

**Bulletin d'information de la  
Fédération de la Plaisance en Kayak de Mer***Affiliée à la l'Union Nationale des Associations de Navigateurs - UNAN***ÉDITORIAL****La D240, une nouvelle réglementation bien adaptée au kayak de mer**

Après une longue préparation et une vraie collaboration entre le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques et le Ministère de la Mer l'arrêté du 11 mars 2008 présentant la nouvelle réglementation de la navigation de plaisance, Division 240 a été publiée au Journal Officiel. La D240 remplace la D224, effet prévu le 15 avril 2008.

Les objectifs recherchés de la D240 sont :

- \* simplifier la réglementation, faciliter les évolutions du matériel
- \* responsabiliser les plaisanciers en matière de sécurité en leur laissant de la souplesse et de l'initiative dans la sélection de leur matériel de sécurité
- \* anticiper et orienter les futures réglementations européennes

Le chef de bord kayakiste a maintenant l'obligation de couvrir les «fonctions » essentielles à sa sécurité en choisissant les matériels les mieux adaptés à sa navigation. Il n'y a plus de liste hétéroclite de matériels divers commune à tous les types de navires.

En contrepartie de cette liberté, les chefs de bord ont la responsabilité d'organiser leur sécurité afin de pouvoir faire face aux événements de mer.

Ces objectifs généraux correspondent à ceux défendus par l'Association du Ponant dès 1987 et par la FPKM depuis sa création à savoir:

« *moins de réglementation mais plus de responsabilité* », condition nécessaire à notre liberté de naviguer.

Depuis plus de 2 ans, nous avons établi un véritable partenariat basé sur la compétence et la confiance avec le CSPSN en étant soutenu par l'UNAN. Avec réalisme et bon sens, la Mission de la Plaisance et des Sports Nautiques a accepté et défendu la majorité des propositions du CSNPSN.

Le résultat est à la hauteur de notre espérance : la France a maintenant une réglementation bien adaptée aux différentes pratiques du kayak de mer. Nous avons beaucoup travaillé, nous sommes satisfaits du résultat.

Ce numéro de Pagaie Salée n° 16 est dédié à la présentation de la D240 qui est applicable à partir du 15 avril 2008.

Je tiens à féliciter et remercier de leur travail les membres du Bureau de la F.P.K.M et tout particulièrement

- Georges Colleter pour ses analyses et synthèses de la réglementation,
- Bernard Leroy Richard, qui avec sa maîtrise des outils informatiques a réalisé l'autocollant proposé pour équiper votre kayak car il est obligatoire pour toute navigation au-delà de 2 milles.
- André Barra qui fait vivre notre site internet.

Cet objectif d'une réglementation adaptée au kayak de mer étant atteint, nous allons maintenant pouvoir passer plus de temps sur les autres dossiers

Yves BEGHIN

Le 23 mars 2008

**Sommaire :**

Effets de l'arrêté du 11 Mars 2008 pour les kayaks de mer.....	2 sur 8
Brèves 1) Message du trésorier 2) Défi des Courreaux.....	5 sur 8
Les signaux de pagaie .....	6 sur 8
Assurances individuelles des kayakistes .....	7 sur 8
Brèves (suite) : 3) Tests de diffusion de bulletins météo en boucle.....	8 sur 8

Pièces jointes : 1) PM/NI/08.01/YB - Présentation simplifiée de l'arrêté du 11 mars 2008 - D240.

2) PM/NI/08.015/GC - Recommandations pour l'armement et la navigation.

3) Présentation de PM/NI/08.014/BLR Autocollant résumé des règles de barre et de balisage + bon de commande au verso

4) PM/NI/08.008/GC - Règles de barre et de route pour les kayaks de mer (complément de l'autocollant).

## SECURITE DES NAVIRES DE PLAISANCE D240

## Effets de l'arrêté du 11 Mars 2008 pour les kayaks de mer

Publié au Journal Officiel numéro 0083 du 8 avril 2008

## Préambule.

L'arrêté du 11 mars 2008 définit la Division 240 en remplacement de la D224 (Arrêtés des 30 sept 2004 et 2 mars 2005) et à partir du 15 avril 2008 réglemente tous les navires de plaisance, à moteur, à voile et à propulsion par l'énergie humaine, de longueur inférieure à 24 mètres. Elle concerne donc les kayaks de mer

Les dispositions de la D224 ont été expliquées et commentées dans le bulletin Pagaie Salée de la FPKM n° 12 de novembre 2006. La D240 vient les compléter et/ou les modifier. Son texte intégral commenté est mis en ligne sur notre site.

Ci après vous trouverez les nouvelles dispositions détaillées applicables aux kayaks de mer, présentées et commentées article par article.

Pendant les 18 mois de la phase d'étude par le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques (CSNPSN), la FPKM a fait de nombreuses propositions pour la prise en compte des spécificités du kayak de mer. Ces propositions visant à donner plus de liberté donc plus de responsabilités et moins de réglementation ont été prises en compte d'autant plus qu'elles correspondaient aux objectifs généraux de la révision fixés par le Secrétaire d'Etat à la Mer.

Aussi, en complément, la FPKM a mis à jour ses recommandations pour la sécurité et l'armement des kayaks qui vont au-delà du minimum réglementaire mais laissent le choix au chef de bord des moyens les mieux adaptés à son type de navigation.

## Zones de navigation

Le tableau précise les zones de navigation autorisées et le pack d'armement obligatoire dans chacune des 3 zones.

→ Zones de navigation Type de flotteur ↓	Bande des 300 m	< 2 milles d'un abri	2 à 6 milles d'un abri	> 6 milles d'un abri
Engins de plage	<b>Aucun matériel</b>	Navigation non autorisée		
Planches à voile, VNM	<b>Pack « basique »</b>		Navigation non autorisée	
Canoës, kayaks, aviron			<b>Pack « côtier »</b>	Nav. non autorisée
Annexes	<b>Aucun matériel</b>	<b>Rien à &lt; 300m de son navire ; au-delà, comme autres bateaux</b>		
Tous autres bateaux	<b>Pack « basique »</b>		<b>Pack « côtier »</b>	<b>Pack « hauturier »</b>

## Art. 240-1.02 : - Définitions :

- § 3: Les kayaks dont la longueur est inférieure à 4 m et la largeur inférieure à 0,45m sont considérés comme « engins de plage », limités à naviguer jusqu'à 300 mètres.
- § 7 : au delà de ces caractéristiques, les kayaks de mer répondent à la définition de « navire mû à la pagaie ».
- § 16 : les kayaks de mer sont conformes à la définition de « navire auto-videur », car ce sont des « navires 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 prélat, ou un capot, à condition que ces dispositifs soient efficaces contre les vagues qui viendraient s'y abattre ».

Art 240-1.04 : Les kayaks sont exclus du marquage CE.

**Art. 240-1.03, § 2 :** « La présomption de conformité du navire est établie à partir de la déclaration écrite de conformité fournie par son fabricant ou le délégataire de celui-ci » (par exemple importateur). Cette disposition s'applique aussi aux constructions amateurs.

**Art. 240-2-01, § I à V :** Pour immatriculer un kayak construit, la personne responsable signe une déclaration de conformité qui est une déclaration sur l'honneur pour les constructions amateurs, utilisable aussi pour les anciens bateaux.

**Art. 240-2.02, § 3 et 4 :** Catégories de conception C et D :

Elles sont attribuées par le constructeur selon la capacité des embarcations à affronter le vent et les vagues ; soit

- D pour vent jusqu'à 4 B compris, et vagues jusqu'à 0,50 m compris,
- C pour vent jusqu'à 6 B compris et vagues jusqu'à 2 m compris.

La majeure partie des kayaks de mer de randonnée sont construits pour la catégorie C, qu'ils soient construits en résine et fibres, démontables ou traditionnels en bois et toile. Mais chaque constructeur, fabricant est responsable de sa construction et de la classification qu'il demande.

Les «sit-on-top» qualifiés de « kayaks » ou « canoës-kayaks » par leur fabricant, constructeur ou revendeur, sont soumis à cette classification européenne.

**Art. 240-2.03 :** Numéro d'identification des navires :

Le numéro d'identification des navires est donné par le constructeur lorsqu'il s'agit d'un professionnel. Il est différent du numéro d'immatriculation attribué par les Affaires Maritimes.

Dans certains cas, dont la construction amateur, c'est l'administration qui peut donner un numéro d'identification du navire lors des formalités d'immatriculation.

**Art. 240-2.04 :** Plaque signalétique :

Cet article définit les indications à porter sur la plaque signalétique apposée dans le navire, « *de manière inaltérable, inamovible et à un endroit immédiatement visible* ».

**Art. 240-2.05 :** Dossier technique :

Il est établi à la construction et tenu, à disposition de l'autorité compétente, pendant 10 ans par le propriétaire.

**Art. 240-2.06 :** Manuel du propriétaire :

Descriptif et liste des informations à indiquer dans "le manuel du propriétaire". « *Ce manuel est remis au propriétaire par la personne responsable de la conformité du navire lors de sa mise en service. Toutefois, les navires conservés par leur constructeur (constructions amateurs) pour leur usage personnel ne sont pas astreints à cette disposition* ».

La charge maximale y est précisée. Cette disposition s'applique aux navires commercialisés après la date d'effet de l'arrêté.

**Art. 240-2.09, § I, IV, VII :** « flottabilité, stabilité et franc-bord minimal ».

Ceci concerne donc la flottabilité définie précédemment, et la norme de référence imposée dans la D224 est à nouveau donnée en référence (EN/ISO 12217).

On y retrouve la même définition : « *En aucun cas, après envahissement, la partie la plus haute de la structure n'émerge de moins de 2 cm. De plus les stabilités transversales et longitudinales restent positives.* ».

La vérification est réalisée en eau douce dans les conditions suivantes : kayak portant sa charge maximale admissible (diminuée de 75kg par personne embarquée) répartie dans les caissons qui restent fermés. Seul le cockpit chargé de « 15 Kg par personne pouvant être embarquée et 1,5Kg simulant le matériel d'armement et de sécurité. » et ceci avec « *des gueuses de fer ou de matériau plein de densité équivalente* » est rempli d'eau.

Le choix des solutions pour garder en flottabilité à vide un kayak n'est plus imposé : « *Les navires comportent une ou plusieurs réserves de flottabilité leur permettant de flotter en cas d'envahissement,* ».

La « flottabilité » peut donc être assurée, par de la mousse (dans les pointes ou des cloisons de caissons épaisses en mousse.) ou des « gonfles », des sacs étanches vides gonflés, ou remplis par le matériel de randonnée (duvet, tente, vêtements, ...) dont la densité est faible.

#### **Art 240-2.60 Dispositif pour remonter à bord**

« 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 et mettre en œuvre le moyen de remonter sans assistance »

La ligne de vie répond à cette obligation pour les sit on top et pour les kayaks très stables. Par contre pour certains types de kayak, il est nécessaire de disposer d'un paddle ou un rolling float ou de naviguer en groupe.

#### **Art. 240-3.03, II et III : Limitations de navigation** (voir le tableau ci-dessus)

- Pour « les embarcations à la fois mues par l'énergie humaine, non auto-videuses, et qui ne sont pas des engins de plage » la limitation à 2 milles par le constructeur concerne surtout une majeure partie des sit-on-top.

- « les autres embarcations mues par l'énergie humaine ... effectuent des navigations diurnes, et à une distance d'un abri n'excédant pas 6 milles. ».

L'obligation antérieure de naviguer par 2 kayaks minimum pour aller au-delà des 2 milles est supprimée.

Pour les kayaks de mer, « un abri » peut être une crique, une cale, une plage et éventuellement un port, c'est à dire en n'importe quel endroit de la côte ou d'une île où il est possible de débarquer. Car la définition officielle et réglementaire pour tous les navires est « sont considérés comme abris les ports ou plans d'eau où le navire peut facilement trouver refuge et où les personnes embarquées peuvent être mises en sécurité ».

#### **Art. 240-3.06, § III, IV, VI, VII, VIII : Dispositions générales sur le matériel d'armement et de sécurité**

Cet article précise les listes d'armement à avoir à bord en fonction de l'éloignement d'un abri :

- basique jusqu'à 2 milles,
- côtier jusqu'à 6 milles.

Mais noter que « 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. ».

Voir le tableau récapitulatif et comparatif joint en annexe.PM/NI/08.013/YB

#### **Art. 240-3.07, § 1, 2, 3, 6, 7 : liste du matériel d'armement et de sécurité basique pour naviguer jusqu'à 2 milles d'un abri.**

- §1 un « équipement individuel de sécurité », gilet de sauvetage de (50 N mini) ou combinaison portée.
- §2 un « moyen de repérage lumineux », une lampe électrique étanche ou flash light.
- §3 un « moyen de remonter à bord », lignes de vie sur le pont d'un kayak et un paddle-float, ou un rolling-float, ou équivalent pour avoir au moins le moyen de ré-embarquer seul.
- §6 un « dispositif d'assèchement manuel pour les navires non auto-videurs, ou ceux comportant au moins un espace habitable... ».

Les kayaks pontés munis d'une jupe ne sont pas strictement concernés étant « auto-videurs » Cependant l'expérience montre qu'il est très utile d'avoir un moyen de vider le cockpit si nécessaire (dessalage, ou simplement jupe enfoncée par un rouleau ou une déferlante).

- §7 un « dispositif permettant le remorquage », soit un anneau en bout, sangle, toggle, à l'avant et à l'arrière, et solidement fixés au pont et un bout de remorquage d'une longueur suffisante.

#### **Art. 240-3.08, § 1, 3 à 9 : liste du matériel d'armement et de sécurité côtier, navigation jusqu'à 6 milles d'un abri.**

Ce matériel est à emporter en plus du matériel basique, (§ 1),

- § 3 : « trois feux rouges automatiques à main ... ».
- § 4 : « un miroir de signalisation ».
- § 5 : « un moyen de signalisation sonore », corne de brume ou sifflet à roulette.
- § 6 : « un compas magnétique ... ».

-§ 7 : « la ou les cartes marines, ou extraits, de la zone de navigation fréquentée ».

-§ 8 : « le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM), ou un résumé textuel et graphique, éventuellement sous formes de plaquettes autocollantes ; ».

-§ 9 : « un document décrivant le système de balisage de la zone fréquentée, éventuellement sous forme de plaquettes autocollantes ».

La FPKM a conçu et réalisé **un autocollant** pour répondre à ces deux paragraphes 8 et 9, en y incluant les signaux de pagaie entre kayakistes et les signaux sonores.

#### **Art 240-3.11- Dérogation au matériel d'armement et sécurité**

Dans le cadre de leurs missions de formation, d'organisation de compétitions, les fédérations sportives délégataires peuvent être exemptées de tout ou partie du matériel de sécurité prescrit par la présente division.

#### **Art. 240-3.12, § 1 : caractéristiques des équipements individuels de flottabilité.**

Dans ce § 1, on note :

« - 50 N de flottabilité au moins pour les embarcations propulsées par l'énergie humaine, quelle que soit leur distance d'éloignement. ».

Un gilet plus volumineux serait incompatible avec le libre mouvement des bras nécessaire pour pagayer

#### **ANNEXE note PM/NI/08.013/YB jointe**

Ce tableau réalisé par la FPKM liste les matériels d'armement et de sécurité nécessaires pour les kayaks de mer suivant leur distance de navigation d'un abri, basique jusqu'à 2 milles ou côtier jusqu'à 6 milles et les compare à la situation antérieure définie par la D224.

Les autres Annexes de la D240 sont des modèles d'imprimés à remplir et de check-list de contrôles pour les inspecteurs des Affaires Maritimes

**Le texte intégral de l'arrêté du 11 mars 2008 sera mis en ligne sur notre site dès sa publication au J.O.**

## **Brèves**

### **1) Message du Trésorier**

L'appel de cotisations 2008 était joint au Pagaie Salée 15 ; de nombreux membres ont renouvelé leur adhésion. Si vous faites partie de ceux qui ont omis ou oublié de remplir bulletin et chèque, merci de vous rattraper en utilisant le bulletin d'adhésion placé sous le bon de commande de l'autocollant.

Pour bénéficier du tarif réduit, il faut être à jour de la cotisation 2008. N'omettez pas de préciser votre choix concernant le support d'envoi de Pagaie Salée: courrier électronique (moins coûteux, plus rapide) ou postal.»

"Nous travaillons beaucoup pour défendre votre liberté de naviguer, n'oubliez pas de réadhérer, nous avons besoin de votre soutien financier et moral"

### **2) Le défi des Courreaux le Samedi 14 juin 2008**

Le défi des Courreaux consiste à faire la traversée à la nage de Port Tudy (île de Groix) à la plage du Perello en Ploemeur (près de Lorient) Chaque nageur doit être accompagné par un kayakiste pour assurer sa sécurité.

Cette année, les organisateurs cherchent 110 kayakistes (navigation >2milles d'un abri).

Le bénéfice de cette manifestation est destiné à aider des associations et centres d'accueils d'autistes

Pour toute information s'adresser à

[patrick.caubert@cegetel.net](mailto:patrick.caubert@cegetel.net)

portable 06 74 49 97 14

## LES SIGNAUX DE PAGAIE

## SIGNAUX À LA PAGAIE POUR KAYAKISTES DE MER

Avant de commencer une balade, mettez-vous d'accord avec votre groupe sur les signaux. Notez que :

- les signaux 1 à 3 servent à communiquer entre les membres du groupe et ne doivent pas être utilisés si d'autres personnes risquent de les interpréter comme des signaux de détresse,
- le signal 4 est un authentique signal de détresse,
- les membres du groupe devraient savoir que les kayakistes de mer inexpérimentés n'ont pas toujours la possibilité de regarder autour d'eux pour voir les signaux, ni de lever la pagaie hors de l'eau pour faire des signaux, quand le vent et la mer sont déchaînés,
- les pagayeurs ont leurs problèmes propres et peuvent ne pas réagir immédiatement aux signaux.

(Signaux sonores : Coup bref = 1 seconde environ - Coup long = 5 secondes environ)

**1 - SIGNAL SONORE**

(corne, sifflet ou cri, exceptionnellement feu blanc)

**Faites attention !**

Regardez aussitôt la personne faisant le signal et attendez les signaux visuels.

**ATTENTION**

(1 coup bref)

**2 - UN BRAS LEVÉ**

**Rassemblez-vous autour de moi !**

Ce signal devrait être réservé au responsable du groupe.

**Suivez-moi, c'est la direction !**

S'il est fait par un autre membre du groupe - par exemple un éclaireur éloigné du groupe - d'autres membres du groupe devraient suivre parce qu'il a trouvé un passage sûr ou un endroit pour débarquer, camper, etc...

**Au secours, j'ai besoin d'aide !**

Un pagayeur dessalé fait ce signal en tenant la pagaie verticalement et en la faisant aller d'un côté à l'autre.

**VENEZ**

(2 coups brefs)

**3 - PAGAIE HORIZONTALE AU-DESSUS DE LA TÊTE**

**Attendez-moi !**

S'il est fait par n'importe qui du groupe, par exemple un kayakiste plus lent que les autres.

**Stop, cessez de pagayer !**

Lorsqu'il est fait par un pagayeur de tête pour arrêter le groupe, par exemple en cas de difficulté ou pour éviter de déranger des animaux.

**Danger, ne vous approchez pas de moi !**

Lorsque le responsable ou l'éclaireur pointe ensuite vers la gauche ou la droite avec la pagaie ou le bras, vous devez aller dans cette direction et attendre d'autres signaux.

**ATTENDEZ**

(1 coup long)

**4 - PAGAIE HORIZONTALE LEVÉE ET BAISSÉE PLUSIEURS FOIS ENTRE TÊTE ET PONT**

**Mayday ! Secourez-moi ou informez les services de sauvetage !**

Ce signal a la même signification que les feux ou fusées rouges. Il s'ajoute au signal de détresse aux bras internationalement reconnu : lever et baisser régulièrement et de façon continue les bras tendus de chaque côté du corps. Ne faites ce signal qu'en cas de danger de mort, si personne dans le groupe ne peut vous secourir et si vous êtes incapable de faire les autres signaux.

**DETRESSE !  
MAYDAY !**

(1 émission continue)



La présente édition de ce "Code des signaux à la pagaie pour kayakistes de mer", datée du 24 août 1997, annule et remplace les versions antérieures de cette même étude, ayant pu paraître prématurément dans des publications étrangères.

Copyright PARIS-KAYAK International 1997

Reproduit avec l'aimable autorisation de Paris Kayak International

## Assurances individuelles des kayakistes

Des membres de notre Fédération nous interrogent sur les différentes garanties à souscrire pour naviguer en kayak de mer. Cette note a pour objet d'examiner les situations possibles, étant entendu que le niveau de couverture au-delà de la responsabilité civile est un choix personnel.

Examen des différentes solutions en fonction de la situation :

### 1) Sorties entre copains en autonomie

1.1- dommages matériels et corporels causés à des tiers c'est à dire à l'un des participants ou à quelqu'un d'autre à l'exclusion des membres de la famille.

N'étant pas en compétition et le kayak de mer n'étant pas classé sport dangereux par les assureurs, la RC (responsabilité civile), de chacun intervient en cas de sinistre causé à un tiers

Ce type de couverture existe dans le même cadre pour d'autres activités de loisirs non motorisés comme par exemple pour des sorties en vélo ou à pieds.

La RC est très souvent couplée avec le contrat assurance habitation.

1.2 Toutefois les dommages causés à son propre matériel ne sont pas couverts sauf à souscrire un contrat spécifique couvrant les risques vol, bris, vandalisme. Voir avec son assureur les particularités des garanties lors du transport du kayak avec sa voiture car il peut rentrer dans la couverture des « bagages ».

### 2) Sortie organisée par un club pour ses membres

Un club ou association doit souscrire une assurance couvrant sa responsabilité civile pour ses activités et celle de ses dirigeants tant vis à vis de ses membres que des tiers. C'est notamment pour avoir cette couverture que sont vendues les « cartes découvertes nominatives » dès qu'une personne qui n'est pas membre participe à une activité encadrée de courte durée.

Toutefois, les matériels des clubs sont rarement couverts sauf ceux de compétition car de valeur élevée mais avec des primes en conséquence et les clubs organisent régulièrement des séances de réparation de leurs matériels !

La couverture des matériels personnels utilisés en sortie encadrée dépend des contrats souscrits par le club et de l'auteur du dommage.

### 3) Couverture apportée par la Fédération de la Plaisance en kayak de mer

L'adhésion à notre Fédération n'apporte aucune couverture des risques personnels à ses membres ni de leurs biens car aucun contrat n'a été souscrit pour les motifs suivants :

- le risque est mal connu et la gestion des sinistres lourde sur le plan administratif
- notre niveau de cotisation ne permet pas d'apporter ce service
- constatant une sinistralité très élevée, l'assureur d'une association nationale de kayakistes qui apportait cette garantie à ses membres a modifié substantiellement les clauses du contrat ce qui a conduit supprimer cette garantie.

Par comparaison, les propriétaires de voiliers souscrivent une assurance pour leur bateau et leur RC même s'ils adhèrent à une fédération de voile ou à une association locale de pêcheurs plaisanciers

Pour mémoire, lors de notre création, la MAIF, après consultation de son siège a refusé de nous assurer au motif qu'elle assurait une autre fédération. Nous avons souscrit un contrat RC à la Matmut qui a des tarifs intéressants tant pour les individuels que pour les clubs avec une large couverture et une gestion administrative simplifiée.

Pour les clubs, la prime peut être fonction du nombre d'adhérents, par tranche ; il n'y a pas de déclaration nominative des membres à faire

### 4) Conclusion

Depuis des années nous sommes nombreux à naviguer et randonner en autonomie avec des copains; chacun assume sa responsabilité, y compris par son assurance RC. A notre connaissance, il n'y a pas eu de gros sinistres. Pour qu'il y ait problème, il faudrait qu'une " victime" attaque en justice un ou plusieurs de ses copains, et fasse la preuve d'une faute ; l'assureur RC de celui qui est accusé prendrait en charge sa défense et la couverture des dommages qui seraient reconnus.

Par contre il est nécessaire que chacun bénéficie personnellement d'une couverture "Assistance, et rapatriement" y compris sanitaire, garantie généralement couplée avec l'assurance auto ou habitation (et non avec la RC).

Je constate par ailleurs que certaines fédérations sportives délégataires imposent leur contrat à tous les clubs et adhérents sans tenir compte des contrats souscrits par chacun et du type de pratique. Il en résulte que leurs membres ne pratiquant pas la compétition et propriétaires de leur matériel ont souvent double voire triple couverture comme les enfants dans les écoles avec la RC des parents, l'assurance de l'école et la mutuelle accident !

Il y a un manque de connaissances et d'attention en matière de couverture des risques.

### **Trois conseils pratiques**

- 1) Lire son contrat RC pour vérifier que la couverture des kayaks de mer n'en est pas exclue pour un usage de loisirs (la compétition est toujours exclue).
- 2) Si souhaité pour avoir une assurance vol, dommages, vandalisme de son matériel prendre contact avec son assureur en précisant les différentes situations :
  - pendant le transport avec sa voiture pour son matériel et celui des copains
  - lors de l'usage en navigation
- 3) Vérifier que le contrat assistance prend en charge le rapatriement sanitaire mais aussi le matériel en cas d'accident.

Yves BEGHIN

### **Brèves, suite**

#### **3) Tests de diffusion de bulletins météo en boucle**

Voici une nouvelle qui réjouira les kayakistes : une expérience de diffusion continue des bulletins météorologiques en Méditerranée.

Navigant début mars à l'Est de Marseille, Georges Colleter et André Barra ont pu suivre sur le canal 63 la météo côtière et les bulletins spéciaux ( BMS ) diffusés en boucle dans la journée à partir de l'émetteur du Coudon ( sommet du pays toulonnais - 702m ). Secteur concerné : de Port-Camargue à Saint-Raphaël.

Il s'agit d'une expérience du Cross Méditerranée. Commencée le 01/03/2008, elle doit durer jusqu'à la fin de l'été pour être ensuite validée et – souhaitons-le – étendue à d'autres zones. L'utilité d'une information météo en continu se passe de commentaire. Elle existe depuis des années en Italie (canal 68) où elle couvre des zones étendues (Nord Adriatique par exemple). Il est évident que l'information côtière délivrée par le Cross est plus intéressante encore.

• Ref. <<http://www.infocapagde.com/article.php?sid=873>>

*NDLR L'UNAN a formulé cette demande dès 2001 ; si cette expérimentation est concluante, la diffusion pourra être étendue à l'ensemble du littoral méditerranéen puis sur les autres cotes françaises.*

Si ce nouveau service vous convient, merci de le faire savoir au quartier des affaires maritimes par tout moyens à votre convenance