

# La réglementation sur les cartes de navigation

lundi 23 octobre 2017

Mers & Bateaux



## **La réglementation maritime française impose l'emport et l'usage de documents nautiques spécifiques, dont des cartes de navigation répondant à des critères précis.**

Selon le type d'embarcation et leur usage, la réglementation française, au sujet des cartes marines ainsi que des autres documents obligatoires, se retrouve être inscrite dans les divisions 240 (navires de plaisance de longueur de coque inférieure à 24 mètres, à usage personnel et de formation), 241 (navires de plaisance de longueur de coque inférieure à 24 mètres, à utilisation collective), 242 (navires de plaisance de longueur de coque égale à 24 mètres ou supérieure et de jauge brute inférieure à 3000), 243 (navires de plaisance destinés à la compétition ou expérimentaux), 244 (navires de plaisance traditionnels), et 341 (navires professionnels de tout type). Le défaut de documents relatifs aux routes et signaux, ainsi que le défaut d'appareils, instruments et documents nautiques, sont deux infractions passibles de contravention de 5<sup>e</sup> classe (Décret 84-810 du 30.8.1984 - Art. 57).

### **Cas de la division 240 :**

Dans la division 240, il est précisé, dans l'Article 240-2.06, l'emport obligatoire de « la ou les cartes marines, ou encore leurs extraits, officiels, élaborés à partir des informations d'un service hydrographique national. Elles couvrent les zones de navigation fréquentées, sont placées sur support papier ou sur support électronique et son appareil de lecture, et sont tenues à jour; »

Ce que dit le SHOM (Service Hydrographique et Océanographique de la Marine) : « La convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) comporte l'obligation d'emport d'une documentation nautique à jour correspondant à la traversée prévue (cartes marines et ouvrages nautiques). Cette obligation d'emport s'applique à tous les navires et peut être satisfaite en totalité ou en partie par un moyen électronique. Les cartes marines officielles, papier et électroniques, sont celles produites selon des normes internationales par les services hydrographiques (SH), seuls services agréés pouvant garantir la qualité, l'intégrité et la traçabilité des données, une authentification de la source, et assurer une tenue à jour régulière. Les seules cartes électroniques officielles sont les ENC (cartes

électroniques de navigation - Electronic Navigational Chart), qui sont des cartes vectorielles et [le cas échéant, selon les zones non couvertes par les ENC] les RNC (Raster Navigational Chart) qui sont des cartes marines matricielles. Tous les autres types de cartes sont par nature non officielles et sont appelées cartes électroniques privées. »

Il est donc laissé libre, aux plaisanciers, contrairement aux professionnels, de satisfaire à cette obligation par des emports papier ou numériques. Dans ce cas, seules les ENC (ou RNC, le cas échéant) sont satisfaisantes. Cependant, si, par exemple, en Allemagne la question des mises à jour est simplifiée par une obligation d'achat annuel des documents, en France, le chef de bord est responsable des informations contenues dans les documents. Les modifications à apporter peuvent donc intervenir plusieurs fois par an et doivent être faites à chaque fois.

### **Comment se munir des documents nautiques ?**

Pour se procurer les documents en version papier, il existe de nombreuses solutions, dont celles des magasins spécialisés. Cela ne garantit, cependant, que la véracité des informations lors de l'édition des produits. Il faut donc apporter les mises à jour, sans délai, et par soi-même. Par exemple, en achetant L'Almanach du Marin Breton, où nous trouvons les extraits de tous les documents nautiques, hors cartes, il est obligatoire de télécharger les mises à jour régulières sur le site de l'association. Pour les cartes, c'est à chacun d'y apporter les correctifs. Si les cailloux ne changent pas de place, des zones interdites à la navigation et des infrastructures sont nouvellement établies chaque année. Les acquisitions sont donc aisées, mais demandent un travail personnel conséquent.

À l'opposé, l'avantage de la plus part des documents numériques est, pour les versions officielles, de comporter un abonnement de mise à jour compris dans le prix d'achat, et dépendant d'un délai choisi (3 mois, 6 mois ou 1 an). C'est donc les éditeurs, souvent les services hydrographiques, ou leurs délégués comme PRIMAR, qui apportent eux-mêmes les correctifs, sans risque d'erreur. L'annonce des mises à jour peut être personnalisée, ou via des réseaux, invitant le chef de bord à télécharger les bons documents. Malheureusement, de nombreux navigateurs se retrouvent perdus face aux différents circuits de distributions, grandement normalisés, avec la tentation de se tourner vers des solutions privées qui, comme nous l'avons vu, ne répondent pas aux exigences de la législation française.

En raison de ces obligations de la réglementation maritime, l'entreprise CAPAJUT, par exemple, met toutes ses compétences, conjuguant les aspects techniques et réglementaires, pour accompagner les plaisanciers et les professionnels. Parmi les possibilités, l'offre phare consiste en de petits boîtiers « tout-en-un prêts à l'emploi », sur mesure, facile d'usage, testés et approuvés, peu énergivores. On y trouve, à côté de tous les outils et logiciels utiles, et selon les besoins de chacun, les ouvrages nautiques obligatoires (instructions nautiques, livre des feux, annuaire des marées, et autres) dont les cartes marines répondant aux obligations légales. Il est mis à disposition un suivi pour effectuer les mises à jour adéquates, et ainsi bénéficier continuellement de la conformité de tous les documents.

Pour finir, rappelons cette citation d'Éric Tabarly : « Naviguer : c'est accepter les contraintes que l'on a choisies. C'est un privilège. La plupart des humains subissent les obligations que la vie leur a imposées. »

*Frédéric Daeschler, CAPAJUT (www.capajut.com)*

<https://mersetbateaux.com/reglementation-cartes-de-navigation/>