

SURVEILLANCE - SECURITE

Sommaire

1	CE QUE DISENT LES RCV	4
2	L'ORGANISATION DE LA SURVEILLANCE.....	4
2.1	L'organisation de la surveillance et de la sécurité met en œuvre différents intervenants et différents règlements.	4
2.2	Les acteurs de la surveillance et de la sécurité	4
2.3	Les principaux textes Internationaux ou de l'État Français.....	5
2.3.1	L'arrêté du 3 mai 1995 (mis à jour le 01/03/2012).....	5
2.3.2	Le RIPAM et autres textes internationaux.....	6
3	LES REGLEMENTS DE LA FFVoile	7
3.1	Le règlement Sportif FFVoile (Mise à jour du 07/03/2017)	7
3.2	Directives et Recommandations de la CCA (janvier 2014).....	8
3.3	Les Règles de Course à la Voile (RCV)	8
3.3.1	Les Instructions de course	9
3.3.2	Les RSO (Règlementations Spéciales Offshore).....	10
3.3.3	Exemptions à l'équipement de sécurité prévu par la Division 240 (navigations organisées FFVoile ou délégataires).....	11
3.3.4	Les règles de classe.	11
3.3.5	Arrêté du 10 février 2016 relatif au matériel d'armement et de sécurité des bateaux de plaisance naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures.....	12
4	LES ENTRAINEURS ET LA SURVEILLANCE	13
4.1	Intégration des entraîneurs dans le dispositif de surveillance	13
4.2	Intervention des entraîneurs en situation difficile.....	13
5	LES ACTIONS POUR LA SECURITE	14
6	RECOMMANDATIONS POUR LE DISPOSITIF DE SURVEILLANCE.....	15

6.1	IDEES FORCES POUR LA SECURITE	15
6.2	Intervenants compétents, qualité des bateaux	15
6.3	Définir et répartir les secteurs d'intervention	15
6.4	Modes d'intervention	15
6.5	Référence au DSI (Dispositif de Surveillance et d'intervention de l'organisateur)	15
6.6	En cas d'intervention des services de l'État	16
6.7	Numéros d'urgence à terre et en mer	16
6.7.1	A terre	16
6.7.2	Depuis le littoral	16
6.7.3	En mer	16
7	Numéro URGENCE CCA	17
8	CONTACTS DES 7 CROSS ET DU CENTRE SECONDAIRE DE CORSE	18

1 CE QUE DISENT LES RCV

90 COMITE DE COURSE ; INSTRUCTIONS DE COURSE ; CLASSEMENT

90.1 Comité de course

Le comité de course doit diriger les courses selon les directives de l'autorité organisatrice et comme requis par les *règles*.

Le travail du comité de course est donc d'agir conformément aux règles dans la gestion des courses. Il a un certain nombre d'outils (pavillons) pour communiquer ses décisions, que ce soit pour donner un départ, décider si la course continue, ou renvoyer les bateaux à terre.

L'organisateur, qui a publié l'avis de course, est responsable de l'organisation de la régata. Le comité doit agir selon ses directives, et tel que requis par les règles.

2 L'ORGANISATION DE LA SURVEILLANCE

2.1 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 les décisions d'adaptation,
- La gestion de situations critiques.

Ce dernier point doit être évitable si les deux points précédents sont satisfaisants.

Les textes (lois, décrets, arrêtés, circulaires, règlements, recommandations, mémo organisateur, fiches de transmission...), les règlements internationaux (RIPAM, traversée de chenaux ou de Rails...) ont pour objectif d'éviter la mise en danger de personnes ou des biens, de réguler les déroulements 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.

En France, 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.

2.2 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 régates au calendrier de la FFVoile, qui a assuré sa publication (et obtenu les autorisations nécessaires le cas échéant) auprès des Autorités Administratives ou Territoriales (Direction à la Mer et au Littoral, Préfecture, Voies Navigables de France, Gestionnaires des plans d'eau (EDF...), etc.). Le club a la charge de mettre en œuvre les moyens de surveillance et d'intervention, soit en autonomie, soit en partenariat avec des organismes agréés (CROSS, SNSM, Gendarmerie maritime ou fluviale, Autorités portuaires, Associations de Secours ou de Premier Secours...).

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 de l'Etat et de la FFVoile), de préparer les textes sportifs adaptés (instructions de course, règles d'émargement, convention avec les entraîneurs) et de s'assurer de leur réalisation.

Les procédures existantes (affichages, pavillonneries, programmes, modifications des courses, vacations radio, balisage...) sont des aides dont le déroulé est connu de tous, coureurs comme arbitres.

2.3 Les principaux textes Internationaux ou de l'État Français

2.3.1 L'arrêté du 3 mai 1995 (mis à jour le 01/03/2012)

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000354215&fastPos=1&fastReqlid=2011163558&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>

Cet arrêté définit qu'il doit y avoir un « organisateur unique et identifié » et que les compétitions doivent respecter les « Règles Techniques de la Fédération délégataire » (c'est le Règlement Sportif de la FFVoile) (4^{ème} alinéa de l'article 1^{er} l'arrêté).

[Le règlement technique](#), par sa mention dans cet arrêté, prend valeur de loi.

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.

En France, 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 (Article 3 de l'arrêté).

Voir la présentation Régime de responsabilité des arbitres le 12 janvier 2013 :

<http://spiral.ffvoile.fr/spiral-files/download?mode=inline&data=62361>

L'organisateur doit communiquer aux concurrents les renseignements relatifs à la sécurité (circulation nautique, zones de danger particulières, zones de repli...), ainsi que les prévisions météorologiques.

Il doit donner les informations aux concurrents pour qu'ils soient informés avant de décider s'ils participent à la régata.

Le tableau officiel d'information est l'outil privilégié pour répondre à ces exigences (Article 3 de l'arrêté).

L'Article 4 de l'arrêté définit la notion de **chef de bord** :

Le chef de bord est capitaine de navire au sens du droit maritime : il en a l'entière responsabilité ainsi que de son équipage. Il s'assure que le navire et tous les équipements requis sont en bon état, que l'équipage a la connaissance et l'aptitude nécessaires pour en assumer la manœuvre et l'utilisation. Il lui appartient de ne pas prendre le départ ou de gagner un abri au cas où les circonstances seraient de nature à mettre en danger son navire et son équipage.

Il n'exonère cependant pas l'organisateur et l'arbitre de mettre en œuvre le contrôle de la conformité (sécuritaire) des navires et le niveau de compétence de l'ensemble de l'équipage.

Lors de l'accueil des coureurs mineurs, les parents ou tuteurs délèguent à l'organisateur (et aux arbitres) la responsabilité relative à 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 obligations).

L'Article 7 met l'accent sur la nécessité d'opérer « une surveillance efficace et continue de la manifestation ».

2.3.2 Le RIPAM¹ et autres textes internationaux

Ce texte définit les règles de route et règles de priorité pour tous les navires (et voiliers) 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 où ces règles World Sailing précisent les règles de base du RIPAM uniquement entre voiliers en course (qui, en course, y sont soumis).

¹ Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer

De ce fait, certaines instructions de course choisissent d'appliquer les règles du RIPAM entre les bateaux de la course, dans des circonstances précisées (de nuit, par exemple).

D'autres textes, nationaux, régionaux, de territoires ou internationaux, de circulation maritime ou fluviale, existent. Ils dépendent de la zone de régates ou de celles traversée par des bateaux en course. Un arbitre doit pouvoir se procurer ces données auprès du club organisateur.

3 LES REGLEMENTS DE LA FFVoile

Le Règlement Technique (organisation d'épreuves du 5/04/2011) a été intégré au Règlement sportif.

3.1 Le règlement Sportif FFVoile (Mise à jour du 07/03/2017)

http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Reglement_sportif.pdf

Dans la partie « Préparation » d'une compétition (II.2), on retrouve les tâches incombant à l'autorité organisatrice, et les informations relatives à l'avis de course et aux instructions de course.

Le chapitre II.3.5 définit le dispositif de surveillance tel qu'exigé a minima par la FFVoile. Ce texte est adossé à l'arrêté du 3 mai 1995 en tant que « règles techniques définies par la fédération délégataire » (Arrêté 1995, Article 1.4).

Il définit entre autres :

- Les dispositifs de surveillance, les moyens nautiques, les moyens de liaison, la zone de course.

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). Pour mémoire :

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 bords 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) (II.3.5.2).
- Qu'il faut communiquer aux concurrents toute information relative à la sécurité, en particulier les prévisions météorologiques (II.3.5.4).

3.2 Directives et Recommandations de la CCA (janvier 2014)

http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/arbitrage/documents/Recommandations_2013_2016.pdf

- 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.

- **DIRECTIVE CCA**
- **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 et division 240 article 240-2.56).

3.3 Les Règles de Course à la Voile (RCV)

Quelques RCV relatives à la sécurité :

RCV 1 - Règle Fondamentale 1.1 : AIDER CEUX QUI SONT EN DANGER : Un bateau ou un concurrent doit apporter toute l'aide possible à toute personne ou navire en danger.

RCV 4 – Règle Fondamentale 4 : DECISION 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 : systématique avec les autres navires pas en course
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
- le bateau prioritaire... doit être exonéré... si le contact ne cause pas de dommage ou de blessure.

RCV 32 – REDUIRE OU ANNULER APRES LE DEPART

Le comité de course peut réduire ou annuler....

- (a) à cause du mauvais temps
- (d) pour toute autre raison affectant la sécurité...de la compétition.

RCV 40 - EQUIPEMENTS INDIVIDUELS DE FLOTTABILITE (et SIGNAUX DE COURSE (Pavillon « Y »))

Quand le pavillon Y est envoyé avec un signal sonore avant ou avec le signal d'avertissement, les concurrents doivent porter des équipements individuels de flottabilité,...

(Remarque : cette règle est supprimée dans l'Annexe E.4.1 – voile radiocommandée)

RCV 48 – SIGNAUX DE BRUME ET FEUX ; DISPOSITIFS DE SEPARATION DE TRAFIC

48.1 Quand la sécurité l'exige, un bateau doit faire entendre les signaux de brume et montrer ses feux comme requis par le RIPAM ou les règlements gouvernementaux applicables.

48.2 Un bateau doit se conformer à la règle 10 du *RIPAM*, Dispositifs de Séparation de Trafic.

3.3.1 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 les IC Types) :

IC 10 - Zones qui sont des obstacles : en dehors de la qualification en réglementation sportive, ces zones doivent être définies comme une information relative à la sécurité.

IC 18.2 – Un bateau qui abandonne doit le signaler au comité de course aussitôt que possible

IC 19.1 - Le remplacement de concurrents ne sera pas autorisé sans l'approbation écrite préalable du comité de course ou du jury.

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 20. 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 sont à l'initiative de telles actions.

IC 1 - Règles

La régata 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 incluses dans les Règles de Classe (bout de remorquage, dispositif permettant de relier la dérive au bateau, etc).

IC 18.1 – Contrôle à la sortie et au retour :

L'organisateur pourra décider de la mise en place d'un élargement (selon différentes modalités adaptées localement) pour remplir son obligation relative à la connaissance du nombre de bateaux réellement présents sur l'eau.

Le comité de course, responsable de la publication de l'annexe aux IC types devra rédiger cette IC en relation avec l'organisateur.

RCV4 - DECISION DE COURIR –

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

Ceci n'exonère ni le comité de course, ni l'organisateur, des exigences de surveillance et de sécurité telles que définies dans les lois françaises.

3.3.2 Les RSO (Règlementations 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 types de bateaux. Il y a lieu d'intégrer ces

exigences à l'avis de course et aux instructions de course. Leur application est mise en œuvre par les jaugeurs et les contrôleurs d'équipement course au large de la FFVoile. Le comité de course s'appuiera sur le directeur de course au large de l'épreuve pour le choix. <http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/RSO.asp>

3.3.3 Exemptions à l'équipement de sécurité prévu par la Division 240 (navigations organisées FFVoile ou délégataires)

a) Exemption en voile légère

Possibilités d'exemption du matériel de sécurité et les conditions de dispense des moyens de prévention des chutes des personnes à l'eau pour les activités organisées en mer par les clubs affiliés et les structures membres de la FFVoile.

Le Conseil d'Administration de la FFVoile entérine, dans le cadre de la Division 240, les possibilités d'exemption du matériel de sécurité et les conditions de dispense des moyens de prévention des chutes des personnes à l'eau pour les activités organisées en mer par les clubs affiliés et les structures membres de la FFVoile.

http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/CA/PE_CA_11_06_2010_Division240.pdf

b) Exemption en Match Race

Possibilité de dispense des filières et chandeliers pour des navires participants à des navigations en « Match-Race » organisées par la Fédération Française de Voile (FFVoile) ou ses délégataires (clubs affiliés, centres d'excellence,...)

Suite à l'avis favorable de la commission nationale de sécurité de la navigation de plaisance (CNSNP) du 29 juin 2010, et conformément au conseil d'administration de juin 2010, la FFVoile ajoute une possibilité de démontage des filières en Match race dans certaines conditions d'organisation.

http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/securite/documents/D240_Exemptions_Resume.pdf

3.3.4 Les règles de classe.

Les différentes règles des classes complètent les règles d'Etat ou la réglementation de la FFVoile : <http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/arbitrage/classes.asp>.

Selon les classes, des équipements complémentaires (bouts de remorquage, écopés, bouts de sécurité, dispositifs de largage (harnais VL)), 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 régata.

3.3.5 Arrêté du 10 février 2016 relatif au matériel d'armement et de sécurité des bateaux de plaisance naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures

Tout comme la « Division 240 », bien connue des marins de plaisance naviguant en mer, la réglementation concernant le matériel d'armement et de sécurité des bateaux de plaisance naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures ou le lac Léman évolue. L'Arrêté du 10 février 2016 relatif au matériel d'armement et de sécurité des bateaux de plaisance naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures, émanant du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie est disponible en cliquant ci après.

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032036538&categorieLien=id>

Les bateaux naviguant sur les eaux classées en « eaux intérieures abritées » doivent embarquer le matériel d'armement et de sécurité suivant :

1. Pour chaque personne embarquée, un équipement individuel de flottabilité ou, si elle est portée effectivement, une combinaison ou un équipement de protection conforme aux dispositions de l'annexe III.
2. Un ou plusieurs moyens mobiles de lutte contre l'incendie conforme(s) : - aux préconisations du fabricant qui sont reprises dans le manuel du propriétaire dans le cas des bateaux marqués « CE » ; - ou aux exigences applicables de la réglementation nationale dans les autres cas.
3. Un dispositif d'assèchement manuel pour les bateaux non autovideurs ou ceux comportant au moins un espace habitable. Ce dispositif peut être fixe ou mobile.
4. Un dispositif permettant le remorquage et l'amarrage, il doit être composé au minimum d'un point d'amarrage et d'une amarre adaptée pour assurer ces deux fonctions.

L'arrêté précise également le matériel d'armement et de sécurité des bateaux de plaisance naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures **exposées** ainsi que les dérogations

4 LES ENTRAINEURS ET LA SURVEILLANCE

4.1 Intégration des entraîneurs dans le dispositif de surveillance

Les conditions d'intervention des entraîneurs sur les compétitions sont précisées par les documents fédéraux (Règlement des conditions d'intervention des entraîneurs sur les compétitions de la FFVoile). Le document générique est le Règlement Sportif http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Reglement_sportif.pdf.

Le paragraphe II.3.7 définit son Annexe 12

http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/BE/PE_BE_16_04_10_Application_RC_I_Entraîneurs.pdf.

Il y figure essentiellement que les entraîneurs doivent être accrédités, qu'ils doivent respecter les règles de course et la réglementation en vigueur sur le plan d'eau.

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.

4.2 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, une procédure particulière doit être prévue.

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 connaît les contacts à solliciter et sait évaluer les délais d'intervention.

5 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) 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 sont indispensables. Par exemple, la décision d'appliquer la règle du pavillon « Y » (pour des 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'événement qui sont sur l'eau, s'y rendent, ou en reviennent, et ceci à tout moment de l'événement.

Quelques outils complémentaires :

Avis et Instructions de Course types

La FFVoile demande d'utiliser les Avis de course et Instructions de Course type pour les régates de grade 4 et 5 (voir Prescription à la RCV 25.3). Les dispositions relatives à la sécurité y sont prises en compte.

■Prescription de la FFVoile : _____
Pour les épreuves de grade 4 et 5, l'utilisation des avis de course et des instructions de course types intégrant les spécificités de l'épreuve est obligatoire.
Pour les épreuves de grade 5, l'affichage des instructions de course types sera considéré comme suffisant pour l'application de la règle 25.1.

6 RECOMMANDATIONS POUR LE DISPOSITIF DE SURVEILLANCE

6.1 IDEES FORCES POUR LA SECURITE

- La sécurité doit être une préoccupation permanente,
- Le sauvetage de la vie humaine prévaut sur l'assistance aux biens,
- La loi française fixe des obligations,
- L'organisateur ne doit pas mettre en danger,
- Un bateau régaté « sous sa seule responsabilité ».

6.2 Intervenants compétents, qualité des bateaux

- Intervenants compétents, qualité des bateaux,
- Veille visuelle et communications VHF permanentes,
- Procédure d'assistance bien rôdée,
- 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.

6.3 Définir et répartir les secteurs d'intervention

- Accompagnement du port vers la zone de course,
- Moments de la course, passages particuliers (par exemple à la bouée de large où le risque de chavirage peut être grand en cas de vent fort),
- Accompagnement au retour du dernier jusqu'au port.

6.4 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 des blessures,
- Prévoir le lieu de débarquement d'éventuels blessés.

6.5 Référence au DSI (Dispositif de Surveillance et d'intervention de l'organisateur)

Ce type de dispositif existe dans les structures qui assurent 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.

6.6 En cas d'intervention des services de l'État

Le président du comité de course doit avoir l'initiative et la responsabilité d'informer le CROSS² ou autres 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,
- Phases 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 ou CROSS), qui prendront le relais.

6.7 Numéros d'urgence à terre et en mer

6.7.1 A terre

15 - SAMU

18 - Sapeurs pompiers ou **112** numéro d'urgence européen (à partir d'un poste fixe ou d'un portable) et demander le CROSS si navigation en mer.

6.7.2 Depuis le littoral

Pour déclencher des secours en mer, utilisez désormais le **196** depuis le littoral. Ce nouveau numéro d'urgence permet de joindre directement et gratuitement (depuis un poste fixe ou un portable) un centre de sauvetage en mer (CROSS) 7 jours sur 7 et 24 h sur 24.

Le **196 ne remplace pas** le **112**, numéro d'urgence terrestre européen, et ne se substitue pas à l'utilisation par les marins en mer du canal **16** de la radio VHF en cas de détresse vitale ou de problèmes techniques lourds.

6.7.3 En mer

En mer, le **canal 16 de la VHF** reste le moyen le plus approprié pour donner l'alerte, la VHF étant toujours préférable au téléphone portable car elle assure une localisation rapide par les CROSS.

² Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage

7 Numéro URGENCE CCA

La Commission Centrale d'Arbitrage a mis en place en avril 2010 un numéro de téléphone d'urgence à disposition des arbitres, numéro joignable 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.

01.40.60.37.58

Nous vous rappelons que vous devez contacter ce numéro de téléphone en cas :

- de déclenchement d'intervention extérieure au dispositif de sécurité propre à la compétition,
- d'évacuation sanitaire ou médicale coordonnée par les moyens de l'Etat,
- de blessure grave ou décès.

Bien entendu, cet appel ne doit pas venir perturber les opérations en cours et doit être effectué lorsque les opérations de secours ont été organisées.

Il est possible que vous n'avez pas immédiatement un correspondant en ligne, le numéro 01.40.60.37.58 étant transféré sur un portable d'un responsable CCA qui pourrait éventuellement ne pas être en mesure de vous répondre immédiatement.

Dans ce cas, nous vous demandons de laisser un message sur le répondeur en précisant votre nom et prénom, un résumé de l'objet de votre appel et en laissant votre numéro de téléphone où le responsable pourra vous recontacter.

Si vous ne l'avez pas encore fait, **nous vous demandons d'enregistrer ce numéro de téléphone dans votre portable à « URGENCE CCA » pour l'avoir à disposition en cas de besoin.**

01.40.60.37.58

8 CONTACTS DES 7 CROSS ET DU CENTRE SECONDAIRE DE CORSE

CROSS Gris-Nez (Manche Est - Pas-de-Calais) Tél. : **03.21.87.21.87**

Audighen - 62179 WISSANT - Fax : 03.21.87.78.55

CROSS Jobourg (Manche Centrale) Tél. : **02.33.52.72.13**

BP n°5 - 50440 BEAUMONT HAGUE - Fax : 02.33.52.71.72

CROSS Corsen (Manche Ouest) Tél. : **02.98.89.31.31**

Pointe de Corsen - 29229 PLOUARZEL - Fax : 02-98.89.65.75

CROSS Etel (Atlantique) Tél. : **02.97.55.35.35**

Avenue Louis Bougo - Château de la Garenne - 56410 ETEL - Fax : 02.97.55.49.34

CROSS La Garde (Méditerranée) Tél. : **04 94 61 16 16**

Fort Sainte-Marguerite - 83730 LA GARDE Fax : 04.94.27.11.49

MRSC Aspretto (Méditerranée) Tél. : **04.95.20.13.63**

Base navale d'Aspretto- BP 50968- 20700 Ajaccio cedex 9 - Fax : 04.95.22.51.91

CROSS Antilles-Guyane (Martinique) Tél. : **05.96.70.92.92**

16 boulevard de la Marne - BP 621 - 97261 FORT DE FRANCE cédex - Fax : 05.96.63.24.50

CROSS Réunion (Océan Indien) Tél. : **02.62.43.43.43**

Rond point de la glacière - BP 80061- 97822 LE PORT cédex - Fax : 02.62.55.15.95