

Charte

Association Centre d'Entraînement à la Régate – Ville de Genève



Version : 4.1 | Date : 16/01/2026

LE MEMBRE DOIT PRENDRE CONNAISSANCE DES 10 PAGES ET LES ACCEPTER AVANT TOUTE NAVIGATION.

Table des matières

<i>1. Introduction</i>	2
<i>2. Politique d'indemnisation des membres</i>	2
<i>3. Contributions de déplacement</i>	5
<i>4. Paiement des inscriptions par le CER</i>	6
<i>5. Charte de navigation du CER</i>	7
<i>6. Perte/casse de matériel</i>	10

1. Introduction

Ce document a notamment pour objectif de définir les règles d'indemnisation des membres non-salariés de l'association. Il délimite le bénévolat, attendu de chaque membre de l'association d'un travail d'une contribution exceptionnelle qui mérite une indemnisation (2). Il propose également une grille tarifaire pour les contributions de déplacement (3). La prise en charge ou non du CER des inscriptions aux régates est ensuite décrite (4). Finalement, le document reprend les règles essentielles de l'association dans la Charte de navigation (5), la politique en cas de perte de matériel (6) et la séparation des membres en groupes de niveau (7).

Ce document, bien que se voulant exhaustif ne peut pas couvrir l'ensemble des situations. L'administrateur ou le comité peuvent donc décider de pratiquer une contribution, une rémunération, des critères ou une sanction différents que ceux prévus si la situation l'exige. Dans le cas d'une divergence entre ce document et ses actions, l'administrateur veillera à respecter le principe d'égalité entre les membres et devra motiver son choix. Un recours est possible devant le comité et *in fine* l'Assemblée Générale.

2. Politique d'indemnisation financière des membres

2.1. Exclusion de l'indemnisation

Les membres ne peuvent prétendre à aucune indemnisation :

- Pour la préparation « normale », le rangement et le convoyage associé à une régate/ à un entraînement auxquels ils participent.
- Pour les actes de vie commune lors d'une régate (achat de matériel/courses/boatwork)
- Pour la conduite d'un véhicule/bateau dans le cadre d'une régate ou d'un entraînement auxquels ils participent.
- Pour la réalisation d'un travail non requis ou non demandé/validé.
- Pour une aide ponctuelle, de courte durée demandée par l'association (exemples : réparation de voiles, remplissage des bidons d'essence, petites réparations, actes administratifs, aide pour le Bram du CER).
- Pour une aide à l'association en raison d'une négligence ou erreur de leur part, sous réserve du principe de proportionnalité (exemples : réparation d'une quille car on a talonné, gel côte en cas de contact).

2.1.1 Le travail non demandé/non validé mais requis

Dans l'hypothèse d'un travail non demandé/validé mais requis, le membre doit agir de façon loyale et conforme à la bonne foi envers le CER. En cas de négligence avérée, le membre ne sera en aucun cas indemnisé et assumera seul les dégâts qu'il a créés.

2.1.2 Les membres du comité

Les membres du comité ne sont pas rémunérés pour les tâches qui leur ont été attribuées. Un travail exceptionnel, nettement supérieur à ce qu'on attendrait d'un membre assidu et motivé mais bénévole peut tout de même être indemnisé.

2.1.3 Un travail régulier sur une période définie ou indéfinie.

Un membre travaillant de manière régulière pour l'association ne sera pas indemnisé selon ce document. Le salaire de celui-ci et le cas échéant, un contrat de travail doivent être discutés en comité.

2.2. Cas d'indemnisations

2.2.1 Aide ponctuelle – travaux en tout genre

Exemples : Un membre aide toute l'après-midi à passer le Karcher, à faire du Gel-côte, à faire des réparations, à faire un dossier sponsor etc.

Rémunération : Pour remercier le membre du travail effectué, le CER peut offrir la collation (1/2 journée de travail) ou le repas (journée complète).

2.2.2 Aide ponctuelle – travail exceptionnel/spécifique

Exemples : Un membre va chercher une remorque en Italie. Il faut aller réamarrer un bateau à minuit en raison d'une tempête (et le membre n'était pas responsable de ce bateau). Aide urgente pour un travail spécifique.

Conditions de la rémunération : Le travail ne doit pas pouvoir être raisonnablement exigé du préparateur ou de l'administrateur (condition de capacité ou de temps). Le travail implique une mobilisation qui excède celle d'un membre assidu et motivé mais bénévole de l'association.

Rémunération : Le membre sera indemnisé 30CHF/h brut.

2.2.3 Aide répétée mais non régulière- travaux en tout genre

Exemples : Un membre répare une remorque pendant 2 jours ou plus. Un membre remplace le préparateur pour 2 jours ou plus. L'association a besoin de main d'œuvre en plus des prépas et de l'admin pendant plusieurs jours et seuls les mêmes membres sont disponibles. Grutier.

Conditions de la rémunération : Le travail effectué doit clairement excéder celui qu'un membre motivé et assidu mais bénévole effectuerait dans l'association. Celui-ci ne doit pas pouvoir être facilement effectué par les employés permanents (les employés ont le temps de le faire ou/et si le travail est réalisable facilement tout seul. Au contraire, l'admin ne va pas gruter seul un bateau par exemple). Le niveau de diligence et d'attention attendu du membre est équivalent à celui exigé d'un salarié de l'association.

Rémunération : Dès que l'aide excède celle attendu d'un membre bénévole, à partir de la deuxième journée, salaire min GE : 25CHF/h brut

2.2.4 Coaching

Conditions de la rémunération : Le remplacement doit être convenu et concerne les entraînements des groupes non autonomes (groupe 3-4). L'indemnisation du membre implique qu'il/elle est responsable de l'état des bateaux post-entraînement, de la sécurité des membres. Il est également attendu qu'une séance soit préparée en cohérence avec les objectifs/ le niveau du groupe. Un manquement aux éléments susmentionnés peut impliquer une retenue sur l'indemnisation.

Rémunération : Le membre qui remplace pour donner un entraînement à la place des coachs habituels sera indemnisé 30CHF/h brut.

2.2.5 Travail « professionnel » d'un membre qui aide l'association

Exemples : Un membre qui refait toutes les drisses/écoutes d'un bateau avec les épissures. Un membre mécano qui répare un moteur. Un membre travaillant dans un chantier naval et qui fait une réparation que l'administrateur/prépa ne peuvent pas faire (aussi bien ou par manque de temps).

Conditions de la rémunération : Le travail doit être convenu et conforme aux attentes. Faire travailler le membre et non le préparateur ou l'admin (condition de temps ou/et de capacité) doit se faire de bonne foi. La qualité du travail doit être professionnelle. En cas de travail répétés ou régulier excédant de simples aides à l'association, le cas du membre et la rémunération du membre doivent être discutés en comité et un contrat de travail doit être établi.

Rémunération : Le membre sera indemnisé 35CHF/h brut.

2.2.6 Sortie sponsor

Conditions de la rémunération : Le membre doit avoir une maîtrise certaine du bateau. Il doit agir de manière professionnelle tout au long de la sortie. Il veillera à présenter le CER sous son meilleur jour, notamment en arborant ses couleurs (T-shirt du CER) et en étant loyal envers celui-ci. Le membre est responsable de la préparation, du rangement et de l'état du bateau.

Un manquement à ce qui est susmentionné pourra amener à une retenue de l'indemnisation.

Rémunération : Le membre sera indemnisé 100CHF brut par sortie.

2.2.7 Gym du CER

La gym du CER n'est plus sujette à rémunération

2.3 Conditions générales de l'indemnisation

- Le membre prétendant à une indemnisation note ses sorties/heures de bonne foi. Comme pour les salaires horaires, les pauses ne sont en principe pas comptées dans les heures.
- Un bref descriptif doit accompagner le décompte.
- La motivation ainsi que le décompte doivent être envoyé par écrit à l'administrateur. Le comité peut demander d'y avoir accès. Un décompte frauduleux entraînera un refus d'indemniser les heures irrégulières et peut amener à une procédure d'exclusion du membre concerné.

3. Contributions financière de déplacement

La contribution de déplacement est là pour financer le logement lors de la régate concernée. Elle couvre également le déplacement en voiture, avion ou en transport publics.

3.1 Exclusion

Les régates lémaniques ne sont en principe pas sujettes à aucune contribution de déplacement (sauf si 3.2.3)

3.2 Grille

3.2.1 Préambule

Le CER est engagé à ce que l'aspect financier limite aussi peu que possible son but statutaire, à savoir promouvoir l'initiation et l'entraînement à la régate chez les jeunes. Partant, la contribution de déplacement peut être diminué ou supprimé en échange d'une aide (travail) au CER. N'hésitez pas à contacter l'administrateur pour arranger les contributions.

3.2.2 Prix de base

- 40CHF par jour.
- 120CHF à partir 3 jours.
- 300 CHF à partir de 14 jours.

3.2.3 Majoration du prix de base

- L'administrateur peut demander une contribution supérieure au prix de base lors des régates exerçant une influence considérable sur les finances du CER (SSL¹, Tour, GP 69F). La majoration doit être justifiée.

¹ SSL avec logement = 120 CHF. Sans logement 60CHF

- Une régate organisée en dernière minute par les participants et impliquant donc des prix supplémentaires (vols ou réservations de logements) peut impliquer une majoration de la contribution.
- La prise d'un logement pour une régate lémanique

3.2.4 Minoration du prix de base – en général

Il peut y avoir une minoration notamment :

- Si la somme des frais de logements, de déplacement et d'inscription est dérisoire par rapport aux autres régates.

3.2.5 Minoration du prix de base – en particulier

Il n'y a pas ou une réduction de la contribution de déplacement :

- Pour le membre qui met à disposition sa voiture
- Pour le membre qui met à disposition un logement
- Pour le membre indispensable au projet/le co-skipper (le projet ne pourrait pas avoir lieu sans lui)
- Pour le membre qui amène une autre contribution (non financière) qui compense la contribution financière.

4. Paiement des inscriptions par le CER

Le CER paie l'inscription en général de toutes les régates indiquées formellement dans le calendrier ou répondant aux objectifs annuels de l'association.

4.1 Exclusion de paiement

Ne sont en principe pas payées par le CER :

- Semaines du soir
- Translémanique
- 5 jours
- Courses de solo ou de double (sauf exceptions)
- Régates locales hors critériums/championnat suisse par points

4.2 Inscriptions tardives

Les frais d'inscription tardives qui sont de **la responsabilité des navigateurs** et non pas de l'administrateur/préparateur peuvent leur être répercutés.

5. Charte de navigation du CER

5.1 Règles de base

Les règles s'appliquent à chaque navigation et déplacement dans le cadre de l'association. Un non-respect peut conduire à une suspension au droit de naviguer ou une exclusion de l'association :

- Je respecte les Statuts ainsi que, les règlements de l'association, les conventions et annexes (Fair-Play, etc.). Je n'oublie pas que je représente l'image de l'association lorsque je navigue sur l'un de ses bateaux.
- Je me conforme aux règles de la voile (World Sailing, Swiss Sailing, etc.).
- Je respecte les lois et règlements des lieux où je me trouve.
- Je paie ma cotisation dès les premières navigations.
- Je paie également les contributions de déplacement dès que possible.
- L'utilisation des bateaux se fait en respectant les différentes règles de navigation ainsi que les bateaux et leur rangement. L'utilisation des bateaux ne peut qu'avoir lieu avec l'autorisation d'un responsable.
- Je vérifie personnellement à chaque navigation qu'il y ait le matériel de sécurité à bord, notamment les gilets de sauvetage (>75N).
- Je peux demander à tout moment de porter un gilet. Des gilets dériveurs (50N) et des autogonflants/gilets manuels sont à disposition des membres.
- J'ai une RC ou une assurance similaire qui me couvre valablement, notamment quand je suis responsable d'un bateau.
- L'association vise à promouvoir l'initiation et la participation à des régates nationales et internationales (art. 3 des Statuts) et non pas à l'apprentissage de la voile. Je m'entraîne donc en conformité avec ce but.
- Les bateaux doivent être rendus propres, secs et avec tout le matériel à bord (voir §6 en cas de perte). Des fiches explicatives se trouvent dans les bateaux. Lors d'un retour de régate, se conformer aux instructions du responsable.

5.2 En cas de dégâts

- En cas de dégât, le skipper est responsable d'en informer l'administrateur et de rester disponible en cas de besoin (aide pour réparation, démarches d'assurance, etc.). L'équipage peut également être mis à contribution. Les réparations seront, dans la mesure du possible, prises en charge par les assurances et réalisées en interne.
- La caution est en principe à la charge du CER.
- En cas de non-respect de la charte, de négligence grossières ou de comportement dangereux, des frais peuvent être imputés au skipper et/ou à l'équipage (voir §6.2)

5.3 Quelques lois à connaître

Quelques règles à connaître sur le Léman : [1]

- Les voiliers cèdent la priorité aux bateaux d'urgence (feux bleus), aux CGN (ballon vert), bateaux remorqués, aux bateaux de marchandise et aux bateaux de pêche professionnel (ballon jaune) (art. 61 et 64)
- Le voilier tribord amure à la priorité sur le babord amure. Sur le même bord, le voilier sous le vent est prioritaire (...) (art. 65 al. 1 let. a et b)
- Un pêcheur à la traîne (ballon blanc) doit être laissé à 50m (200 à l'arrière) (art. 77 al.3).

Lors de la navigation sur le Léman côté français, on doit avoir un certain nombre de loi enregistré en pdf sur le téléphone [2]. Ils sont sur le site du CER sous « documents utiles ». Les cartes grises des bateaux sont au même endroit.

Permis

Un permis voile (D) ou un permis moteur (A) sont obligatoires pour le responsable (art. 78 al. 3 ONI, art. 16 al. 4 LNI) à bord de nos voiliers (Surprise et J/70 car >15m2) respectivement pour nos bateaux à moteur de plus de 8cv ». Les membres ayant leur domicile en France n'ont pas besoin de permis voile sur le Léman (Art. 6 al. 5 *in fine* [accord CH-FR sur le Léman]) mais ne seront pas forcément assurés sur nos bateaux.

[1] Règlement de la navigation sur le Léman RS 0.747.221.11 ; [2] Règlement Particulier de Police du lac Léman (FR), art. 2.1 ;

5.4 Amarrage

5.4.1 Amarres et points d'attaches

Les amarres sont des cordes semi-statique (un peu élastique). On les utilisera donc pour amarrer et non pas comme écoute. Au contraire, l'utilisation d'une écoute (statique) est déconseillée pour l'amarrage, celle-ci absorbant moins les chocs.

On attache les amarres à des taquets, a des mâts et à des winchs. Les U de ponts (J/70) peuvent se déformer s'il y a de la vague ou lors d'un remorquage trop violent. Les chandeliers ne sont PAS faits pour y attacher des amarres. Si on est obligé d'y attacher une amarre, on réparti la charge entre plusieurs points. Le combo écoute statique + vagues peut arracher des chandeliers.

On fait des nœuds fiables et avec de la marge. On met obligatoirement une clé ou un nœud d'arrêt derrière un cabestan qui est en bout de corde, il est conseillé de faire de même pour un nœud de chaise.

On ne met JAMAIS l'amarre dans le taquet après les tours aux winchs. On fait plutôt des nœuds.

5.4.2 A la bouée

Le bateau doit être amarré à l'aide de deux amarres qui viennent s'attacher dans deux mousquetons eux même attachés sur une sangle de levage qui est en tête d'alouette sur le mat.

Pour le J/70, un troisième mousqueton doit être attaché pour pas que le bateau se mette de travers. Il doit y avoir des protections sur les amarres pour le J/70 au niveau de l'étai.

Pour le Surprise, on passe dans les boucles dans le chandelier prévues pour les amarres.

5.4.3 Aux places visiteurs - une bouée derrière, le ponton devant.

On applique le principe de redondance (autrement dit, si l'amarre se scie, l'autre côté tiendra encore) :

- Derrière (à la bouée) on met soit deux amarres, soit on en met une avec une tête d'alouette ou un cabestan sur la bouée.
- Devant on met soit deux amarres, soit une en V et on rend chaque coté indépendant de l'autre avec par exemple des demi-clés. L'amarre ne doit jamais raguer dans la chaîne mais doit y être statique.
- On s'assure que le bateau ne peut raisonnablement pas toucher devant.
- On met TOUS les par-battages, même si on pense que c'est inutile (4 par bateau)

5.4.4 A couple d'un ponton ou d'un autre bateau

Le principe est le suivant : deux pointes (une derrière, une devant) et deux gardes qui vont généralement aux winchs.

Pour les Surprise, on est généreux avec les par-battages. Les listons ont tendance à tout taper puis à se délaminer .

Pour les J/70, on veille à ne pas toucher les barres de flèche du bateau à coté en créant un décalage.

On met TOUS les par-battages, même si on pense que c'est inutile (4 par bateau)

6. Perte/casse de matériel

6.1 Inventaire du matériel présent

Le membre qui remarque qu'il manque du matériel à bord du bateau le fait savoir au responsable de la séance/régate.

6.2 En cas de perte

Le membre/équipage qui perd du matériel en raison d'une négligence avérée (par ex. nœud pas effectué correctement, manivelle pas sécurisé) ou d'un oubli peut se voir demander de payer tout ou une partie de la valeur de l'objet par l'administrateur. Il en va de même en cas de casse de matériel en raison d'un comportement grossièrement négligent ou intentionnel (voir §5.2).

6.2.1 Casuistique – liste exemplative des prix sur B&W

- Par-battage : entre 50 et 100 CHF dépendant des modèles
- Amarres : environ 3CHF le mètre en 10mm, donc probablement 30CHF
- Gilet : orange = 26,25 CHF par gilet, 50N Forward = 80CHF, autogonflant = 200CHF
- manivelle de winch : 140CHF pour une onetouch
- écoutes : spi J/70 : environ 200chf, génois Surprise (pour une écoute) environ 100CHF
- Vakaros : 1000 CHF

En signant, je confirme avoir pris connaissance et accepter les 10 pages du document. Je m'engage également à respecter la charte de navigation (point 5).

Signature et date :