

MESURES DE SECURITE POUR LA PRATIQUE DES SPORTS NAUTIQUES EN MER.

Par Charles VAN HALTEREN,

Docteur en droit, Licencié en droit maritime U. L. B.,
Secrétaire de la Fédération Belge du Yachting.

2029

Quoique les conquêtes scientifiques de l'homme lui aient permis depuis longtemps de maîtriser les flots et de porter ses navires sur toutes les mers du globe et près des pôles, il se mêle encore souvent, à l'égard des pratiquants de la navigation de plaisance, une pointe de cet étonnement qu'exprimait Horace en ses vers; il subsiste, à l'égard des yachtsmen qui affrontent la mer et qui s'y risquent même pour de courtes croisières, un peu de ces sentiments que provoquaient les exploits des premiers découvreurs du globe, et qui se composent d'une part de réprobation pour le risque qu'ils courent et d'un peu de terreur respectueuse pour les conquérants d'un élément indomptable.

Il n'est pas interdit de penser cependant que l'extension du yachting en mer doit appeler certaines précautions semblables à celles qu'a appelées le développement des navigations commerciale et de pêche, c'est-à-dire que l'on ne peut perdre de vue que la navigation de plaisance en mer exige certaines précautions, qui se rapportent, les unes à l'embarcation elle-même et à son armement, les autres aux connaissances nautiques de celui qui la pilote.

Le problème n'est pas posé sur le même plan que lorsqu'il s'agit de navigations commerciale ou de pêche; dans celles-ci, le développement des flottes sous la pression de nécessités ou d'avantages économiques permet de balancer les inconvénients d'une réglementation qui se resserre petit à petit et qui a comporté notamment en ces dernières années l'institution du service d'inspection maritime et l'extension à la pêche maritime de l'obligation de brevets délivrés par des administrations de l'Etat. Pour la navigation de plaisance, l'extension de pareilles réglementations sans que la nécessité en soit démontrée, aurait pour effet de freiner considérablement son déve-

loppement. Notre but en présentant ces quelques remarques est de chercher à prévoir comment le développement que nous souhaitons aux sports nautiques en mer pourrait s'accommoder et s'accompagner d'une extension des mesures de sécurité pour la pratique de ces sports; et notre thèse est que la campagne pour la sécurité doit être l'œuvre des yachtsmen eux-mêmes avec l'assistance des pouvoirs publics.

En ce qui concerne la solidité et la stabilité des embarcations, nous devons constater que seuls les yachts de mer jaugeant plus de 25 tonneaux sont soumis à la loi créant le service d'inspection maritime. Pour toutes les autres embarcations, les pouvoirs du Commissaire Maritime sont suffisants pour lui permettre de contrôler leur état et leur armement; mais il a été trouvé impossible de formuler des règles précises et des exigences étroitement déterminées dans ces domaines, étant donné la complexité grande des formes et des modes de propulsion de ces embarcations.

Tout nous permet de supposer qu'à cet égard la situation de fait est satisfaisante et qu'il n'y a pas lieu de prévoir que le développement du sport nautique appellera un renforcement de la surveillance discrète exercée actuellement par les autorités maritimes d'une part et par les yachtsmen expérimentés d'autre part pour ceux qui ont recours à leurs conseils. Cependant pour les kayaks et canots et pour les petites embarcations mesurant moins de 10 m. et navigant sur l'Escaut, il a été nécessaire récemment de promulguer des mesures de police et de fixer un armement minimum; il y aurait lieu de voir les Clubs de Yachting et autres organismes qui se préoccupent de l'organisation de sports nautiques à la côte de s'en inspirer et d'exercer une action sur leurs membres pour qu'ils s'y conforment, en ajoutant toutefois aux exigences de l'Arrêté Royal en question, la présence à bord des embarcations d'un compas.

Peut-on envisager avec la même satisfaction l'aspect de ce problème de sécurité qui a trait aux connaissances nautiques des pratiquants? Nous ne le pensons pas. Il vient dans le développement du yachting, un point où l'enthousiasme du néophyte lui fait perdre de vue les règles de la prudence et même rejeter avec quelque suffisance les conseils les mieux inspirés. Comment pouvons-nous concilier notre désir de prévenir les abus que l'accession trop rapide de novices au

yachting maritime pourrait entraîner avec notre opposition à la création de brevets obligatoires ?

Disons d'abord un mot de l'actuel examen de lieutenant au cabotage au titre de la navigation de plaisance. Du point de vue de la technique maritime, il n'a rien d'excessif et la réussite de l'examen n'est pas, comme on se l'imagine, un exploit extraordinaire; mais il comporte, pour les nécessités pratiques du yachting belge, trop de détails dont l'étude prend, malgré tout, un temps assez long et dont l'utilisation ne se présente que très exceptionnellement. La conséquence en est que le nombre d'impétrants est très minime, et que d'un autre côté, dans la crainte de le voir rendre obligatoire, les yachtsmen les plus expérimentés le combattent et combattent en même temps toute nécessité d'éduquer systématiquement les débutants, ce qui ne peut aboutir, en cas d'abus qu'à l'instauration de mesures de police inattendues et peut-être improvisées.

Il est permis de penser, d'ailleurs, que l'instauration prématurée de l'examen actuellement existant est due à la pression d'éléments extérieurs au yachting et non à une nécessité apparente, action due au désir de pouvoir invoquer un diplôme officiel et inspirée dans une certaine mesure, par des exemples pris à l'étranger; ces exemples ne sont pas nécessairement à suivre, parce qu'ils sont basés, les uns sur le désir de préparer un service spécial en cas de mobilisation, les autres, en exigeant la présence de certains porteurs de brevets à bord de yachts de certaine importance, sur la volonté de fournir des emplois aux pensionnés de la marine, deux considérations certes louables mais qui ne pourraient avoir de succès que si le sport était plus développé.

La meilleure méthode à suivre pendant la période de croissance du sport, nous paraît être de voir les Clubs se préoccuper de la formation de leurs membres et de leur accession aux sciences nautiques indispensables; et puisqu'il faudrait prévoir une sanction, nous dirons notre préférence pour le système adopté en France, de la concession de guidon, qui établirait entre yachtsmen une hiérarchie basée sur leurs capacités et qui, renforçant la discipline dans les Clubs, leur permettrait d'obtenir plus facilement la reconnaissance par les pouvoirs publics de certaines faveurs exceptionnelles. Dans la situation actuelle, il semble que sous l'influence de consi-

dérations pécuniaires, les Clubs belges se fassent un point d'honneur de voir battre leur guidon par n'importe quel yacht conduit n'importe comment. Dans les plus anciennes sociétés, les sages traditions ne sont pas perdues, mais il reste, des débuts, une tradition que l'apprentissage nautique ne s'acquiert que par des méthodes empiriques; il faudrait revenir sur cette prévention.

Quel programme devrait-on prévoir pour cet enseignement sommaire ? Connaissance du matelotage et de la manœuvre des yachts tant à voile qu'à moteur; connaissance approfondie des règlements et connaissance suffisante de la signalisation; les marées et les courants; quelques notions de météorologie et les principes de la détermination du point. Ce programme est basé sur celui de la Fédération néerlandaise et sur quelque expérience dans l'enseignement du yachting.

Nous concluons par le vœu de voir les Clubs de Yachting envisager sérieusement la nécessité de préparer les nouvelles recrues du yachting par un enseignement méthodique et la possibilité de renforcer parmi leurs membres la hiérarchie des navigateurs.
