**MODULE 1 : SURVEILLANCE ET SECURITE**

**CE QUE DISENT LES RCV**

90.1 Le Comité de Course doit diriger les courses selon les directives de l’autorité organisatrice et comme requis par les règles.

Le travail d’un arbitre est donc d’agir conformément aux règles dans la gestion des courses. Il a un certain nombre d’outils pour donner le départ (pavillons, sons etc.), il décidera si la course continue, ou s’il renvoi les bateaux à terre.

L’organisateur, qui a publié l’Avis de Course, est responsable de l’organisation de la régate. Le Comité de Course doit agir selon ses directives et tel que requis par les règles.

**ORGANISATION DE LA SURVEILLANCE**

**L’organisation de la surveillance et de la sécurité met en œuvre différents intervenants et différents règlements.**

La sécurité et la surveillance d’une compétition se déroule en trois temps

* La préparation : les démarches administratives et la mise en œuvre des moyens
* Le déroulement : des courses et des décisions d’adaptation
* La gestion : de situations critiques.

Ce dernier point doit être évitable si les deux points précédents sont satisfaits. Les textes (lois, BAZ, Avis à la Batellerie, règlements, recommandations, mémo organisateur) les règlements internationaux (RIPAM), les règlements nationaux (9) ont pour objectif d’éviter la mise en danger des personnes ou des biens, de réguler le déroulement des compétitions et des secours et de déterminer les responsabilités en cas de problèmes.

Les textes de World Sailing qui régissent les règles sportives des courses à la voile ont une approche centrée sur la responsabilité du coureur ou du skipper.

Dès qu’un organisateur met en œuvre une animation, une compétition, il est responsable devant la loi et a donc une obligation de ne pas mettre les participants ou les membres de l’organisation en danger, et de les secourir en cas de nécessité.

**Les acteurs de la surveillance et de la sécurité**

L’acteur principal est l’autorité organisatrice.

En clair, c’est le club qui a inscrit sa régate au calendrier de Belgian Sailing, qui a assuré sa publication (et, le cas échéant, a obtenu les autorisations) auprès des Autorités Administratives (VTS Oostende, Mobilib.fgov, Voies Navigables). Le club a la charge de mettre en œuvre les moyens de surveillance et d’intervention, soit en autonomie, soit en partenariat avec les organismes agréés (VTS, Police maritime ou fluviale, Autorités portuaires, Croix Rouge, Hôpitaux…)

Le club, représenté par son président, doit respecter l’ensemble des textes et directives. L’arbitre est l’un des acteurs de cette mise en œuvre.

Il appartient plus particulièrement au Comité de Course de se garantir de la mise en œuvre des moyens (en conformité avec les textes du Pays, de Belgian Sailing, de FFYB et de WWSV) de préparer les textes sportifs adaptés (Instruction de Course, règles d’émargement, convention avec les entraîneurs) et de s’assurer de leur réalisation.

Les procédures existantes (affichages, pavillonnerie, programmes, modification des courses, vacation radio, balisage…) sont des aides dont le déroulé est connu de tous, coureurs comme arbitres.

**Les principaux textes Internationaux ou Belges**

***Décret portant sur le mouvement sportif organisé en Communauté Française***

Section 1re – Définitions

7’’ « Arbitre » : Personne physique affiliée à une fédération ou à une association sportive, chargée de la direction du déroulement d’une épreuve sportive, du respect des règlements établis par la fédération sportive et la validation du résultat sportif.

21’’ « DEA » : Défibrillateur externe automatique de catégorie 1, tel que définit à l’article 1er, 2’ de l’arrêté royal du 21 avril 2007 fixant les normes de sécurité et les autres normes applicables au défibrillateur externe automatique utilisé dans le cadre d’une réanimation.

Section 2 – Des droits et obligations générales des fédérations et associations, ainsi que de leurs cercles et de la préservation de l’intégrité du sport.

Art 7 Le mouvement sportif organisé s’engage pour une pratique sportive sans dopage et est soumis aux dispositions du décret du 20 octobre 2011 relatif à la lutte contre le dopage.

Art 8 Le mouvement sportif organisé s’engage pour une pratique respectant l’intégrité physique, psychique et morale de ses membres …..

***Décret visant l’organisation et le subventionnement du sport en Communauté Française – 20/02/2007***

Section Ire – De la lutte contre le dopage

Article 2 : Les cercles incluent dans leurs statuts ou règlements les dispositions prévues par la législation et la réglementation en vigueur en Communauté Française relatives à la promotion de la santé dans la pratique du sport, à l’interdiction du dopage et de sa prévention.

Section II – De la sécurité

Article 4 : Les cercles prennent les mesures pour assurer la sécurité de leurs membres, des accompagnateurs, des spectateurs et de tout autre participant lors des activités qu’ils organisent. Ces mesures concernent tant les équipements utilisés que les conditions matérielles et sportives d’organisation.

***Le ROI FFYB***

Chapitre 5 – L’esprit du sport, les acteurs du sport, les engagements du Sport.

Chapitre 6 – Règlements en matière de Dopage

Chapitre 7 – Prévention des risques pour la santé dans le sport.

Chapitre 8 – Règlements en matière de sécurité.

L’autorité organisatrice doit prévoir de pouvoir suspendre ou annuler la manifestation. L’organisateur peut avoir autorité sur l’arbitre dans la décision de faire sortir les bateaux ou de rentrer à terre. Le Comité de Course reste pleinement responsable des décisions sportives.

L’arbitre engage sa responsabilité quand il met en œuvre les courses. Il doit donc décider de son degré d’acceptation ou de refus d’engager sa responsabilité personnelle dans les conditions critiques

L’organisateur doit communiquer aux concurrents les renseignements relatifs à la sécurité (circulation nautique, zone de danger, zone de repli…) ainsi que la météo.

Il doit donner ces informations aux concurrents pour qu’ils soient informés avant de décider s’ils participent à la régate.

Le tableau officiel d’information est l’endroit privilégié pour répondre à ces exigences.

Lors de l’accueil des coureurs mineurs, les parents ou tuteurs délèguent à l’organisateur (et aux arbitres) la responsabilité relative de la mise en danger, au travers de la fiche d’inscription (les parents autorisent le jeune à participer, ils ne déchargent pas l’organisateur de ses responsabilité).

***Le RIPAM***

Ce texte définit les règles de route et règles de priorité pour tous les navires qui naviguent dans le monde, qu’ils soient en course ou non.

Les règles de course à la voile (World Sailing) ne contredisent pas le RIPAM dans la mesure ou ces règles de World Sailing précisent les règles de base du RIPAM uniquement entre voiliers en course.

De ce fait, certaines instructions de course choisissent d’appliquer les règles du RIPAM entre les voiliers de la course, dans des circonstances précisent (de nuit par exemple…)

D’autres textes, nationaux, régionaux ou internationaux, de circulation maritime ou fluviale, existent. Ils dépendent de la zone de régate ou de celles traversée par les voiliers en course. Un arbitre doit pouvoir se procurer ces données auprès du club organisateur.

**QUE DIT LE RACE MANAGEMENT**

On y trouve les tâches incombant à l’autorité organisatrice et les informations relatives à l’Avis de Course et aux Instructions de Course.

Un chapitre définit le dispositif de surveillance tel que recommandé à minima par World Sailing.

Le nombre de bateaux de surveillance varie selon le nombre de voiliers, le type de plan d’eau (mer ou intérieur) ou le type de la compétition (voile légère, raid ou habitables).

**Que préconise la FFV en cette matière ?**

Nombre de bateaux de surveillance (en MER ou plans d’eau INTERIEURS supérieurs à 150HA) pour voile légère :

* Jusqu’à 20 voiliers 2 bateaux de surveillance
* De 21 à 50 voiliers 3 bateaux de surveillance
* De 51 à 80 voiliers 4 bateaux de surveillance
* De 81 à 100 voiliers 5 bateaux de surveillance
* Au-delà de 100 voiliers 1 bateau supplémentaire par tranche de 30 voiliers

Nombre de bateaux de surveillance (en INTERIEUR, moins de 150HA) pour voile légère :

* Jusqu’à 20 voiliers 1 bateau de surveillance
* De 21 à 50 voiliers 2 bateaux de surveillance
* De 51 à 80 voiliers 3 bateaux de surveillance
* De 81 à 100 voiliers 4 bateaux de surveillance
* Au-delà de 100 voiliers 1 bateau supplémentaire par tranche de 50 voiliers

Nombre de bateaux de surveillance en mer pour habitables :

* Les chefs de bord sont responsables de leur sécurité,
* Moyens de communication,
* Dispositions particulières pour zone de départ

Est aussi défini :

Qu’il faut disposer de moyens de liaison (visuels, radio ou téléphone)

Qu’il faut communiquer aux concurrents toute information relative à la sécurité, en particulier les prévisions météorologiques.

**Directives et recommandations :**

Les voiliers non équipés pour la navigation nocturne doivent être rentrés à l’heure du coucher du soleil.

Les compétitions pour les jeunes doivent se terminer suffisamment tôt pour tout ranger avant la nuit.

|  |
| --- |
| NAVIGATION DE JOUR  Le comité de course doit prendre toutes dispositions pour que tous les bateaux non équipés conformément à la réglementation pour la navigation nocturne soient rentrés à terre à l’heure légale de coucher du soleil (cf RIPAM) |

**Les règles de Course à la Voile**

Quelques règles relatives à la sécurité

RCV 1 – Règle fondamentale 1.1 : Aider ceux qui sont en danger :

Un bateau, un concurrent ou un accompagnateur doit apporter toute l’aide possible à toute personne ou navire en danger.

RCV 3 – Règle fondamentale 4 : Décision de courir :

La décision d’un bateau de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité.

RCV Introduction au chapitre 2 : (Quand des bateaux se rencontrent) Application du RIPAM : systématiquement avec les autres navires qui ne sont pas en course et entre voiliers en course si prescrit par les IC.

RCV 14 – Eviter le contact

Un bateau doit éviter le contact avec un autre bateau si cela est raisonnablement possible.

RCV 22 – Chaviré, mouillé ou échoué ; portant assistance

Si possible, un bateau doit éviter un bateau chaviré ou qui n’est pas encore maîtrisé après un chavirage, qui est au mouillage ou échoué, ou qui est entrain d’essayer d’aider une personne ou un navire en danger. Un bateau est chaviré quand sa tête de mât est dans l’eau.

RCV 32 – Réduire ou annuler après le départ.

Le comité de course peut réduire ou annuler …

* a) à cause du mauvais temps
* b) pour toute autre raison affectant la sécurité … de la compétition.

RCV 37 – Instruction de recherche et de sauvetage

Quand le comité de course envoie le pavillon V avec un signal sonore, tous les bateaux et tous les bateaux officiels et accompagnateurs doivent, si possible, veiller le canal de communication du comité de course pour les instructions de recherche et de sauvetage.

RCV 40 – Equipements individuels de flottabilité

40.1 Règle de base

Quand la règle 40.1 est rendue applicable par la règle 40.2, chaque concurrent doit porter un équipement individuel de flottabilité sauf brièvement pour changer ou ajuster un vêtement ou un équipement personnel. Les combinaisons isothermiques et les combinaisons sèches ne sont pas des équipements individuels de flottabilité.

40.2 Quand la règle 40.1 s’applique

La règle 40.1 s’applique

1. Si le pavillon Y a été envoyé sur l’eau avec un signal sonore à tout moment quand les bateaux sont sur l’eau ce jour
2. Si le pavillon Y a été envoyé à terre avec un signal sonore à tout moment quand les bateaux sont sur l’eau ce jour.

(Remarque : Cette règle est supprimée dans l’annexe E.4.1 – voile radiocommandée)

RCV 56 – Signaux de brume et feux ; dispositif de séparation du trafic

56.1 Quand il en est équipé, un bateau doit faire entendre les signaux de brume et montrer ses feux comme requis par le RIPAM ou les règles gouvernementales applicables.

56.2 Le bateau doit se conformer la règle 10 du RIPAM, Dispositif de Séparation du Trafic.

Les Instructions de Course

L’arbitre qui prépare une compétition doit veiller à la rédaction des Instructions de Course, en prêtant une attention particulière à la surveillance et la sécurité en utilisant l’annexe L

IC 11 – Zones qui sont des obstacles : En dehors de la qualification en règlementation sportive, ces zones doivent être définies comme une information relative à la sécurité.

IC 19.1 Un émargement peut être mis en place

IC 19.2 Un bateau qui abandonne doit le signaler au comité de course aussitôt que possible.

IC 19.3 Le canal VHF utilisé en course est :

IC 20 – Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l’approbation écrite préalable du Comité de Course.

Outre son intérêt sportif, cette exigence permet au Comité de Course de connaître exactement le nombre et l’identité de tous les coureurs des équipages dont il a la surveillance. Ceci devient fréquemment une exigence incontournable des autorités maritimes en vue de gérer efficacement les secours.

IC 21 – Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux Règles de Classe et aux Instructions de Course.

Cette disposition est évidemment incontournable en termes de sécurité. Le Comité de Course (ou le Comité Technique) est à l’initiative de telles actions.

IC 1 – Règles. La régate est régie par les Règles de Course à la Voile qui incluent les règles de classe (voir définitions)

Le port des équipements individuels de flottabilité et le capelage de ceux-ci font souvent partie des Règles de classe. Des exigences relatives à la sécurité des bateaux sont parfois inclues dans les Règles de Classe (bout de remorquage, dispositif permettant de relier la dérive au bateau)

Le Comité de Course, responsable de la publication de l’annexe aux IC types devra rédiger cet IC en relation avec l’organisateur.

Décision de courir – C’est le renforcement de la RCV 4 (règles sportives). Ceci n’exonère ni le Comité de Course, ni l’organisateur, des exigences de surveillance et de sécurité tels que définies dans les lois belges.

Les RSO (Règlementation Spéciales Offshore)

Ces textes sont applicables aux courses en Habitable et déterminent le niveau d’équipement des bateaux. Lors de la création d’une compétition, le choix des RSO applicables relève du type de parcours et du type de bateaux. Il y a lieu d’intégrer ces exigences à l’Avis de Aourse et aux Instructions de Course. Leur application est mise en œuvre par les Comités Technique et les contrôleurs d’équipement course au large de la Belgian Sailing. Le Comité de Course s’appuiera sur le directeur de course de l’épreuve.

Les Règles de Classe

Selon les classes, des équipements complémentaires (bouts de remorquage, écopes, bouts de sécurité, dispositifs de largage), figurent dans les règles. Elles doivent être connues (relativement à la surveillance et la sécurité) par le Comité de Course et par le dispositif de surveillance de la régate.

**LES ENTRAINEURS ET LA SURVEILLANCE**

**Intégration des entraîneurs dans le dispositif de surveillance**

Les conditions d’intervention des entraîneurs sur les compétitions sont précisées par divers documents

Leur contribution à la surveillance ne peut se faire qu’avec leur accord ; Leur engagement est alors contractualisé et ils font partie du dispositif de surveillance et inscrit dans les IC.

**Intervention des entraîneurs en situation difficile**

Dans une situation d’urgence et exceptionnelle, si la nécessité d’organiser la surveillance ou l’assistance avec l’aide de toutes les embarcations d’encadrement disponibles sur le plan d’eau est nécessaire pour le Comité de Course ou pour l’organisateur, la procédure décrite par la RCV 37 doit être mise en œuvre.

Elle doit être jointe en annexe aux Instructions de Course. Cette procédure est généralement appelée « procédure d’assistance d’urgence ».

Quand elle existe, le Comité de Course ou l’organisateur coordonne alors toutes les forces disponibles sur le plan d’eau en application de l’assistance aux personnes en danger. Si la situation dégénère, un appel à de l’aide extérieure est nécessaire. Le Comité de Course connait les contacts à solliciter et sait évaluer les détails d’intervention.

**LES ACTIONS POUR LA SECURITE**

Une bonne préparation des textes (Instructions de Course…) et une organisation préalable bien structurée sont indispensables.

Le dispositif de surveillance doit être opérationnel avant que le premier bateau (du Comité ou des Coureurs) ne quitte le quai et ne se terminera que lorsque la dernière personne sur l’eau sera en sécurité. Les modes de communication et la répartition des missions doivent être connus de tous.

Une analyse permanente de la situation et l’anticipation par rapport à la météo est indispensable. Par exemple, la décision d’appliquer la règle du pavillon « Y » (pour les habitables ou croiseurs légers) engage totalement la responsabilité du Comité de Course. Il en est de même en ce qui concerne éventuellement les émargements et la connaissance des identités de TOUTES les personnes de l’évènement qui sont sur l’eau, s’y rendent, ou en reviennent et ceci à tout moment de l’évènement.

Quelques outils supplémentaires

Avis et Instructions de Course

Belgian Sailing demande d’utiliser les AC et IC se trouvant sur le site de World Sailing.

**RECOMMANDATIONS POUR LE DISPOSITIF DE SURVEILLANCE**

**Idées force pour la sécurité**

* La sécurité doit être une préoccupation permanente
* Le sauvetage de la vie humaine prévaut sur l’assistance aux biens
* La loi belge fixe quelques obligations
* L’organisateur ne doit pas mettre en danger un bateau bien que celui-ci régate sous sa seule responsabilité.

**Intervenants compétents, qualité des bateaux**

* Intervenants compétents, qualité des bateaux
* Veille visuelle et communications VHF permanentes
* Procédure d’assistance bien rodée
* Réduire la vitesse, hélice débrayée
* En cas de chavirage, compter le nombre d’équipiers
* Repérer l’équipage en difficulté, engager le dialogue
* Guider les opérations de redressement
* Faire un bilan rapide des blessures éventuelles
* Faire un bilan rapide des avaries
* Vérifier que les écoutes sont libres
* Assurer un bout de remorquage sur un amarrage solide – mettre l’étrave dans le lit du vent

**Modes d’intervention**

* Intervention à la demande ou spontanée des concurrents (Voir RCV 41)
* Informer le Comité de Course des interventions et abandons
* Informer le Comité de Course des blessures
* Prévoir le lieu de débarquement d’éventuels blessés.

**Référence au DSI (Dispositif de Surveillance et d’Intervention de l’organisateur**

Ce type de dispositif existe dans les structures qui enseignent des missions d’enseignement et de formation.

Les contenus de ces dispositifs ont été individuellement élaborés et permettent d’organiser les secours si la mise en œuvre du DSI n’a pas pu les éviter.

**En cas d’intervention des services de l’Etat**

Le président du Comité de Course doit avoir l’initiative et la responsabilité d’informer les différents services en coordination avec l’autorité organisatrice.

Tout au long d’un incident (situation de crise) les éléments du déroulement d’un incident doivent être notés :

* Origine et nature
* Date et heure de déclenchement
* Phase de l’opération, identification des intervenants
* Résolution de l’incident
* Date et heure de fin d’opération (rapport de mer éventuel)

En cas d’urgence, le Comité de Course ne doit pas hésiter à demander l’aide des secours (pompiers, ambulance) qui prendront le relais.

**SOMMAIRE**

CE QUE DISENT LES RCV 1

L’ORGANISATION DE LA SURVEILLANCE 1

L’organisation de la surveillance et de la sécurité met en œuvre différents intervenants et différents règlements 1

Les acteurs de la surveillance et de la sécurité 2

Les principaux textes internationaux ou Belge 2

Le ROI – FFYB 3

LE RIPAM 4

CE QUE DIT LE RACE MANAGEMENT 4

Que préconise la FFV en cette matière 4

Directives et recommandations 5

Les règles de course à la voile 5

Les Instructions de course 6

LES ENTRAINEURS ET LA SURVEILLANCE 7

Intégration des entraîneurs dans le dispositif de surveillance 8

Intervention des entraîneurs en situation difficile 8

LES ACTIONS POUR LA SECURITE 8

RECOMMANDATIONS POUR LE DISPOSITIF DE SURVEILLANCE 9

Idées force pour la sécurité 9

Intervenants compétents, qualité des bateaux 9

Modes d’intervention 9

Référence au DSI (Dispositif de surveillance et d’intervention de l’organisateur 8

En cas d’intervention des services de l’Etat 10