



CHARTRE

à l'intention

des Chefs de Bord et Equipiers DV

Version du 18 octobre 2017

1. Qui est le chef de bord ?

Le Chef de Bord DV est nommé pour l'année en cours par la commission technique. S'il n'a pas monté au minimum une sortie dans la saison au sein du club, il peut perdre son statut de chef de bord.

Le chef de bord est celui qui assure la direction effective du bateau, qui possède les pouvoirs de décision et de contrôle sur la marche du navire. Il ne peut y avoir qu'un chef de bord.

Nota : Le chef de bord qui a délégué la marche du bateau à son chef de quart et qui est parti dormir dans sa cabine reste entièrement responsable de tout ce qui pourra se passer sur le navire.

2. Responsabilité du Chef de Bord D.V.

Responsabilité civile : Le chef de bord est responsable de tous les dommages causés par le bateau ou par son équipage, à son équipage ou à des tiers.

Responsabilité pénale : On peut ne retenir la responsabilité pénale du chef de bord qu'en cas de faute de sa part. Ainsi, il peut être tenu pour pénalement responsable, s'il a lui-même commis une faute d'imprudence ou de négligence.

Exemple : En confiant le quart à une personne inexpérimentée.

Cette hypothèse n'est pas à négliger, en effet, du fait de ses fonctions, la responsabilité pénale du chef de bord est retenue plus facilement que celle de ses équipiers.

Il est également responsable des infractions maritimes.

2.1. Les infractions maritimes.

La perte du navire, les abordages, les échouements etc... constituent des infractions. Cependant, la responsabilité du chef de bord ne pourra être mise en cause que si le sinistre est intervenu dans certaines conditions : soit suite à la violation des règlements nautiques (règles des feux, de signaux, route à suivre, manoeuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment prioritaire ou pas, ...), soit suite à une négligence.

Une négligence peut être définie comme l'omission ou l'oubli d'une précaution, qui, si elle avait été prise, aurait évité l'accident.

Un chef de bord fait preuve de négligence :

- S'il ne met pas en œuvre les moyens nécessaires à la sécurité de l'équipage et du bateau,
- S'il néglige de consulter les conditions météo avant de partir,
- S'il ne respecte pas l'ensemble des règles pour prévenir les abordages en mer (RIPAM).
- Si tout simplement il ne se soucie pas de veiller à la bonne exécution de son ordre.

L'imprudence consiste plus généralement à commettre une erreur de conduite qui n'est pas d'un chef de bord "normalement prévoyant et diligent". Par exemple : commet une faute d'imprudence le chef de bord qui, tout en ayant écouté le bulletin météo, prend la mer alors que le temps s'aggrave et qu'un coup de vent est annoncé, avec un équipage inexpérimenté.

D'autres infractions sont réprimées comme la non tenue du journal de bord, ne pas posséder les brevets et permis requis, ne pas satisfaire aux normes de sécurité, ne pas pouvoir



présenter l'acte de francisation, le permis de navigation ou la carte de navigation, ainsi que le contrat de location ou la lettre de prêt.

3. Responsabilité de l'équipier à D.V.

L'usage à Dynamique Voile veut que l'équipage soit solidaire du chef de bord. Ainsi un dommage ou une perte, non couverte par une assurance, seront à la charge de l'équipage, et répartis équitablement sur tous ses membres. Ceci après recours éventuel auprès de la commission technique, conformément au règlement intérieur.

Il est à noter ici que les membres associés et les membres invités doivent se soumettre à ce même règlement : à ce titre, ils doivent en être avertis avant la sortie.

4. Le bateau loué ou prêté.

4.1. Le Bateau loué :

Le droit, ici, intervient principalement sous forme d'un contrat de location, en principe laissé à l'entière discrétion des parties. En fait, force est de reconnaître que lorsque le loueur est un professionnel, il impose ses conditions. S'il s'agit d'un particulier, les deux parties devront se mettre d'accord sur les clauses du contrat, après discussion.

La liberté des conventions étant la règle en la matière, il n'est guère possible de faire une étude systématique des différentes clauses. On se bornera donc à rappeler le droit commun - c'est à dire celui qui s'applique en l'absence de disposition contraire - puis à attirer l'attention sur quelques précautions élémentaires.

4.1.1. Le contrat de location

Essentiellement pèsent sur le chef de bord les obligations suivantes :

- Régler la caution et payer le prix de la location.
- User du bateau conformément à sa destination (zones de navigation conforme à l'armement, ne pas faire de transport de marchandise, et à fortiori de produits interdits ou de personnes extérieures (cas de navigation à l'étranger dans les zones sensibles) avec un voilier de plaisance, etc).
- Conserver le bateau dans le même état : le chef de bord est responsable des détériorations et des pertes qui surviennent pendant qu'il dispose du navire, s'il y a eu faute de sa part. Mais cette faute est présumée c'est à dire que c'est à lui de prouver qu'il n'en a pas commis. La faute s'apprécie par référence à la conduite du chef de bord "normalement prudent et diligent", selon la formule habituelle, de plus, la preuve que l'on a pas commis de faute est souvent difficile à apporter.
- A l'expiration de la période de navigation fixée par le contrat, le chef de bord doit restituer le bateau en bon état ; il ne peut être tenu pour responsable que de l'usure "anormale" ou des avaries (voilà à nouveau un critère très imprécis). Il est certain que cette obligation du chef de bord est celle qui ouvre la porte au maximum de contestations, mais il n'est guère possible de définir avec rigueur l'usure "normale".
- La restitution doit se faire à la date prévue au contrat. Dans la quasi totalité des contrats, sont prévues des pénalités par jour de retard. **Nota** : un coup de vent est un risque normal au cours d'une croisière, au locataire d'en prévoir les étapes en fonction de cette éventualité.

4.1.2. Quelques précautions.

Ces obligations ainsi rappelées conduisent à recommander quelques précautions que le chef de bord a intérêt à ne pas négliger :

L'inventaire :

L'inventaire est impératif. Le chef de bord doit s'astreindre à dresser un état du navire à sa livraison, aussi complet que possible : il doit comporter une liste des objets ou équipements



se trouvant à bord, mais aussi mentionner la constatation de leur état. Le chef de bord dispose au plus de 24h pour compléter l'inventaire.

Le contrat de location :

Il importe de bien vérifier les clauses du contrat de location, lorsqu'elles sont imposées par le loueur (ce qui est le cas le plus fréquent), elles sont rarement en faveur du locataire. Pour garantir la présence du loueur lors de l'inventaire, ce qui n'est pas toujours le cas, il convient de rajouter au contrat avant de le signer, la mention suivante :

"Sous réserve d'inventaire contradictoire effectué lors de la prise en charge et de la restitution du bateau. Dans le cas où l'une des parties serait défaillante au rendez-vous fixé, son absence vaudrait acceptation totale de l'inventaire réalisé par la seule partie présente."

L'assurance du bateau :

Enfin il est essentiel de vérifier l'étendue des garanties offertes par le contrat d'assurance. Lorsque l'on s'adresse à un loueur professionnel, les garanties sont généralement satisfaisantes, d'autant plus qu'elles sont, pour le loueur, un moyen essentiel pour se protéger de l'insolvabilité ou de la mauvaise foi du locataire. En revanche, avec un particulier il faut se défier du fait que les contrats d'assurance pris par ce loueur non professionnel, excluent la garantie lorsque le bateau est loué.

4.2. Le bateau prêté.

L'inventaire :

L'inventaire de prise en main du bateau est souvent traité en confiance, mais il est quand même nécessaire de procéder à une vérification de l'état général du bateau, et tout particulièrement l'inventaire des équipements de sécurité, obligatoires en fonction de la catégorie de navigation.

Le contrat de prêt :

Il est nécessaire que l'autorisation de se servir du bateau soit formulée par écrit. Cette précaution est imposée par les affaires maritimes. Cette autorisation doit s'accompagner de la remise des papiers du bord.

L'assurance du bateau :

L'assurance contractée par le propriétaire profite à l'emprunteur. Il est bon de rappeler que l'emprunteur - comme d'ailleurs le locataire - doit posséder les "permis" requis pour que les garanties de l'assurance puissent jouer.

Un propriétaire qui loue son bateau doit avoir contracté une assurance qui prévoit cette activité. Il en est de même pour la régate.

5. Le rôle de Dynamique Voile.

5.1. La caution et le paiement du bateau.

Dynamique Voile a constitué, dès sa création, un compte caution et un compte courant qu'il nous appartient de faire vivre et de préserver. Ces deux comptes ont pour but d'avancer les cautions, et d'avancer le paiement du bateau, afin de laisser au chef de bord le temps de réunir les chèques de paiement de son équipage et éviter ainsi de risquer un découvert sur son compte. Les cautions et paiements étant souvent élevés.

5.2. L'Assurance.

En cas de location d'un bateau, les dommages subis par l'équipage, en dehors d'un tiers identifié extérieur, ne sont jamais couverts par l'assurance responsabilité civile du loueur.

La majorité des chefs de bord et des équipiers, possèdent une assurance responsabilité civile "chef de famille". Les garanties de ces assurances risquent d'être illusoires en matière de nautisme, car, très souvent, certaines clauses de ces contrats généraux excluent la couverture



des risques provoqués par la pratique des sports dangereux. Or la voile, même en croisière, est classée parmi ces activités par les pouvoirs publics.

Ceci a conduit Dynamique Voile à souscrire une assurance responsabilité civile "plaisance".

Il faut souligner deux points :

Cette assurance ne s'applique qu'aux activités organisées par Dynamique Voile. Il faut entendre par là les sorties DV, cautionnées par le club, encadrées par un Chef de Bord DV. Tout adhérent DV est assuré.

Tout Invité DV est également assuré pendant la durée de la sortie.

En conséquence, le chef de bord devra communiquer à Dynamique Voile ainsi qu'au Loueur, lors de la préparation de sa sortie, la liste nominative de son équipage.

5.3. Les inventaires.

5.3.1. Inventaire de sécurité.

L'inventaire de sécurité doit être fait en fonction de la catégorie de navigation du bateau et non de la zone fréquentée. La catégorie de navigation est indiquée sur les papiers et sur la plaque signalétique. Un exemple d'inventaire de 1ère catégorie est fourni en annexe.

5.3.2. Inventaire de location.

Il inclut l'inventaire de Sécurité.

C'est la pièce contractuelle du contrat de location, il faut prendre soin d'effectuer l'inventaire contradictoirement avec le loueur, et de la manière la plus stricte possible (cf. : complément au contrat de location).

Ce document doit être rempli lors de la prise en charge du bateau.

5.3.3. Inventaire complémentaire.

Une liste non exhaustive des points particuliers à vérifier, est fournie en annexe. Un complément, à joindre à l'inventaire de location, est fourni en annexe.

5.4. La Commission Technique.

La Commission Technique est constituée de membres adhérents de D.V. choisis par le conseil d'administration pour leurs compétences en matière de voile et de navigation.

Son rôle est :

- De nommer les chefs de bord DV pour l'exercice en cours ou à venir, sur examen de leurs compétences. En cela elle engage la responsabilité de l'association, car un chef de bord, peut être reconnu incompetent par les affaires maritimes.
- De désigner les formateurs internes D.V. pour l'exercice en cours ou à venir sur examen de leurs compétences.
- D'arbitrer tout litige qui lui serait présenté, spécialement en cas de mise en oeuvre de la franchise de l'assurance du loueur. Elle peut décider que la prise en charge des dommages se fera : soit par l'équipage en cause, soit en partie par Dynamique Voile et en partie par l'équipage en cause, conformément au règlement intérieur.
- Toutefois, dans les cas exceptionnels où la responsabilité de l'équipage n'est pas en cause, mais plutôt la malhonnêteté du loueur, la prise en charge peut être entièrement à la charge de Dynamique Voile (exemple passé : "*Petite Magouille*").

6. Organisation d'une sortie.

La sortie est soit planifiée de longue date, soit montée sur demande au coup par coup. Dans tous les cas, elle doit être mise à la connaissance de l'ensemble des adhérents afin qu'ils puissent s'y inscrire → un doodle est donc recommandé pour chaque sortie.

Un modèle de procédure d'organisation de sortie est fourni en annexe, il est en effet important que la "fiche de suivi" soit remplie et que l'ensemble des paiements soit effectué avant la sortie.



- DV ne peut prendre le risque de financer une location de voilier pour lequel la totalité des paiements n'est pas réglée par les participants.
- La liste d'équipage est obligatoire sur un navire.
- Il est donc normal que le jour du départ, le Trésorier soit en possession de cette liste

La **Fiche de Suivi** est la **pièce comptable** qui permet de justifier l'activité de l'association, elle est partagée en 2 parties :

- la 1ère contient le suivi comptable,
- la seconde permet de décrire la sortie.
- La fiche de suivi est établie lors du montage de la sortie et est remise avec l'ensemble des paiements par le Chef de Bord au Trésorier DV au retour de la sortie.

Pour la sécurité de lui-même et de l'ensemble de l'équipage, il est bon que chaque membre d'équipage ait rempli correctement sa fiche d'Adhésion ou sa fiche d'Invité et que ces informations soient à la disposition du Chef de Bord (exemple de la personne à prévenir au cas ou ...)

Rappels : lors de la constitution de l'équipage, le Chef de Bord doit porter une attention particulière aux membres associés et/ou invités, car ces derniers ne connaissent probablement pas, ni l'association, ni les conditions de déroulement de la sortie.

Il doit donc les informer de leurs droits et leurs devoirs vis-à-vis de l'association.

Il doit aussi veiller à ce que ce statut de membre invité le soit bien pour la première fois et seulement pour une sortie de 4 jours maximum.

Il devra également veiller à ne pas confier à un invité des missions d'organisation de la sortie ou de délégation de responsabilité à bord du bateau.



Annexe : Inventaire complémentaire.

Compulser le journal de bord pour y déceler d'éventuels incidents, notifiés par les précédents locataires.

Sous les planchers

Soulevez-les, ils ne doivent pas forcer ni avoir un jeu excessif. En profiter pour juger l'état d'humidité général des fonds :

- présence d'eau de mer *(étanchéité de la coque ou des passe-coque).*
- présence d'eau douce *(fuite d'un tuyau, pompe ou réservoir).*
- présence de gazole *(fuite d'une durite ou filtres ou pompe).*

Varangues et renforts.

Examiner les renforts et les varangues qui ne doivent présenter ni fissures ni décollement de la coque.

Au niveau des équipets du carré regarder la liaison pont et coque, qui peut être décollée, voir aussi l'état des vaigrages qui peuvent avoir des traces d'infiltrations.

Examiner les boulons de quille qui peuvent être légèrement rouillés mais en aucun cas absents ou cassés. *(Choc important sur la coque ou talonnage)*

Menuiseries.

Vérifier le bon fonctionnement des portes et des tiroirs. *(Cela peut traduire des chocs latéraux importants)*

Cuisine

Vérifier l'état du réfrigérateur et du four. (propreté et fonctionnement)

Pour le four vérifier la sécurité évitant les fuites de gaz et l'état du tuyau souple de raccordement. (Date imprimée sur le tuyau)

Toilettes

Vérifier le bon fonctionnement. (W.C. non bouchés, Cuve à eaux Noires) et manœuvrer les vannes.

Documents.

La présence des papiers du bateau. (acte de francisation ou titre de navigation, carnet d'entretien de la survie, contrat de location ou attestation de prêt, contrat d'assurance)

Cartes de la zone de navigation fréquentée.

Matériel électronique.

Vérifier le bon état des appareils électroniques, les mettre sous tension et contrôler les écrans. (contrôler l'exactitude de l'indication du sondeur, faire un essai de VHF avec le CROSS)

Matériel électrique.

Vérifier l'état de charge des batteries. Mettre en service tous les éléments commandés depuis le tableau de bord et vérifier leur bonne marche : pompe de cale, groupe d'eau sous pression, feux de route, feux de poupe, feux de pont.

Moteur.

Noter le nombre d'heures, vérifier les niveaux d'huile, d'eau dans l'échangeur, juger de l'état de l'huile. Regarder l'état et la tension des courroies, purger éventuellement le décanteur d'eau du gazole, vérifier l'ouverture des vannes de refroidissement, par la cabine arrière, inspecter le joint d'arbre d'hélice ou de Sail-Drive.

Mettre le contact : le voyant rouge de défaut doit s'allumer et l'alarme sonore doit retentir. Mettre le moteur en marche et contrôler que de l'eau s'échappe bien par saccades du tuyau d'échappement. Ni odeur ni fumée ne doivent s'échapper d'un diesel en bon état mais signaler si la fumée sort noire (*combustion*), blanche (*refroidissement*) ou bleue (*usure*).



Signaler tous bruits bizarres ou anormaux. Vérifier la bonne marche de la manette des gaz et de l'inverseur. Embrayer doucement le moteur et faire tendre les aussières pour vérifier la propulsion.

Cockpit.

Actionner la barre, examiner le jeu sur la mèche de safran et vérifier aussi que rien ne gêne son débattement, ne pas hésiter à effectuer le montage complet de la barre de secours.

Vérifier la bonne accessibilité du radeau de survie. Vérifier la fixation autolargable de la bouée fer à cheval et son fonctionnement. Noter la quantité de pare-battages

Gréement dormant.

Vérifier la symétrie de tension des haubans par la rectitude du mât (l'oeil placé en bas de la gorge), ainsi que la bonne tension de l'étai et du pataras.

Les haubans sont examinés au niveau du sertissage dans les ridoirs il ne doit pas y avoir de torons cassés et aucune trace de rouille. Utiliser les jumelles pour vérifier le haut du gréement.

Gréement courant.

Contrôler tous les textiles et leurs circuits sur le pont, des réas de pied de mât jusqu'aux bloqueurs et winches. Contrôler tout particulièrement le bon état des écoutes, des drisses et des bosses de ris.

Les voiles.

Déployer les voiles si le vent le permet → le tourmentin devrait pouvoir s'installer ! Examiner l'usure au point d'amure, au point d'écoute, à la têtère et sur la chute. Vérifier l'état de la toile autour des oeillets, des coulisseaux et au niveau du frottement sur les barres de flèche. Pour la grand voile vérifier la présence de tous les coulisseaux et de toutes les lattes. Noter s'il y a déjà eu des réparations

Oeuvres mortes.

Vérifier l'état des cadènes au niveau de la traversée du pont. Vérifier la bonne tenue des chandeliers. (fixations souvent tordues)

Noter aussi si les balcons avant et arrière sont déformés. Inspecter la coque qui est souvent abîmée à l'étrave, à la jupe arrière et au niveau du maître bau (vérifier aussi le rail de fargue).

Inspecter le davier et faire fonctionner le guindeau. Vérifier les lignes de mouillage, Y a-t-il un ORIN ??

S'assurer qu'il y a une quantité suffisante d'aussières en bon état et en particulier une longue pour le remorquage, c'est obligatoire.



Annexe : Complément à l'inventaire.

NOM du BATEAU :

POINTS Particuliers	RESERVES
Sous les planchers	
Varangues et renforts	
Menuiseries	
Cuisine	
Toilettes	
Documents	
Matériel électronique	
Matériel électrique	
Moteur Inboard	
Cockpit	
Gréement dormant	
Gréement courant	
Voiles	
Oeuvres mortes	
Oeuvres vives	Sous réserves, car non vérifiable
Observations :	
Date : Signature du Loueur :	Date : Signature du Chef de Bord :



Annexe : Check list pour le Chef de Bord

Organisation de la sortie

- Il est adopté depuis 2013 qu'une sortie DV doit être organisée avec un Chef de Bord DV au moins accompagné par un équipier confirmé.
- Mettre à jour (ou créer le Doodle de la sortie) ... longtemps à l'avance et présenter la sortie à tous, lors d'un mardi DV
- Réunir l'équipage environ 1 semaine avant de partir et en profiter pour organiser le transport et l'avitaillement.
- Suivre l'évolution de la météo (maintenant jusqu'à 7 jours à l'avance sur internet)
- Vérifier que chaque équipier est bien adhérent ou invité afin qu'il soit couvert par l'assurance de DV. Vérifier également les niveaux de compétence afin qu'ils soient adaptés au programme proposé.
- Informer spécialement les membres associés et/ou invités de leurs droits et leurs devoirs vis-à-vis de l'association et veiller à ce que le statut des membres invités le soit bien pour la première fois et seulement pour une sortie de moins de 4 jours.
- Attention : lors du désistement de l'un des membres, il se peut que le coût par personne devienne prohibitif pour les autres, DV ne peut pas en assurer la charge.
- Les frais engagés pour la location du voilier peuvent ne pas être remboursés par le loueur en cas d'annulation de la sortie.
- L'ensemble de l'équipage est solidaire du chef de bord pour toute avarie ou perte de matériel non couverte par l'assurance du bateau.

Avant d'appareiller

- Faire l'inventaire de départ avec le loueur et convenir de l'inventaire au retour.
- Repérer l'emplacement du matériel de sécurité, en particulier la barre franche de secours et la gaffe
- Distribuer et ajuster les harnais à tous les équipiers.
- Essayer tous les feux avant une éventuelle navigation de nuit

Dès l'appareillage

- Vérifier que le moteur **crache**, sinon, faire demi-tour et solutionner à quai.
- Utilisation du moteur (couple d'hélice), en marche AV et AR
- Manoeuvre de mise à la cape ou de préférence d'homme à la mer...

Au retour

- Avant de nettoyer, il faut commencer par vider le bateau.
- Nettoyage des cabines par les occupants et des parties communes par tous.
- Assez souvent 2 équipes pour s'occuper en même temps du pont et de l'intérieur.
- Faire l'inventaire de retour avec le loueur et récupérer la caution (sauf fonctionnement particulier comme par exemple Alizé Location)
- Récupérer le reliquat de paiement auprès de tous → **plus tard, il sera top tard !**
- Remplir le livre de bord ainsi que la Fiche de Sortie
- Ranger le bateau comme on l'a trouvé à l'arrivée
- Si les pleins n'ont pu être faits (Gaz et Gazole) ou si une petite casse n'a pas pu être réparée, il peut être de bon ton de laisser la somme correspondante en espèces sur la table à cartes, assortie d'un petit mot.
- Au retour à Grenoble, remettre au trésorier la **Fiche de Sortie** accompagnée des chèques de règlement (*si un ou plusieurs équipiers n'ont pas réglé, la somme sera demandée au chef de Bord*).



Annexe : Exemple de lettre de prêt.

.....
Passeport N° :

Adresse :

Téléphone :

Je soussigné

Propriétaire du voilier **Modèle :**

Nom :

francisé sous le N°

immatriculé à **sous le N°**

Basé à

Prête à titre exclusivement gratuit mon voilier à :

Mr

Passeport N° :

Adresse :

Téléphone :

Pour légalisation designature



Pour le Maire et par délégation
Le Fonctionnaire territorial,

M. PORTE

Grenoble le

Signature



Annexe : Armement 1ère catégorie

Engins de sauvetage

- 1 Brassière par personne (+ 1 si plus de 10 personnes)
- 1 harnais de sécurité par personne
- 1 Bouée approuvée avec source lumineuse (qui fonctionne)
- 1 Radeau de sauvetage avec son carnet d'entretien en règle

Matériel assèchement et incendie

- 2 Seaux rigides 7 litres munis d'un bout
- 1 Pompe fixe manoeuvrable de l'extérieur
- 1 Pompe fixe manoeuvrable de l'intérieur
- plusieurs extincteurs approuvés type 21 B (non périmés)
- 1 Jeux de pinoches coniques en bois

Signaux de détresse (non périmés)

- 6 Feux rouges automatiques à main
- 4 Fusées à parachute
- 2 Fumigènes flottants

Matériel médical 1 trousse de 1er secours N°3

.....

Appareils et instruments nautiques

- 1 jeux de fanaux et appareils sonores
- 1 miroir de signalisation
- 1 réflecteur d'ondes radar (coque non métallique)
- 1 boule de mouillage
- 1 marque de forme conique
- 1 corne de brume
- 2 lampes étanches (qui fonctionnent)
- 1 jeu de pavillons : national + N et C (60 x 50 cm)
- 1 ligne de sonde à main
- 1 compas de route
- 1 baromètre
- 1 montre d'habitacle (ou montre bracelet de précision)
- 1 paires de jumelles marines ou monoculaires
- 1 loch totalisateur
- 1 rapporteur

Mouillage et manoeuvres

- 2 lignes de mouillage (1 si bateau < 9 m)
- 1 filin de remorquage
- 1 taquet ou bitte d'amarrage et chaumard
- 1 gaffe
- 1 barre franche de secours

Armement et rechange

- 1 jeux de voiles pour faire route
- 1 dispositif de réduction de voilure (prise de ris)
- 1 tourmentin
- 1 jeu de manoeuvres courantes complet
- 1 cisaille pour libérer le gréement dormant

Documents

- Journal de bord / Bloc Marine



Le “Guide du navigateur” du SHOM
Cartes marines de la région fréquentée

Les 4 documents suivants sont aussi présents dans le Bloc Marine

Annuaire des marées ou équivalent (sauf en Méditerranée),

Livre des feux de la région fréquentée

Ouvrage N° 32 du SHOM pour VHF

Décrets et règlements relatifs à la sécurité des navires de < 25 m