

GUIDE MÉTHODOLOGIQUE POUR LA SÉCURISATION D'UN RALLYE NAUTIQUE



Rappel des obligations

L'organisation d'un rallye nautique, quels que soit son programme et les supports qui y sont admis, nécessite une déclaration de manifestation nautique auprès des services préfectoraux, en mer comme en plan d'eau intérieur.

Pour répondre aux attentes des pouvoirs publics, organiser une manifestation nautique nécessite de concevoir et de mettre en œuvre un dispositif de sécurisation de l'événement.

Ce document a pour intention de vous accompagner dans votre réflexion lors de l'élaboration de la structure opérationnelle mettant en œuvre les procédures de sécurisation, les moyens nautiques, les communications adaptées, et l'information des participants lors de l'organisation d'un rallye nautique.

Sans constituer une liste exhaustive des choses à faire, ce document vous propose une méthodologie pour mettre en place la structure opérationnelle applicable au contexte de votre événement.

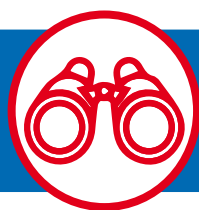
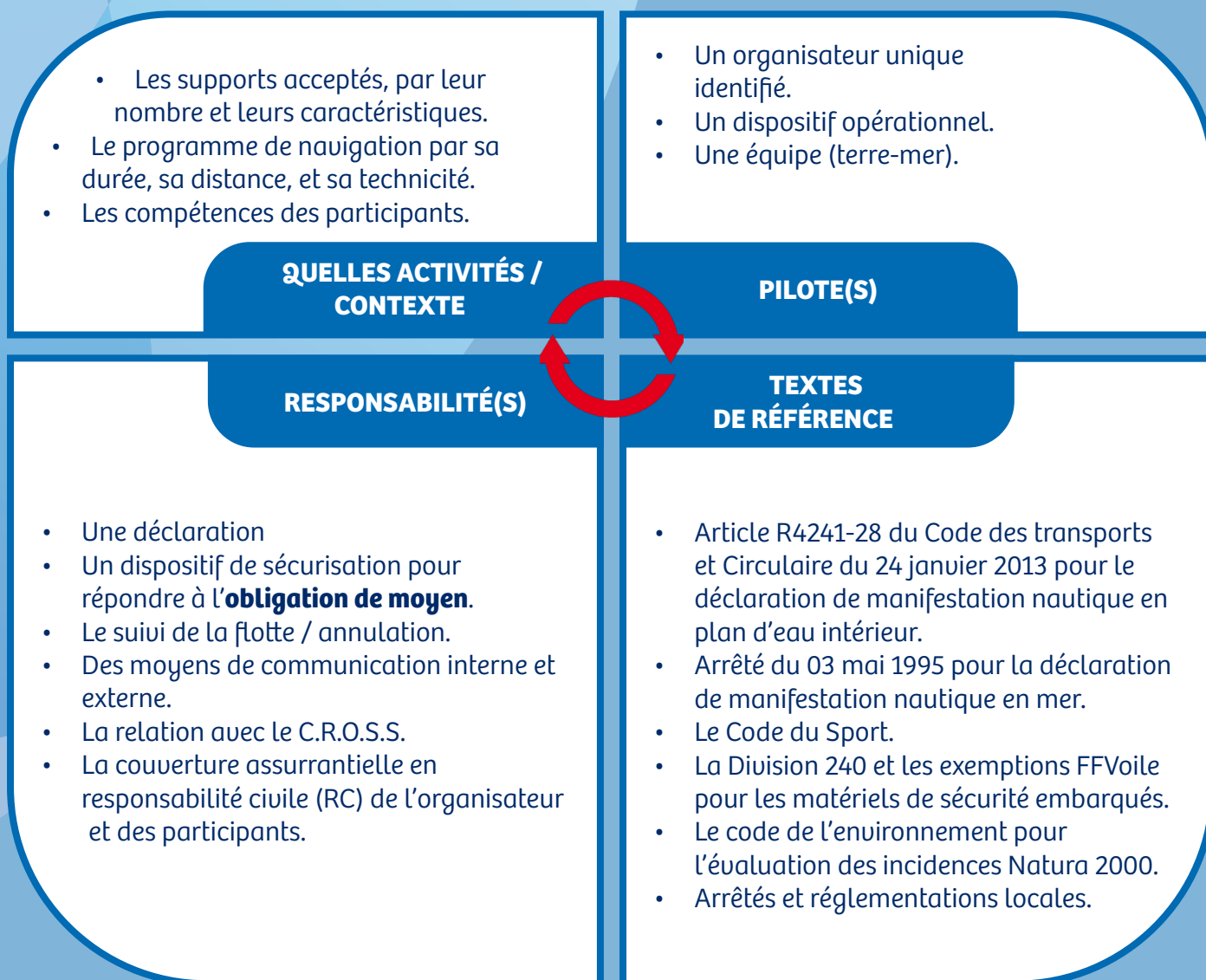
Textes de référence

- **Arrêté interministériel du 3 mai 1995 pour la déclaration de manifestation nautique en mer :** « ...toute activité exercée dans les eaux maritimes ou ayant un impact sur celles-ci et susceptible d'appeler des mesures particulières d'organisation et d'encadrement en vue d'assurer la sécurité des participants, des spectateurs et la protection de l'environnement. » [Consulter le texte.](#)
- **Article 2.2.2 de la Circulaire interministérielle du 24 janvier 2013 relative aux actes et mesures de police de la navigation intérieure :** « ..., les manifestations sportives nautiques, fêtes nautiques ou autres manifestations qui entraînent une concentration ou un rassemblement de bateaux sont soumises à autorisation. » [Consulter le texte.](#)
- En référence à l'**Article 4 de l'Arrêté du 3 mai 1995 pour la déclaration de manifestation nautique en mer**, et l'**Article 240-1.03 de la Division 240 pour les règles de sécurité applicables à la navigation de plaisance en mer sur des embarcations de longueur inférieure ou égale à 24 mètres.** Nous rappelons que : *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 nécessaire 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.* [Consulter le texte.](#)

1. Cadrage de l'activité

L'organisation d'un rallye doit prendre en considération l'ensemble du contexte dans lequel il s'inscrit, pour être identifié précisément et ne pas être confondu avec d'autres.

Partant du cadre réglementaire de référence, la déclaration de manifestation nautique demande l'identification d'un organisateur unique qui portera la responsabilité de la structure opérationnelle de sécurisation qui sera adaptée à la dimension de l'événement.



L'obligation de moyen

L'organisateur a une « obligation de sécurité de moyen » contractuelle à l'égard des participants. Cette obligation consiste à mettre tous les moyens en œuvre pour arriver à un résultat (la sécurité) sans pour autant garantir ce résultat. Le pilotage d'un dispositif opérationnel a pour objectif de répondre à cette obligation. Attention, il ne faut pas la confondre l'obligation de moyen avec l'obligation de résultat.

2. Définir les caractéristiques de votre rallye

Les programmes de navigation sont très variés, on ne mobilise pas les mêmes dispositifs et moyens pour l'organisation d'une navigation dans une baie protégée avec une cinquantaine de supports rapides à foil en pleine saison estivale, que pour une traversée en navigation de nuit pour une quinzaine de voiliers menés en équipage en saison hivernale. En considérant l'ensemble des paramètres entourant l'activité, en situation « normale » ou idéale, vous pourrez prévoir des situations dites « à risque » et des solutions pour y remédier. Cette réflexion en amont de l'activité permet d'imaginer les solutions à ces situations et permettra la mobilisation efficace du dispositif pour répondre aux cas qui se présenteraient. Selon la gravité des situations, le dispositif se suffira à lui-même en interne ou devra mobiliser une aide extérieure.

LES PARTICIPANTS

- Leurs compétences
- Leur autonomie
- Leur condition physique
- Leurs attentes



LE MATÉRIEL UTILISÉ

- L'adaptation au programme
- L'état d'usage
- L'armement et les compléments



Facteurs pouvant entraîner une situation à risque.

LES MOYENS MOBILISABLES

- Ressources humaines et compétences.
- Moyens nautiques
- Moyens de suivi.
 - Moyens de communication



LE PROJET DE NAVIGATION ET LES CONDITIONS D'ÉVOLUTION

- Évolutions météorologiques et d'état de la mer.
- Durée (heures/jours/nuits).
- La distance.
- La technicité



Les notions de «risque» et de «danger».

Les notions de «risque» et de «danger» sont souvent confondues mais ont des significations bien distinctes.

- **Le danger** est l'atteinte à l'intégrité physique ou psychologique des personnes, des biens ou de l'environnement. C'est la source potentielle de dommage ou d'effet néfaste. Il désigne **une situation, une activité ou un objet pouvant causer un préjudice.**

Dans le cadre de vos activités, cela peut être une blessure, un traumatisme médical, et possiblement des conséquences dramatiques...

- **Le risque** est l'évaluation de la probabilité de la survenue d'un danger. **Il dépend donc à la fois de la présence du danger potentiel et de l'exposition à celui-ci.** Dans le cadre de nos activités, cela peut être l'homme à la mer, l'échouement, l'incendie, la casse matérielle...

Par ailleurs, **un accident** est un événement, généralement non souhaité, aléatoire et fortuit, qui apparaît ponctuellement dans l'espace et dans le temps, suite à une ou plusieurs causes, et qui entraîne des dommages vis-à-vis des personnes, des biens ou de l'environnement.

RISQUE = DANGER X EXPOSITION

Sécuriser, c'est prévoir les risques pour éviter les dangers.

La prévention s'attache à diminuer l'exposition au risque d'accident.



3. Un dispositif opérationnel

Le dispositif n'est pas seulement un document à produire ou à afficher, mais a pour ambition de mettre en forme une organisation applicable.

Avec la trame méthodologique proposée le dispositif pourra être communicable et assurera sa traçabilité.

6 ÉTAPES DE RÉFLEXION

- 1. L'analyse des risques de l'activité dans ses conditions de mise en œuvre.** *Quels sont les facteurs de risque dans le contexte de votre activité ? voir schéma précédent.*
- 2. Envisagez les potentiels incidents ou accidents et la classification des risques afin d'éviter les dangers.** *Pouvez-vous classer les facteurs de risque du contexte de votre activité ? Quels facteurs ou leur cumul pourraient générer le plus de situations à risque ?*
- 3. Définir les objectifs lors des interventions sur ces situations (prioriser les/la victime(s), éviter le sur accident...).** *Pouvez-vous envisager des scénarios des situations à risque identifiées et projeter la résolution ?*
- 4. Construire les procédures pour réaliser les objectifs (surveillance interne, intervention interne, secours externes...).** *Que pouvez-vous mettre en place pour surveiller la survenue des scénarios ? Que prévoyez-vous pour résoudre un scénario avec les moyens de votre organisation ? Si votre propre organisation trouve ses limites, comment et à qui ferez-vous appel ?*
- 5. S'entraîner par simulation.** *Que pouvez-vous mettre en place pour tester la simulation des scénarios ?*
- 6. Évaluer et faire évoluer/corriger les dispositifs envisagés.** *Comment validez-vous votre gestion des scénarios ? Quelle est votre capacité d'amélioration de la gestion des situations ?*

OBJECTIF : être en capacité de toujours mobiliser les moyens nécessaires à la résolution d'une situation.

2 APPROCHES COMPLÉMENTAIRE DE LA SÉCURISATION

- **La sécurité passive :** C'est l'ensemble des dispositifs et du matériel de sécurité mis en place par le pratiquant ou l'organisateur de l'activité. Ces équipements ont pour objectif de prévenir ou limiter l'impact du danger, et possiblement sans intervention directe de l'utilisateur. C'est souvent l'objet des réglementations, des listes du matériels recommandés ou obligatoires, mais qui nécessitent tout de même de savoir les utiliser correctement en situation. *exemple : les Équipements Individuels de Flottabilité (EIF), les dispositifs pour prévenir la chute à la mer (filière, harnais, longe, ligne de vie), un leash de planche ou d'aile, un coupe-circuit, une paire de gants, des vêtements adaptés, ...*
- **La sécurité active :** C'est la gestion du risque, l'action par le pratiquant ou l'organisateur sur la sécurisation. Elle mobilise l'explication de consignes, la maîtrise de gestes techniques et l'utilisation de matériels. Cette sécurisation nécessite une information et/ou formation. *exemple : la veille, transmission des consignes, adaptation du matériel à la situation d'utilisation, modification des modalités techniques ou des procédures, répétition d'éventuelle situations comme une manœuvre d'homme à la mer ...*

4. Un outil pour ne rien oublier : V.I.C.S.I.

VÉRIFIER

Les compétences, les capacités, le matériel, les réglementations applicables, les autorisations... > **Un objectif de suivi et de traçabilité.**

Disposez-vous du récépissé préfectoral ou de l'avis de batellerie suite à la déclaration de votre manifestation nautique ? Le règlement du rallye est-il fourni ou affiché, et indique-t-il les droits et devoirs des participants ? Une fiche d'inscription est-elle fournie et renseignée par chaque participant ? Les participants sont-ils tous bien couverts à minima en RC pour cette activité (nautique en itinérance), avec la prise d'une licence auprès la FFVoile ? L'équipement de sécurité des bateaux du dispositif est-il systématiquement vérifié plus d'une fois par an et un document peut-il l'attester ?



INFORMER

Par affichage, documents distribués, textes de référence, réunions d'information, carte de la zone d'évolution, un dispositif adapté au public ciblé, les consignes de sécurité, ... > **Un objectif de test ou de répétition des procédures.**

Les informations météorologiques du jour ainsi que les horaires de marées pour les plans d'eau maritimes sont-ils affichés ou communiqué quotidiennement ? Un plan des zones de navigation avec leurs délimitations indique-t-il les dangers spécifiques ? Les principaux risques d'accident font-ils l'objet d'une information spécifique de l'organisateur et des pratiquants ?



CONSEILLER

Les consignes liées au contexte du jour. Cette fonction de conseil est permanente. Elle met en action celui/celle que l'on accueille, les équipes, toujours dans le contexte de la pratique et du programme. > **Un objectif d'adaptation.**

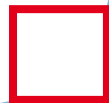
La conduite à tenir en cas d'incident sont-elles communiquées ? sous quelle forme ? Les limites de navigation sont-elles clairement visibles ?



SURVEILLER

Obligation de permanence. C'est mettre en place tous les moyens de communication nécessaires et adaptés entre tous les acteurs, internes et externes, sur l'eau et mer/terre. > **Un objectif de mobilisation.**

Quels sont vos moyens nautiques de surveillance et de suivi de la flotte ? Quel(s) outil(s) de communication utilisez-vous, en interne avec votre équipe ? avec les participants ? Par qui et comment est déclenché l'appel aux moyens de secours extérieurs à votre organisation en cas d'incident ?



INTERVENIR

C'est la procédure, la chaîne décisionnaire, graduée, testée et mise à jour. > **Un objectif de technicité et d'efficacité.**

Un responsable de la structure opérationnelle de sécurisation est-il désigné et identifié ? Le contact avec le CROSS, ou le SDIS, est-il établi ? Les membres de l'équipe du dispositif bénéficient-ils d'une présentation incluant une mise en situation simulée ? Des exercices d'alerte et d'intervention sont-ils organisés en associant la sécurité civile (pompiers) ou maritime (SNSM, Marine nationale) ? Les capacités d'intervention technique de l'équipe sont-elles régulièrement évaluées ? Le matériel (surveillance, alerte, intervention) a-t-il répondu à l'attente de mise en œuvre et est-il opérationnel ? Le délai d'alerte paraît-il convenable dans le contexte de la situation ? Le délai depuis entre la survenue de l'accident jusqu'à la prise en charge de la victime par les secours est-il jugé satisfaisant dans le contexte observé ?

