



Règlement d'ordre intérieur

Groupe de Croisière des Bancs de Flandre A.S.B.L.

Membre de la Fédération Francophone du Yachting Belge (FFYB)

*Version approuvée par le Conseil d'Administration du 16 février 2016,
avec modifications approuvées par le CA du 29 février 2016,
avec modification approuvée par le CA du 14 décembre 2017, présentée à l'AG 2018 et entrée
en vigueur le 3 mai 2018 (suppression article 8),
avec modifications approuvées par le CA du 26 août 2019 (article 55 modifié et désignation
des bords spécifiques),
avec modification approuvée par le CA le 6 septembre 2019 (ajout article 47bis),
avec modifications proposées par le Conseil des chefs de bord, approuvées par le CA du 14
octobre 2019.
avec modifications proposées par le Conseil des chefs de bord, approuvées par le CA du 14
juin 2023*

1. A propos du respect des usages et de la législation

Article 1 : Dans le cadre de l'A.S.B.L., tous les membres doivent respecter les usages et la législation en vigueur notamment dans les domaines suivants :

- Le droit et les usages maritimes : en particulier le Règlement International pour la Prévention des Abordages en Mer (RIPAM), et le règlement des eaux intérieures approprié, pour les eaux intérieures ;
- Le règlement des radiocommunications de l'Union Internationale des Télécommunications (obligation d'avoir à bord au moins un possesseur du certificat SRC) ;
- La législation sur les stupéfiants et l'abus d'alcool ;
- La possession de papiers d'identité valables dans le périmètre de navigation fréquenté ;
- La protection de l'environnement et la préservation de la nature : ne rien jeter à l'eau, à l'exception de débris organiques qui se décomposent rapidement et uniquement en dehors des ports. Déposer les débris dans les poubelles lors des escales ;
- Les membres veilleront à ne pas gêner d'autres plaisanciers par le bruit ou le passage sur leur pont lors des escales.

2. A propos du Conseil d'Administration :

Article 2 : Les candidatures au poste d'administrateur doivent parvenir par écrit au secrétariat au moins une semaine avant la réunion de l'assemblée générale statutaire. Le candidat doit se présenter devant l'assemblée générale ou s'y faire représenter.

Article 3 : Le Conseil d'Administration nomme et révoque les chefs de bord, le responsable des cours théoriques, les chargés de cours, le responsable de l'équipe entretien et les responsables bateaux.

Article 4 : le Conseil d'Administration peut après chaque sinistre, mandater le Représentant des chefs de bord pour constituer un collège d'experts afin de rendre un avis sur les circonstances de l'accident et déterminer la quote-part éventuelle incombant à l'équipage.

3. A propos du Bureau Exécutif :

Article 5 : Le Bureau Exécutif est composé du Président, du Secrétaire et du Trésorier.

4. A propos des membres :

Article 6 : La cotisation couvre une année civile. Seuls les membres qui auront renouvelé leur cotisation avant le 15 février peuvent participer à l'Assemblée Générale. Les autres sont réputés démissionnaires. Toutefois, s'ils se mettent en règle de cotisation après cette date, la même année, ils retrouvent, après l'Assemblée Générale, leur statut de membre antérieur. S'ils se réinscrivent après être restés une année civile ou plus, sans payer leur cotisation, ils deviennent d'abord membres adhérents.

Article 7 : Les nouveaux membres, qui s'inscrivent au cours et/ou après le 15 juin, paient de manière conjointe, une cotisation réduite pour l'année en cours et la cotisation complète pour l'année suivante.

Article 8 : supprimé.

Article 8 bis : supprimé.

Article 9 : Le membre junior (moins de 25 ans à la date du paiement de la cotisation) bénéficie d'une cotisation réduite au montant de l'assurance.

Article 10 : Il faut être membre pour s'inscrire aux divers cours, bords et formations, qu'ils soient théoriques ou pratiques. Toutefois, à une sortie de maximum deux jours, lors d'un bord normal (voir article 11 bis) sur un bateau appartenant au GCBF, tout membre peut inviter une ou plusieurs personnes. L'invité peut naviguer sans se faire membre. Il doit cependant régler la participation aux frais du weekend et participer à la caisse de bord. Il sera assuré auprès de la FFYB, aux frais du GCBF, en tant que stagiaire à la journée. L'invité ne peut bénéficier qu'une seule fois dans sa vie de cet avantage. Chaque membre a droit à cinq invitations par an. Toute invitation qui ne satisfait pas aux règles ci-dessus, doit faire l'objet d'une demande au Conseil d'Administration. En cas d'acceptation, le Conseil d'Administration en fixera les conditions et la durée.

Article 11 : Le GCBF peut conclure avec d'autres clubs des associations momentanées (croisière, cours...). Les membres de ces clubs qui participent aux activités de l'association dans ce cadre, ne doivent pas devenir membres du GCBF mais obligatoirement, être membres de la FFYB.

Article 11 bis : Les membres autorisent le club à prendre et utiliser les photos, vidéos et reportages les concernant dans le cadre des activités du G.C.B.F. et ce quelque soit les moyen de diffusion (réseaux sociaux, journaux, ...).

4bis. Bords normaux et bords libres

Article 11 ter :

L'inscription aux bords normaux se fait individuellement, sur notre site. Les chefs de bord proposent des dates et les membres choisissent parmi les places disponibles ; ils réservent leur place en payant en ligne leur participation aux frais d'entretien et de renouvellement du bateau.

A contrario, l'inscription à un bord libre est faite par le skipper, pour lui-même et pour l'équipage qu'il a constitué ; le skipper réserve son bord en payant en ligne leur participation aux frais d'entretien et de renouvellement du bateau. Les membres de l'équipage doivent être membres du club.

Le Conseil d'Administration désigne le bateau sur lequel les bords libres peuvent se dérouler. Ce bateau peut toujours être utilisé pour des bords normaux, en fonction des disponibilités et des besoins.

La motivation première des bords libres, est d'augmenter la capacité d'encadrement du GCBF en permettant à nos membres d'évoluer du stade d'équipier expérimenté vers la navigation sans Chef de Bord, lors de bords qualifiés de « Bords libres ». Ces bords se déroulent alors sans chef de bord validé par le GCBF ; le rôle de conducteur à bord, toujours obligatoire, est assuré par un "skipper", membre expérimenté qui n'a pas encore l'expérience suffisante pour devenir chef de bord et gérer des bords parfois uniquement constitués de débutants.

Les Chefs de bord peuvent aussi organiser des bords libres.

5. A propos des chefs de bord

Article 12 :

5.1. Catégories de chefs de bord

A - Chef de bord en eaux intérieures :

Le chef de Bord catégorie A est habilité à encadrer un bord sur un bateau du GCBF, sur un plan d'eau fermé ou protégé.

A+ - Chef de bord côtier :

Le chef de bord catégorie A+ est un chef de bord catégorie A expérimenté, habilité à évaluer les bords de validation des candidats chefs de bord et autorisé à sortir en mer à moins de 6 M de la côte.

B – Chef de bord hauturier :

Le chef de Bord catégorie B est habilité à encadrer un bord en mer, sur un bateau du GCBF, à moins de 100 M d'un abri, ainsi que sur un bateau pris en location par le GCBF, moyennant l'accord préalable du Conseil d'Administration.

B+ - Chef de bord hauturier expérimenté :

Le chef de bord catégorie B+ est un chef de bord catégorie B expérimenté, habilité à évaluer les bords de validation des candidats chefs de bord de catégories A et B.

C – Chef de bord référent :

Le chef de bord catégorie C est un chef de Bord hauturier expérimenté, autorisé à naviguer sans limite de distance à un abri, à qui les autres chefs de bord peuvent s'adresser pour prendre conseil concernant la situation météo ou toute autre situation délicate dans laquelle ils pourraient se trouver.

5.2 Agréation des chefs de bord et conditions

A – Chef de bord en eaux intérieures :

Parrainage :

Article 13 : Le candidat chef de Bord catégorie A doit être parrainé par un chef de Bord de catégorie A+, B, B+ ou C, agréé par le GCBF. Le parrain doit être convaincu du potentiel, de la moralité, des capacités techniques, pédagogiques et d'organisateur du candidat. Il conseille et encourage le candidat.

Article 14 : La candidature est validée par un vote du Conseil des Chefs de bord. Ce vote a lieu à bulletins secrets. La candidature proposée par le parrain est acceptée si le candidat obtient plus de 50 % de votes favorables sur l'ensemble des votes émis.

Conditions préalables pour pouvoir être admis chef de bord catégorie A :

Article 15 : Le candidat chef de Bord catégorie A :

- sera en possession du brevet de conduite général délivré par le SPF Mobilité et Transports ou d'un brevet jugé équivalent par le Conseil d'Administration, au moins sur le plan théorique. Si le brevet détenu ne comporte pas de volet pratique, reconnu équivalent à celui du brevet de conduite général délivré par le SPF Mobilité et Transports, le candidat devra réussir les tests pratiques de ce dernier brevet, ou être en possession d'un brevet dont le volet pratique est jugé équivalent, par les chefs de bord de catégories A+, B, B+ et C.
- sera en possession du certificat SRC l'autorisant à utiliser la radio des bateaux du GCBF,
- aura effectué deux weekends de probation sur un bateau du GCBF. Durant ces weekends, il joue, sous la surveillance d'un chef de bord de catégorie A+, B, B+ ou C, le rôle complet d'un chef de bord catégorie A. Ces deux weekends seront effectués avec deux chefs de bord différents, autres que le parrain.

Les deux chefs de bord font rapport au Conseil des Chefs de bord et donnent leur appréciation, après quoi, les chefs de bord de catégories A+, B, B+ et C, votent à bulletin secret, à la majorité simple des votes valablement exprimés. Le représentant des chefs de bord transmet le résultat du vote au Conseil d'Administration, qui prendra la décision finale,

Article 16 : Supprimé

Article 17 : Supprimé

Article 17bis

A+ - Chef de bord côtier

Les chefs de bord catégorie A passeront en catégorie A+ après avoir effectué 20 jours de navigation en tant que chef de bord catégorie A ou s'ils peuvent faire état d'une expérience jugée équivalente par les chefs de bord catégories A+, B, B+ et C, tant du point de vue de la navigation que de l'encadrement d'équipiers inexpérimentés.

B - Chef de Bord hauturier :

Conditions préalables pour pouvoir être admis chef de bord catégorie B:

Article 18 : Le candidat chef de bord catégorie B :

- sera en possession du brevet de yachtman délivré par le SPF Mobilité et Transports ou d'un brevet jugé équivalent par le Conseil d'Administration, au moins sur le plan théorique. Si le brevet détenu ne comporte pas de volet pratique, reconnu équivalent à celui du brevet de yachtman délivré par le SPF Mobilité et Transports, le candidat devra réussir les tests pratiques du brevet de yachtman délivré par le SPF Mobilité et Transports, ou pouvoir faire état d'une expérience jugée équivalente, par les chefs de bords catégories B, B+ et C.
- sera en possession du certificat SRC l'autorisant à utiliser la radio des bateaux du GCBF et l'EPIRB,
- aura effectué au minimum 20 jours de navigation en tant que chef de bord catégorie A ou A+, ou pourra faire état d'une expérience jugée équivalente par les chefs de bords catégories A+, B, B+ et C. , tant du point de vue de la navigation que de l'encadrement d'équipiers inexpérimentés.
- aura effectué deux week-ends de probation en mer. Durant ces week-ends, il joue, sous la surveillance d'un chef de bord de catégorie B+ ou C, le rôle complet du chef de Bord. Ces deux week-ends seront effectués avec deux chefs de bord différents,
- les deux chefs de bord font rapport au Conseil des Chefs de bord et donnent leur appréciation ; les évaluations se font à partir des aptitudes de chacun à gérer une navigation en mer, avec courants et marées. Ensuite les chefs de bord de catégories B+ ou C votent à bulletin secret, à la majorité simple des votes valablement exprimés. Le représentant des chefs de bord transmet le résultat du vote au Conseil d'Administration, qui prendra la décision finale.

Article 19 : Supprimé

Article 20 : Supprimé

Article 20bis

B+ - Chef de bord hauturier expérimenté

Les chefs de bord catégorie B passeront en catégorie B+ après avoir effectué 20 jours de navigation en tant que chef de bord catégorie B.

C - Chef de Bord référent :

Conditions préalables pour pouvoir être admis chef de bord catégorie C:

Article 21 : Le candidat chef de Bord catégorie C :

- aura effectué au minimum 20 jours de navigation en mer en tant que chef de Bord catégorie B, dont au minimum une semaine de navigation à l'étranger,
- aura l'expérience de la navigation de nuit et de la navigation en quart.

Seuls les chefs de Bord catégorie B+ et C sont habilités à examiner et proposer les candidats à la catégorie C. Les évaluations se font à partir des aptitudes de chacun à préparer et réaliser une navigation hauturière dans une zone de navigation initialement inconnue. Le représentant des chefs de bord transmet le résultat du vote au Conseil d'Administration, qui prendra la décision finale.

Article 21bis : Les conditions préalables à l'agrégation des différentes catégories de chefs de bord, énoncées ci-dessus, ne s'appliquent pas aux chefs de bord déjà nommés au moment de la mise en application du présent ROI.

5.3. Points concernant les chefs de bord

Article 22 : En début de navigation, le chef de bord devra avertir son équipage des dangers de la navigation, attirer l'attention sur les consignes de sécurité et préciser que toute personne à bord est tenue de les respecter (voir section 8 « à propos de la sécurité » et annexes 1 et 2).

Article 23 : Avant toute activité embarquée sur un bateau du GCBF, le chef de bord prendra connaissance des consignes transmises par le chef de bord ou le skipper précédent et lira les rapports écrits des derniers bords. Il se procurera la mallette qui contient les clefs du bateau, le fond de caisse du GCBF et les documents suivants :

- le livre de bord,
- la lettre d'enregistrement,
- la preuve d'assurance du bateau,
- le certificat d'immatriculation,
- un formulaire de déclaration d'accident,
- la liste des chefs de bord habilités à prendre le bateau ; les skippers recevront une lettre d'habilitation valide pour leur bord libre
- le manuel avec toutes les informations sur le bateau,
- les consignes de sécurité,
- les différents topos sécurité,
- la liste des chefs de bord catégorie C, avec leur numéro de téléphone,
- la liste des membres du Bureau, avec leur numéro de téléphone,
- la liste des numéros d'urgence pour la zone.
- La licence pour la radio SRC ainsi que pour l'EPIRB, s'il y en a un à bord.

Avant de larguer les amarres et au retour du bateau, il s'assurera que toutes les actions énumérées sur le document plastifié qui reste sur la table à carte à la fin d'un bord ont bien été exécutées.

Article 24 : Le chef de bord maintient le bateau dans un état ordonné, tant sur le plan de la sécurité que sur celui de la propreté. Il veillera au remplacement ou à la réparation des équipements perdus ou cassés durant la navigation.

Article 25 : Il encaissera les consommables à mettre dans le fond de caisse du GCBF et complètera le livre de bord en détaillant les rentrées et sorties d'argent et joindra les justificatifs de dépenses.

Article 26 : Il ramènera pour les remplir, les bidons de diesel qui sont à moitié vide ou moins, ainsi que les bouteilles de gaz vides. Il transmettra la mallette au chef de bord ou au skipper suivant ou au responsable du bateau ainsi que les bidons de diesel remplis. Il veillera au

remplissage des bouteilles de gaz vides, suivant la procédure en vigueur ; si la caisse du bateau ne suffit pas à payer la recharge de gaz, la facture sera adressée au CA.

Article 27 : En cas d'avarie grave ou d'accident nécessitant une déclaration auprès de notre compagnie d'assurance, il doit contacter au plus tôt un membre du Bureau Exécutif, par téléphone ou à défaut, par courriel, ainsi que le responsable des assurances ;

Article 28 : Dans les jours qui suivent la fin d'une activité embarquée, le chef de bord envoie un courriel à tous les chefs de bord, ainsi qu'au responsable des entretiens, au responsable du bateau, aux membres du Conseil d'Administration et au responsable des assurances, contenant les informations suivantes :

- La liste des personnes ayant navigué (et le nombre de jours) ;
- Les remarques éventuelles concernant l'équipage ;
- La météo rencontrée ;
- Le programme réalisé ;
- Tout type d'incident éventuel ;
- L'inventaire des avaries et réparations effectuées ou à faire.

Ce courriel est à envoyer aussi après les navigations spécifiques (manœuvres au moteur, ...) et en cas d'annulation d'un bord en vue de permettre le remboursement des équipiers et de retracer la mallette du chef de bord.

Article 29 : Le chef de bord s'engage à :

- être en règle de cotisation le 15 février au plus tard ;
- fournir tous les deux ans, un certificat médical attestant l'absence de contre-indications médicales à la direction d'un voilier pouvant naviguer loin des côtes, avec des équipiers éventuellement inexpérimentés .
- proposer sa démission en tant que chef de bord lorsque sa santé ne le rend plus apte à exercer cette fonction, ou sur avis médical.
- se proposer pour naviguer au moins 6 jours par an en tant que chef de bord sur les bateaux du GCBF.

Une dérogation à cette dernière règle peut être accordée par le Conseil d'Administration, pour une période déterminée.

Article 30 : Tout manquement aux articles 22 à 29, s'il se répète ou met en danger la sécurité des équipiers ou du bateau ou est susceptible de nuire à la réputation du GCBF, sera examiné par le Conseil des Chefs de bord, en l'absence du chef de bord concerné mais après qu'il ait été entendu par le Conseil des chefs de bord. Le Conseil proposera des mesures pour éviter que cela ne se reproduise, pouvant aller d'un simple avertissement à une proposition de destitution en tant que chef de Bord. Le Conseil d'Administration peut éventuellement prendre l'initiative de demander un tel examen au Conseil des Chefs de bord. Dans tous les cas, la proposition du Conseil des Chefs de bord sera adressée au Conseil d'Administration, qui prendra la décision finale et n'est pas tenu de suivre la proposition.

6. A propos des seconds

Article 31 : Un second doit pouvoir assumer le rôle de chef de quart lors d'une navigation en quart. Il doit pouvoir prendre les commandes du bateau et le ramener au port en cas d'indisponibilité du chef de bord (accidenté, homme à la mer, malade...).

Article 32 : Une place doit être réservée pour un second sur tous les bords hauturiers (à plus de 100 M des côtes) et/ou lorsqu'une navigation de plus de 18 h ou une navigation en quart ne permettant pas un repos nocturne d'au moins 4 h au chef de bord, est envisagée. Si aucun second ne peut être identifié parmi l'équipage, une dérogation peut éventuellement être donnée par le

Conseil d'Administration, prenant en compte le plan de navigation, l'expérience et la condition physique du chef de bord et les compétences de l'équipage.

Article 33 : Au moins une fois par an, le Conseil des Chefs de Bord met à jour une liste des membres susceptibles de jouer le rôle de second et la soumet à l'approbation du Conseil d'Administration. En font partie d'office, tous les chefs de bord agréés par le GCBF. Toutefois, au début du bord, le chef de Bord désignera à l'équipage celui d'entre eux qui devra le remplacer en cas d'empêchement de sa part.

6bis. A propos des skippers

Article 33bis : Le skipper sera en possession du brevet de conduite général délivré par le SPF Mobilité et Transports ou d'un brevet jugé équivalent par le Conseil d'Administration, au moins sur le plan théorique. Si le brevet détenu ne comporte pas de volet pratique, reconnu équivalent à celui du brevet de conduite général délivré par le SPF Mobilité et Transports, le candidat devra réussir les tests pratiques de ce dernier brevet, ou pouvoir faire état d'une expérience jugée équivalente,

Cette obligation sera d'application après le 1 janvier 2025.

Le skipper est limité à naviguer dans les eaux intérieures de Zélande, seulement sur le bateau désigné pour les bords libres, de jour uniquement et sans spi ; durant la nuit, le bateau doit être amarré (pas de mouillage nocturne) ; le passage du pont de Zélande se fait pont ouvert. Un skipper doit avoir l'expérience de la navigation en Zélande, dont au moins un weekend avec un chef de bord du GCBF qui vérifiera qu'il a les bases techniques, notamment, qu'il est capable de franchir le pont de Zélande, une écluse et maîtrise le courant à l'entrée de Colijnsplaat. Ce chef de bord fait rapport au Conseil des Chefs de bord et donne son appréciation, après quoi, le Conseil vote, à la majorité simple des votes valablement exprimés. Le représentant des chefs de bord transmet le résultat du vote au Conseil d'Administration, qui prendra la décision finale.

Le skipper ou un de ses équipiers sera en possession du certificat SRC l'autorisant à utiliser la radio des bateaux du GCBF,

Quelques jours avant le bord, par exemple lors de la réunion de préparation du bord, le skipper discutera de la météo prévue et des options de programme avec un Chef de Bord. Si le Chef de Bord donne un avis d'annulation du bord ou d'une partie de celui-ci, cet avis devra être suivi et le bord sera remboursé. Lors de ce contact, le Chef de bord parcourera le livre de bord pour mettre en évidence les particularités du bateau. La participation de tous les équipiers à la réunion de préparation du bord est hautement souhaitable.

Article 33 ter : Les articles 22 à 27, concernant les chefs de bord sont d'application pour les skippers.

Dans les jours qui suivent la fin d'un bord libre, le skipper envoie un courriel à gcbf.croisiere@gmail.com , contenant les informations suivantes :

- La liste des personnes ayant navigué (et le nombre de jours) ;
- La météo rencontrée ;
- Le programme réalisé ;
- Tout type d'incident éventuel ;
- L'inventaire des avaries et réparations effectuées ou à faire.

Il y joindra une photo du livre de bord et d'éventuels dégâts qui auraient été causés ou découverts durant son bord.

Le responsable de la mailbox du GCBF se charge de transmettre ce rapport à tous les chefs de bord, ainsi qu'au responsable des entretiens, au responsable du bateau, aux membres du Conseil d'Administration et au responsable des assurances.

7. A propos du Conseil des Chefs de Bord :

Article 34: Le Conseil des Chefs de Bord est composé de tous les chefs de bord reconnus par le GCBF. Il est présidé par l'un d'entre eux élu par les chefs de bord à la majorité simple, pour une durée de deux ans renouvelable. Ce conseil est un organe consultatif qui transmet un avis au Conseil d'Administration sur :

- les propositions de nomination et de révocation des chefs de bord, des seconds et des skippers;
- des points relatifs à la fonction de chef de bord (responsabilité, climat à bord, entretien ...);
- les améliorations qui permettent de naviguer dans des conditions de sécurité optimale ;
- le programme de navigation ;
- les prises en location;
- la flotte du groupe: aménagement, achat...

Article 35 : Le Conseil des Chefs de bord se réunit au moins une fois par an. En dehors de cette réunion annuelle, il se réunit à la demande d'un chef de bord ou du Conseil d'Administration.

Article 36 :

Les avis des chefs de bord sont transmis au Conseil d'Administration par le représentant des chefs de bord. Celui-ci rapportera au Conseil des Chefs de bord la suite réservée à leurs avis par le Conseil d'Administration.

Article 37 : Le Conseil d'Administration invite le représentant des chefs de bord à sa demande, chaque fois que celui-ci a un avis à communiquer, qui entre dans le cadre de la mission du Conseil des Chefs de bord.

8. A propos de la sécurité

Article 38 : Outre le respect de la réglementation maritime en vigueur, une liste de consignes de sécurité, qui s'adressent à toute personne participant à une activité embarquée du GCBF, est proposée par le Conseil des Chefs de bord et approuvées par le Conseil d'Administration (voir Annexe 1). Ces consignes seront affichées de manière visible dans nos bateaux et feront partie du contenu de la mallette du chef de bord. Cette liste sera basée sur les consignes dont le non-respect conduit aux accidents de navigation réputés comme étant les plus courants ou les plus graves et ne constitue en aucun cas une liste exhaustive.

Article 39 : Le chef de bord ou le skipper promouvra ordre, prudence et sécurité à bord, avec bon sens marin.

Article 40 : Au début de toute activité embarquée, il fera un « topo sécurité » dans lequel il informera tous les équipiers des consignes de sécurité pour la navigation envisagée. Les contenus minimums de topos sécurité adaptés à différentes situations se trouvent en annexe 2. Ils feront partie du contenu de la mallette du chef de bord. L'exécution de l'un d'entre eux sera notée dans le livre de bord. Le topo sécurité devra être donné avec pédagogie et adapté au

niveau de l'équipage. Il distribuera les gilets, vérifiera leur bon état et leur ajustement et expliquera leur fonctionnement et la manière de se déplacer le long de la ligne de vie.

Article 41 : Le chef de bord ou le skipper veillera à exécuter ou à faire exécuter par un équipier, les consignes suivantes :

- avant le départ, fermer toutes les vannes des circuits d'eau et de gaz, ainsi que les hublots. Fermer la vanne de gaz du carré avant d'aller dormir,
- mettre l'équipement de récupération de l'homme à la mer (MOB) à poste et vérifier qu'il est en état de marche (perche IOR et/ou feu à retournement, bouée, silzig, life-link...),
- pendant la navigation, compléter régulièrement le livre de bord, et notamment lors du passage de points particuliers (ex : bifurcation, cap, pont). Noter l'heure, l'évolution de la météo (pression, vent, vagues, visibilité, intempéries), les modifications de voilure, les heures moteur (entretien), tout incident important, tout accident et en mer, les données nécessaires pour reconstituer l'estime en cas de panne GPS : coordonnées, cap compas, loch. Remplir toutes les cases pertinentes.
- veiller 24h/24h sur les canaux VHF appropriés: le canal de communication entre bateaux de la zone (voir carte ou panneaux à l'entrée de la zone, 68 pour l'Oosterschelde) et/ou le canal 16 en mer,
- en mer ou lorsque la visibilité est réduite, veiller sur l'AIS si le bateau en est équipé.
-

Article 42 : Avant le départ, le chef de bord ou le skipper :

- prendra connaissance des consignes de sécurité particulières pour le périmètre de navigation projeté et les communiquera à l'équipage si nécessaire,
- il s'assurera qu'il dispose des cartes et documents nautiques nécessaires,
- il consultera la météo en diversifiant ses sources et vérifiera à chaque occasion durant la navigation, si possible au moins une fois par 24h,
- il veillera à disposer des informations sur les marées du bassin fréquenté,
- à partir de 7 Bft de vent moyen annoncés, il ne sortira pas du port sans avoir pris l'avis d'un chef de bord référent (catégorie C) dont la liste, avec numéros de téléphone, fera partie du contenu de la mallette du chef de bord. Ceci est ramené à 6 Bft pour les bateaux de moins de 10 m,
- il ne larguera pas les amarres sans autorisation d'un Chef de Bord Cat. C si le pont est gelé ou si les eaux sont prises par la glace. Si le bateau n'est pas équipé d'un radar, il est interdit de sortir du port en cas de visibilité inférieure à 0,5 mille (par exemple, si le Zeelandbrug n'est pas visible depuis Colijnsplaat).

9. A propos des conditions d'embarquement :

Article 43 : Pour embarquer sur un bateau du GCBF ou loué par lui, il faut :

- être en règle de cotisation ou être invité ;
- avoir payé le montant de sa participation aux frais d'embarquement ;
- avoir averti le chef de bord d'un éventuel handicap ou suivi médical nécessaire ;
- avoir averti le chef de bord en cas d'incapacité de nager 100 m ;
- accepter les règles de sécurité et se conformer aux ordres du chef de bord;
- ne pas avoir été suspendu par le Conseil d'Administration.

Une visite médicale annuelle, visant à vérifier l'absence de contre-indications médicales à la pratique de la navigation, est vivement recommandée.

Article 44 : Un membre mineur doit présenter une autorisation parentale écrite pour embarquer ou être accompagné par un parent ou tuteur. Un membre de moins de quatorze ans doit être accompagné d'un parent ou tuteur. Un membre mineur, de moins d'1,45 m, doit être en possession d'une brassière personnelle avec harnais à sa taille. Pour l'embarquement d'un membre mineur, l'accord du chef de bord est requis. La participation aux frais d'embarquement est la même pour un membre mineur que pour un adulte.

Article 45 : Tout membre ou invité déclare avoir pris connaissance des risques inhérents à la pratique de la voile. Il lui est loisible de souscrire, à titre individuel, toute assurance qu'il juge utile compte tenu de sa situation personnelle.

Article 46 : Le GCBF n'organise aucune sortie avec participation aux frais d'embarquement, sur des bateaux privés.

10. A propos de la participation aux frais

Article 46bis : La participation aux frais pour les activités embarquées vise à couvrir les frais d'entretien du bateau et à prévoir son remplacement. Elle dépend donc du bateau et est fixée annuellement par le CA.

Article 47 : Le paiement des cotisations ainsi que les participations aux frais des diverses activités se font en ligne, via le site internet du GCBF. Les paiements en direct sur le compte du club sont interdits.

La sécurisation des données permet de verrouiller les informations des transactions entre le site et le membre, de transporter de manière cryptée et parfaitement sécurisée le numéro de carte depuis le navigateur du membre vers le serveur de paiement et de stocker et protéger les informations relatives aux transactions et au paiement sur le serveur de paiement.

Article 47bis : Supprimé

10.1. Commandes et réservations en ligne

Article 48 : Afin de valider la réservation d'une de nos activités sur le site internet le membre devra payer en une seule fois l'intégralité du montant affiché. Seul le paiement intégral de ce montant valide la réservation.

10.2. Annulation / Remboursement d'une réservation prépayée pour tous les bords, libres ou normaux

Article 49 : La participation aux frais d'embarquement. En cas de désistement plus de 30 jours avant le début de la navigation, la participation aux frais est remboursable à concurrence de 90%. En cas de désistement dans les 30 jours précédents le début de la navigation, la participation aux frais n'est pas remboursable sauf si un autre membre peut occuper la place laissée libre. Dans ce cas, la participation aux frais est remboursable à concurrence de 90%. La participation aux frais est remboursée en cas d'annulation par le GCBF.

Article 50 : Supprimé

Article 51 : Supprimé

Article 52 : Supprimé

Article 53 : Les bords en chaîne sont des stages croisière qui s'enchaînent, le point de débarquement différant généralement du point de départ. Tous les bords doivent donc être assurés. Pour les bords en chaîne, un acompte de 20% du prix total de la croisière, non remboursable, est à payer en ligne lors de la réservation d'une place; le solde est à payer au plus tard 3 mois avant la date de départ et ne sera remboursé en cas d'annulation après cette date, que si un autre membre peut occuper la place.

En cas d'annulation d'un bord par le GCBF (avarie du bateau ou indisponibilité d'un chef de Bord) : remboursement intégral des frais d'inscription et des billets payés, à concurrence d'une somme à fixer avant l'ouverture des inscriptions, par le Conseil d'Administration. A défaut d'être précisée en temps utile, cette somme est fixée à 100 €.

En cas de départ volontaire d'un équipier en cours de navigation : aucun frais ni dédommagement ne sera remboursé.

En cas d'obligation de quitter le bord signifiée à un équipier par le chef de bord, aucun frais ne sera en principe remboursé, mais le point de vue de l'équipier peut être entendu par le Conseil d'Administration, qui pourra le cas échéant décider de rembourser tout ou partie des frais.

Pour des sorties sur des bateaux loués par le GCBF, quel que soit le nombre de jours, les conditions sont les mêmes que pour les stages croisières

Article 54 : Les membres qui ont navigué 10 jours sur un bateau du GCBF, sur une période de 18 mois, ont droit à un jour gratuit. Pour en bénéficier, il faut remplir une carte pour chaque jour de navigation, la faire signer par le chef de bord et l'envoyer complétée au trésorier, éventuellement par courriel, accompagnée des coordonnées bancaires.

Article 55 : Le GCBF est une association à caractère exclusivement sportif. Il ne saurait en aucune manière être assimilé à un acteur commercial. En conséquence, les membres et les invités renoncent expressément à tout recours généralement quelconque envers l'association et les chefs de bord.

Article 56 : Aucun dédommagement des frais personnels (voyage, nourriture, frais d'hôtel...) encourus pour des journées non naviguées n'est dû par le GCBF. Une journée non naviguée sur décision du chef de bord, pour cause de mauvais temps ou d'avarie est remboursée au membre sauf s'il s'agit d'un « stage croisière », d'un « bord en chaîne » ou d'un bateau loué.

11. A propos de l'utilisation des bateaux du GCBF par les chefs de bord

Article 57 : supprimé

Article 57bis : Les chefs de bord peuvent aussi organiser des bords libres. Ils sont automatiquement reconnus comme skippers mais les restrictions s'appliquant aux skippers ne sont pas d'application pour les chefs de bord ; ils peuvent naviguer de nuit, faire un mouillage de nuit, sortir en mer, lancer le spi. Ils ne doivent pas non plus faire vérifier leur plan de navigation ni la composition de leur équipage. Toutefois, tous leurs équipiers doivent être membres, en ordre de cotisation.

12. A propos de la caisse de bord

Article 58 : Le paiement des denrées et des frais de port incombe à l'équipage. Les frais de consommation de carburant sur un bateau, propriété du GCBF, sont sujets à forfait horaire et repris dans le livre de bord sous la rubrique « Caisse de bord ». Cette rubrique doit être tenue à jour. Il est demandé de remplir le réservoir de carburant à la fin des activités pour minimiser l'apparition de condensation conduisant à des bactéries, en particulier l'hiver. Dans ce cas, le forfait carburant n'est pas dû, à condition de remplir les bidons éventuellement utilisés et de remplir la rubrique « Diesel » en conséquence. Dans le cas des bords libres, le plein du réservoir doit être fait et le bidon utilisé à cet effet rempli complètement.

13. A propos de l'entretien des bateaux

Article 59 : Les bateaux du GCBF sont entretenus par une équipe d'entretien bénévole, qui assure la maintenance courante et les réparations qui s'imposent. Ils font éventuellement appel à d'autres membres pour les aider. Ces derniers travaillent alors sous leur direction.

Article 60 : Aucune dépense significative ne peut être faite sans l'accord du responsable entretien. En outre, les grosses réparations demandant des sommes importantes doivent faire l'objet d'une autorisation du Conseil d'Administration ou au moins du Bureau Exécutif.

Article 61 : Les transformations et améliorations sont interdites sans l'autorisation du Conseil d'Administration.

Article 62 : Le remplacement des pertes (pare battage, gaffe, lattes, goupilles, vis etc...) doit être assumé par l'équipage. Le chef de bord effectuera les achats nécessaires et répartira le coût entre les membres de l'équipage. Les dépenses d'usure liées au fonctionnement des bateaux (ampoules, fusibles, etc...) restent à charge du GCBF. L'équipage ou le chef de bord mettra tout en œuvre pour que le remplacement soit fait avant le prochain bord.

14. A propos des propriétaires de bateau

Article 63 : Le GCBF comporte en son sein, comme tout club de voile, de nombreux propriétaires de bateaux. L'objectif du GCBF au-delà de permettre la pratique de la voile, est également d'offrir aux propriétaires de bateaux des activités et des services adaptés à leurs besoins et préoccupations.

Article 64 : Supprimé

Article 65 : Afin d'assurer une bonne synergie entre les navigations proposées par le GCBF sur ses bateaux et les navigations des propriétaires sur leur propre bateau, il est nécessaire de respecter certaines règles :

- il est d'abord rappelé que les navigations sur les bateaux du GCBF sont une activité cruciale pour l'avenir du GCBF et son équilibre financier,
- il est aussi entendu que chaque propriétaire est libre de choisir son équipage lors de ses navigations,
- dans le respect de ce dernier principe, il est toutefois demandé aux propriétaires de ne pas embarquer de manière régulière ou systématique d'autres membres du GCBF non propriétaires, sauf relations familiales ou amicales établies,

- de s'abstenir de faire du recrutement pendant les activités du GCBF ou par tout moyen de communication (mailing, Facebook, etc..) afin de se constituer un équipage.

En cas de doute sur l'interprétation de ce qui précède, il est demandé de contacter un membre du Conseil d'Administration pour solliciter un avis.

15. A propos de la stimulation de l'équilibre au sein des instances

15.1. Au sein du Conseil d'Administration :

Article 66 : Lorsque des membres du Conseil d'Administration arrivent au terme de leur mandat, le Conseil s'efforcera de motiver à se présenter des membres effectifs, dans le but d'atteindre l'équilibre suivant :

- Au moins un des membres du Conseil d'Administration a moins de 45 ans – au moins un des membres du Conseil d'Administration a plus de 45 ans ;
- Au moins deux des membres du Conseil d'Administration sont des femmes – au moins deux des membres du Conseil d'Administration sont des hommes ;
- Au moins deux des membres du Conseil d'Administration ne sont pas des « chefs de Bord GCBF » - au moins deux des membres du Conseil d'Administration sont des « chefs de Bord GCBF ».

15.2. Au sein du Conseil des Chefs de bord :

Article 67 : Le Conseil d'Administration invite le Conseil des Chefs de Bord de s'efforcer d'encourager des jeunes et des femmes, à se former pour devenir chefs de Bord. Bien entendu, les mêmes critères de qualité que pour les autres chefs de bord, seront exigés pour leur nomination.

15.3. Au sein de l'équipe chargée des cours:

Article 67 bis : A prévoir

16. A propos de la vie privée

Article 68 : Le GCBF respecte la vie privée de ses utilisateurs et membres et se conforme strictement à la loi belge du 8 décembre 1992 modifiée par celle du 11 décembre 1998 relatives à la protection de la vie privée.

Le GCBF s'engage à ne pas divulguer à des tiers les informations que le membre lui communique. Celles-ci sont confidentielles et ne seront utilisées qu'à des fins de transaction. En conséquence, le membre dispose légalement d'un droit d'accès, de rectification et d'opposition aux données personnelles le concernant.

Article 69 : Tout ce qui n'est pas repris explicitement dans le présent règlement est du ressort exclusif du Conseil d'Administration.

Annexe 1 : Consignes de sécurité

CONSIGNES DE SECURITE

- En navigation, ou lorsqu'il fait glissant, port du gilet auto-gonflable obligatoire à l'extérieur, sauf dérogation exceptionnelle du chef de bord.
- On s'attache aux lignes de vie pour aller à l'avant, voire aussi dans le cockpit, quand les conditions deviennent rudes.
- Aux allures de près et travers, on circule au vent. Aux allures portantes, on circule sous le vent.
- Garder la main qui tient l'écoute suffisamment éloignée des winchs pour éviter de s'y cogner ou coincer, et se tenir sous la hauteur de la bôme.
- Lors des manœuvres, ne jamais interposer un pied ou une main. Ne descendre à terre que lorsque le bateau est stoppé et suffisamment proche du ponton.
- Porter en permanence des chaussures fermées et des gants pour manipuler l'ancre.
- Veille visuelle sur 360° en permanence.
- Avertir le barreur de toute situation potentiellement critique, ou en cas de doute.
- Pendant la navigation, refermer les vannes d'eau et de gaz après usage (WC, évier, réchaud).
- Toute substance dont le commerce est illicite est strictement prohibée à bord.
- Pour le chef de bord, le barreur et tout équipier susceptible de participer aux manœuvres, la consommation de boissons alcoolisées, est soumise aux mêmes restrictions que celles exigées pour la conduite d'un véhicule automobile.
- Ne pas fumer ou vapoter à l'intérieur du bateau, éteindre les allumettes dans l'eau et ne rien flamber en cuisine.

De nuit, en plus :

- En navigation, à l'extérieur, s'attacher au bateau.
- Avoir sur soi une lampe étanche ou Cyalume (en cas de chute à la mer).
- On évitera de diriger sa lampe vers un équipier.
- On éteindra sa lampe lorsqu'elle n'est plus indispensable.
- On pourra éclairer les voiles avec une lampe puissante si on croise un bateau.
- Prévenir le chef de bord ou de quart pour tout croisement de route avec un autre bateau, si le vent fraîchit, si la mer se lève, en cas de doute sur la position ou tout autre élément pouvant affecter la sécurité.

Bonne navigation à tous !

Annexe 2 : Transmission des consignes de sécurité aux équipiers

A2.1. Les consignes de sécurité (Annexe 1)

Celles-ci doivent être affichées dans tous les bateaux du GCBF ainsi que sur le site.

A2.2. Les topos sécurité avant le départ (obligatoires)

1) Principe

Se concentrer sur les risques les plus probables, vu le périmètre de navigation envisagé et adapter les consignes à l'expérience de l'équipage afin de ne pas rendre ces topos trop longs et/ou incompréhensibles.

Compléter éventuellement les topos minimaux qui suivent par des topos ciblés, plus approfondis, en cours de navigation ou avant le départ, si jugé nécessaire.

2) Avant un weekend d'écolage sans navigation de nuit

Objectif :

Ce sont des bords avec généralement plusieurs équipiers inexpérimentés. Dès lors, insister sur les consignes qui concernent la sécurité personnelle, en particulier, la prévention de l'homme à la mer (MOB), mais aussi, la prévention des incendies et des explosions, être capable d'apporter du matériel de sécurité à la demande, de lancer un appel de détresse avec son téléphone, à défaut d'être capable d'utiliser la VHF, l'attitude à avoir face au MOB pour l'équipier qui ne connaît encore aucune manœuvre, encore moins de récupération.

Topo weekend

-Parcourir l'ensemble des **consignes de sécurité** qui sont affichées dans le bateau, en insistant sur la sécurité personnelle, l'homme à la mer (MOB) et la prévention contre l'incendie.

-**Distribuer les gilets**, les vérifier, les ajuster et expliquer les différentes manières de les déclencher. S'exercer à circuler attaché à la ligne de vie.

-Montrer le **plan de localisation du matériel** qui est affiché dans le bateau ; montrer et nommer les principaux éléments de sécurité.

-**Appel de détresse** : Expliquer le maniement de base de la VHF. Signaler que dans les eaux intérieures néerlandaises et le long des côtes, on peut appeler les secours par téléphone :

- Kustwachtcentrum : 00 31(0)900 0111 (24 h/24 h)
- Cross français : 196
- Ou éventuellement : Appel d'urgence terrestre : 112

-**Attitude à adopter en cas d'homme à la mer (MOB)** :

- 1.2.1) Arrêter le bateau ;
- 1.2.2) Alerter l'équipage ;
- 1.2.3) Pointer le MOB et ne pas le perdre de vue ;
- 1.2.4) Entamer une manœuvre de rapprochement pour récupérer le MOB.

C'est le chef de bord qui dirige la manœuvre de récupération, ou son second, ou l'équipier le plus expérimenté si c'est le chef de bord qui est à l'eau.

Mettre ces points en pratique, si possible au moins une fois par weekend.

3) Avant les navigations spécifiques

Objectif :

Ce sont des activités avec des équipiers expérimentés, qui se déroulent au port ou à ses abords immédiats (manœuvres de port au moteur, manœuvres « homme à la mer », navigation en solitaire, ...). Le topo sécurité peut être fortement réduit et mettre l'accent sur les aspects de sécurité qui concernent le thème de la journée.

4) Avant une croisière côtière (sans navigation de nuit)

Objectif :

Lors d'un bord plus long, c'est l'occasion de consacrer un peu plus de temps au topo sécurité. Ce sont en général des équipiers qui ont déjà une certaine expérience mais qui ne connaissent pas nécessairement le bateau. Il faut compléter le topo sécurité des weekends en apprenant à lancer un appel de détresse par différents moyens. Rappeler les procédures de récupération de l'homme à la mer (MOB), à exercer pendant les premières 48 h, et parler de la prévention et de la lutte contre l'incendie.

Topo croisière côtière

-Parcourir l'ensemble des **consignes de sécurité** qui sont affichées dans le bateau, sauf celles qui concernent la navigation de nuit. Désigner celui ou celle qui sera responsable durant toute la croisière de la fermeture des vannes (eau et gaz) et de celle des hublots.

-**Distribuer les gilets**, les vérifier, les ajuster et expliquer les différentes manières de les déclencher.

-Montrer le **plan de localisation du matériel** qui est affiché dans le bateau ; montrer et nommer les différents éléments de sécurité.

-Appel de détresse : expliquer comment lancer un appel de détresse sur la VHF. Se baser sur le manuel d'informations du bateau, disponible sur le site, dans l'espace réservé aux chefs de bord. Expliquer les autres moyens disponibles pour lancer un appel de détresse (téléphone, fusées, EPIRB, miroir de signalisation)

-Attitude à adopter en cas d'homme à la mer (MOB) :

- 1.4.1) Arrêter le bateau ;
- 1.4.2) Alerter l'équipage ;
- 1.4.3) Pointer le MOB et ne pas le perdre de vue ;
- 1.4.4) Entamer une manœuvre de rapprochement pour récupérer le MOB.

Rappeler la ou les méthodes susceptibles d'être utilisées

C'est le chef de bord qui dirige la manœuvre de récupération, ou son second, ou l'équipier le plus expérimenté si c'est le chef de bord qui est à l'eau. En principe on fera la méthode Quick-stop si on est la voile (voir note affichée dans l'espace des chefs de bord) ou en se servant du lifelink ou du silzig si on est au moteur.

-Prévention et lutte contre l'incendie :

Donner les consignes de prévention contre les quatre sources possibles d'incendie (moteur, électricité, cuisine et négligence). Expliquer comment combattre l'incendie dans ces différents cas et les précautions à prendre.

Expliquer l'utilisation de l'extincteur (lire le mode d'emploi).

Insister sur la gravité des incendies à bord et la nécessité d'agir très vite et de préparer l'évacuation en parallèle.

5) Avant une navigation de nuit

Suivant que celle-ci se fasse durant un weekend d'écolage ou une croisière côtière, on aura fait avant le départ le topo sécurité correspondant.

Avant le départ de la navigation de nuit :

Topo nuit

-Parmi les **consignes de sécurité** qui sont affichées commenter celles qui concernent la navigation de nuit.

-Prévenir des dangers spécifiques de la navigation de nuit ; présenter les moyens de prévention disponibles sur le bateau (compas de relèvement, AIS, radar, ...)

6) Avant une navigation hauturière

Topo hauturier

-Faire avant le départ, le topo sécurité des croisières côtières (topo croisière) et avant la première étape avec quart de nuit, celui des navigations de nuit (topo nuit).

-Exercer aux manœuvres de l'Homme à la mer (MOB) avant les premiers quarts.

-Consigne supplémentaire **pour ceux qui sont malades** : de préférence, s'allonger dans une cabine avec un seau. Dans le cockpit, s'attacher pour vomir. Les autres équipiers devront veiller sur eux et les attacher le cas échéant.

-Préparer une éventuelle **évacuation avec le radeau de survie (Bib)**:

- ne pas oublier d'enlever le cadenas du Bib avant le départ !
- expliquer l'utilisation de l'EPIRB (voir manuel d'information du bateau).
- préparer un jerrican d'eau douce de 10l au 2/3 plein, avec un bout pour le fixer au radeau
- préparer un bidon étanche, établir la liste de ce qu'il faut emporter en cas d'évacuation et y placer ce qui peut y être déjà mis.
- expliquer et mettre au point la procédure d'abandon.

Table des matières

1. A propos du respect des usages et de la législation.....	1
2. A propos du Conseil d' Administration.....	1
3. A propos du Bureau Exécutif.....	2
4. A propos des membres	2
5. A propos des chefs de bord.....	2
6. A propos des seconds.....	6
7. A propos du Conseil des Chefs de bord.....	7
8. A propos de la sécurité.....	7
9. A propos des conditions d'embarquement.....	9
10. A propos de la participation aux frais.....	9
11. A propos de l'utilisation des bateaux du GCBF par les chefs de bord.....	12
12. A propos de la caisse de bord.....	12
13. A propos de l'entretien des bateaux.....	12
14. A propos des propriétaires de bateau.....	12
15. A propos de la stimulation de l'équilibre au sein des instances.....	13
16. A propos de la vie privée.....	14
A1. Annexe 1 : Consignes de sécurité.....	15
A2. Annexe 2 : Transmission des consignes de sécurité aux équipiers.....	16
Table des matières	20