas installé de manière fixe à bord, il fonctionne après une immersion d'une heure à la pression équivalente d'un mètre de colonne d'eau ; - ses matériaux constitutifs extérieurs résistent aux hydrocarbures et au milieu marin ; - de nuit, il émet un rayonnement lumineux qui ne doit pas pouvoir être confondu avec une marque lumineuse de navire ou de balisage. Avec sa réserve d'énergie maximale, la source lumineuse doit pouvoir émettre un rayonnement visible sur tout l'horizon si elle n'est pas dirigée par une personne, et ce jusqu'à une distance théorique d'un demi-mille par temps clair. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le moyen de repérage lumineux n'est pas obligatoire pour les kayaks naviguant au-delà de 2 milles, dès lors que les participant portent effectivement le gilet de sauvetage.