

ANNEXE E

Code World Sailing pour l'organisation de courses océaniques

Une course océanique se définit comme une course au large de plus de 800 miles

1. Les organisateurs de courses océaniques devraient consulter les **autorités SAR (Recherche et Sauvetage)** des zones que la course prévoit de traverser.
Sujets à traiter parmi d'autres :
 - Responsabilités réciproques
 - Ressources
 - Couverture de communications par satellite
 - Système de positionnement
 - Equipement de sécurité à bord
 - Leçons tirées des récents événements
 - Echange d'adresses de communication, numéros de téléphone etc...
2. Une **Analyse des Risques** devrait être faite, couvrant les sujets tels que :
 - Conditions météorologiques (icebergs, principaux courants, bancs de brouillard, tourbillons etc...)
 - Trafic commercial, zones de séparations de trafic, etc...
 - Exigences de stabilité
 - Couverture et moyens « SAR » (Recherche et Sauvetage)
 - Piraterie et autres questions relatives à la sécurité etc...
3. Les **Aspects environnementaux** tels que la protection des zones de vie sauvage devraient être pris en compte.
4. Un **Avis aux Navigateurs** concernant la course devrait être diffusé, habituellement en coopération avec les autorités nationales organisatrices.
5. Un **Organigramme de l'Organisation** sera établi avec les postes clés tels que le Directeur de Course (lorsqu'il y en a un), le Président du Comité de Course, le PRO, les responsables de la sécurité, le responsable médical, le personnel media etc...
6. L'Organisateur de Course devrait exiger des bateaux participants :
 - La liste des membres d'équipage incluant les noms, nationalités, contacts, données de la balise PLB et numéros de téléphone du parent le plus proche
 - Pour tous les bateaux, toutes les données enregistrées pour la radio et les communications telles que Indicatif Radio, Maritime Mobile Service Identity (MMSI), EPIRBs etc...
 - Les détails et descriptions du bateau (y compris des photos numériques)
 - La déclaration des propriétaires/barreur concernant la responsabilité
7. Un **Centre de Contrôle de Course** devrait être organisé avec une veille permanente par un responsable 24/24 7j/7. Le planning de veille devrait inclure les moyens pertinents pour garantir la capacité de travail. Il peut être approprié de mettre en place une formation avant la course pour les personnes chargées de la veille, incluant des scénarios d'incidents potentiels. Une visite du PC Course par les skippers et navigateurs peut être organisée avant le départ des principales courses longues, si possible également des Centres de Coordination Maritime de Sauvetage (MRCC).

Un journal (main courante) devrait être tenu au Centre de Contrôle de Course. Un formulaire de rapports quotidiens de situation (SITREP – Situation Reports) devrait être développé. Un magnétophone devrait être disponible pour enregistrer les communications radio et la gestion de crise.
8. Un **Pack d'Information de Sécurité/Sauvetage** concernant la course, les descriptions de bateau et les détails (y compris des photos numériques), les équipements de sauvetage, communication radio et ressources médicales, le responsable du PC Course etc..., devrait être distribué aux bateaux participants ainsi qu'aux MRCC appropriés.

9. Un **Groupe de Gestion de Crise** devrait être organisé avec le Président du Comité de Course, le responsable de la sécurité, le responsable médical et autres personnes utiles. L'équipe devrait inclure les médias et les représentants légaux de l'autorité organisatrice.
10. Une **Cellule Psychologique**, avec des psychologues, personnel médical et religieux devrait être disponible pour les incidents majeurs, aussi bien pour le soutien immédiat aux équipages et personnes proches que pour les débriefings équipages ultérieurement. Cela peut être organisé par le Comité de Course ou les autorités responsables de la zone.
11. Il peut y avoir des incidents qui sont significatifs mais qui ne sont pas suffisamment graves pour que les moyens MRCC et SAR interviennent. Pour de tels incidents l'Organisateur devrait prévoir de maintenir un réseau de contacts et de moyens sur la zone de course afin d'être en mesure d'apporter une aide en terme de remorquage, transport d'équipement etc...
12. L'organisateur doit prévoir un **Plan d'Urgence de Sécurité**, incluant une série type d'actions en cas d'accidents découlant de l'Analyse du Risque. Un des sujets à traiter est quand et comment contacter les proches, sponsors etc... à différents stades de perte de contacts, demandes d'assistance ou appels d'urgence.
13. Tous les voiliers doivent être équipés selon les standards qui satisfont au moins au niveau correspondant des RSO tel qu'adopté par World Sailing. Des exigences complémentaires peuvent être prescrites tels qu'une radio supplémentaire et des équipements médicaux.
14. Conformément aux RSO, un nombre adéquat de membres d'équipage doit avoir suivi un **Entraînement à la Survie** sur chaque bateau. En dehors des exigences de base du stage de survie ISAF/World Sailing tel que stipulé dans l'annexe G des RSO, l'organisateur de la course peut aussi prescrire :
 - quel niveau de navigation l'équipage doit avoir effectué avec le bateau inscrit
 - quelles séquences pratiques d'entraînement peuvent être exigées de l'équipage, tel que les exercices d'hommes à la mer, évacuations par hélicoptère etc...
15. Un **Contrôle de Sécurité** devrait être effectué avant le départ, il devrait inclure :
 - l'équipement de sécurité
 - les certificats correspondants aux équipements de radio et communication satellite
 - la vérification des formations individuelles et collectives
 - la capacité d'endurance et des capacités spécifiques aux courses offshore, en nombre plus que suffisant, tels que les réserves d'eau, la formation médicale etc...

Toutefois l'entière responsabilité de la sécurité reste sur la Personne en Charge du bateau (RSO 1.02).
16. Un **Système de Positionnement** devrait être disponible, avec lien vers le site internet officiel de la course.
17. Le téléchargement de **Services Météorologiques** issus de centres météorologiques publics peut être autorisé ou bien ils peuvent être centralisés et fournis par l'Organisateur de Course pour réduire les coûts de communication satellite.
18. Les courses doivent être conduites conformément aux Règles de Course à la Voile de World Sailing et au RIPAM, lorsqu'il est approprié d'appliquer ces règles et règlements. Une attention particulière devrait être apportée aux dispositifs de séparation de trafic et aux priorités à laisser au trafic commercial.
19. Un organisateur de course devrait, lorsqu'approprié, en plus de fournir les autorités « SAR » de l'épreuve, fournir également :
 - Un **Service d'Assistance Télé médical (TMAS)** ou informer un service d'assistance télé médical que les organisateurs disposent, sur demande, des éléments suivants :
 - o Pour chaque bateau :
 - Une liste de médicaments et d'équipement médical
 - Les détails de tout Service d'Assistance Télé médical ou service médical privé mis en place par le bateau
 - o Pour chaque membre d'équipage :
 - Nom et contacts du médecin qui a délivré le certificat d'aptitude à participer à la course remis lors de l'inscription (lorsqu'applicable)
 - Nom et contacts du médecin personnel des membres d'équipage

- Méthodes pour avoir un accès rapide aux données médicales si nécessaire
- Détails de la formation médicale et formation aux premiers secours reçues

20. L'**Avis de Course** pourra inclure :

- Des exigences d'assurance
- Quelle formation individuelle et collective est exigée
- Quelles prévisions et données météorologiques seront autorisées
- Autres sujets appropriés

21. Les **Instructions de Course** pourront inclure les instructions :

- Etre toujours en veille sur le canal 16 VHF
- Avoir l'AIS actif à tout moment ou l'activer en cas de visibilité réduite et passages avec trafics commerciaux importants
- Pour tout autre sujet se rapportant à la sécurité

22. Une **Réunion sur les Enseignements** tirés concernant les problèmes de sécurité devrait être organisée après la course.

Note de la FFVoile :

La FFVoile a mis en place dès 2006 une **Commission des Directeurs de Course**, qui habilite chaque année les **Directeurs de Course** sur les épreuves de course au large ou océaniques le nécessitant et relevant de la FFVoile (voir «Règlement FFVoile de Direction de Course»).

Tout **Organisateur** de Course au large ou océanique soumet son épreuve à la Commission qui décide s'il y a lieu d'exiger ou pas un **Directeur de Course**, les fonctions d'**Organisateur** et de **Directeur de Course** devant être totalement dissociées dans les termes des décisions de la FFVoile.

Il relève donc de la responsabilité de l'**Organisateur** de proposer une personne à la Commission, en vue de son habilitation en tant que **Directeur de Course**.

Cette Commission a également défini un référentiel de compétences et donc de procédures que les personnes habilitées par la Commission doivent satisfaire. Par ailleurs, cette Commission organise tous les deux ans un séminaire pour les Directeurs de course.

L'annexe ci-dessus doit être considérée par les **Organisateurs** de Course comme un minimum exigé par World Sailing au niveau international.

Au niveau FFVoile, elle peut servir de guide basique aux **Organisateurs** et aux **Directeurs de Course**, sachant que les exigences établies par la Commission de la FFVoile se situent au-delà de l'annexe ci-dessus.
