



Règles générales de sécurité pour la Course Plymouth-La Rochelle 2018

Télécharger [ICI](#) la liste type à compléter

La Course « Plymouth-La Rochelle » est une épreuve de Catégorie 3 suivant les « [Règles Spéciales Offshore](#) » (RSO) établies par la FFV d'après le Document « [Offshore Special Regulations](#) » de World Sailing édition 2017-2018.

Les directives des RSO reprennent et complètent les exigences nationales en termes d'équipements de sécurité pour une navigation hauturière à plus de six milles d'un abri (réglementation française). Des compléments ou des précisions pourront être éventuellement ajoutés dans le document « Instructions de Course » (IC) qui sera remis à chaque bateau avant le départ.

La liste des équipements de bord pour les participants à la course a été établie d'après la « Standard Inspection Card » de World Sailing et adaptée à la spécificité des bateaux classiques.

Cette liste comporte trois catégories de matériels:

- Obligatoire: présence à bord et conformité impérative, repéré « O » dans la liste.
- Obligatoire susceptible de dérogation dans le cas où les spécificités du navire ne permettent pas de répondre aux exigences des RSO. Moyennant des mesures de sécurité complémentaires acceptées par écrit, des dérogations pourront être accordées (repéré « OD » dans la liste).
- Vivement Conseillé: Il s'agit d'équipements de sécurité, non exigés par les RSO dans le cadre de la catégorie 3, mais dont l'utilité est incontestable et améliore grandement la sécurité du navire (repéré « VC » dans la liste).

La liste type à compléter devra être complétée et signée par chaque skipper et remise lors validation des inscriptions avant le départ.

Les navires non conformes aux exigences de sécurité ne pourront en aucun cas participer à la compétition.

Règles générales des responsabilités :

- La responsabilité de l'Organisateur et de ses partenaires se limite à assurer la régularité sportive de l'épreuve. Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'Organisateur ne peut être que contractuelle et explicite.

En particulier :

Les vérifications que le Comité de Course – soit de sa propre initiative, soit à la demande du Jury ou de toute autre instance serait amené à faire, ont pour seul but de s'assurer que les règlements (ex: RSO), les Instructions de Course et leurs avenants ont été respectés.

La veille que l'Organisateur pourrait assurer (ex: vacances radio) doit être considérée par les concurrents comme facultative et aléatoire, et en aucun cas comme une sécurité complémentaire sur laquelle ils peuvent compter.

- Toute demande faite auprès d'un membre de l'organisation ne saurait engager civilement l'organisateur que si il en a accepté civilement la responsabilité, soit lui-même, soit par un de ses préposés officiellement accrédité à cet effet. Il en est en particulier ainsi des demandes d'aide diverses, voire d'assistance en mer.

- Quelque soient les liens juridiques entre propriétaire(s) du voilier, armateur et chef de bord, seul le chef de bord officiellement indiqué sur la feuille d'engagement est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'Organisation.

- Les concurrents participent à l'épreuve à leurs risques et périls et sous leur responsabilité à tous les effets. Il appartient à chaque concurrent de juger, en fonction de ses connaissances, des équipements dont il dispose, de la force du vent, des prévisions météorologiques, etc... de l'opportunité de prendre ou de ne pas prendre le départ de l'épreuve, de l'arrêter ou de la continuer.

- Tout renseignement que tout membre de l'organisation pourrait fournir avant ou en cours d'épreuve, tel par exemple un bulletin météo, constitue un élément parmi d'autres sur lequel le chef de bord peut fonder sa décision sans que cela puisse engager la responsabilité de l'organisateur ou de ses partenaires.

- Les propriétaires, armateurs ou chefs de bord sont chacun en ce qui les concerne personnellement responsables de tous les accidents matériels et humains qui peuvent arriver à eux-mêmes à leurs équipiers et aux voiliers, ou qu'ils peuvent causer à tout tiers ou à tout bien appartenant à un tiers. Il leur appartient de contracter les assurances nécessaires pour couvrir ces risques et responsabilités.

En particulier, chaque skipper est responsable vis-à-vis de l'Organisateur de la souscription de toutes les assurances nécessaires pour couvrir les responsabilités civiles pour un montant minimum au moins égal aux conventions internationales en vigueur. Il doit être en mesure de le prouver par une attestation à présenter à l'organisation de la course. L'absence de fait d'assurance aux tiers ne saurait engager la responsabilité de l'Organisateur ou de ses partenaires.

- Il est rappelé aux concurrents que la RCV fondamentale n°1.1 fait obligation à tout bateau de porter toute l'assistance possible à tout autre bateau ou personne en péril, lorsqu'il est en position de le faire.

- Tout concurrent qui s'inscrit à la course Plymouth – La Rochelle en accepte tous les règlements et, en particulier, accepte de respecter les règles de sécurité édictées ci-dessus.