

## NOTE D'INFORMATION AUX PRESIDENTS DES COMMISSIONS REGIONALES DES ARBITRES

### CONCERNANT LES INSTALLATIONS DE SECURITE SUR LES BATEAUX

Je viens d'avoir connaissance d'un Procès-verbal de régates qui appelle de ma part quelques réflexions que je tiens à vous soumettre.

Dans ce procès-verbal, il apparaît qu'un arbitre responsable du contrôle à l'embarquement a décelé un certain nombre de manquements concernant la sécurité des barres de pieds et a laissé les rameurs embarquer en leur faisant seulement une observation verbale. Le président du jury a noté ce comportement dans son rapport en concluant :

*« responsable du ponton d'embarquement M....., observations sans sanction ; cela fait longtemps que ça dure, nous ne serons bientôt plus crédibles, il faut arriver à sanctionner (presque toujours les mêmes clubs !) »*

Je ne peux qu'espérer que ce problème soit isolé, mais dans le doute, je tiens à faire la mise au point suivante, car dans ce cas, le corps arbitral se doit d'être intransigeant. Il est d'ailleurs particulièrement bien armé pour faire respecter ces règles évidentes de sécurité.

Je veux tout d'abord rappeler quelques extraits du Code des Régates :

#### Article 14 : Obligations de construction pour les bateaux et les avirons

Les bateaux et les avirons sont de construction libre. Ils doivent toutefois satisfaire aux obligations suivantes :

.../...

##### **2) Les cale-pieds ou les chaussures**

Lors des chavirages, un système doit permettre au rameur de se dégager du bateau sans l'aide des mains, dans les délais les plus brefs, en libérant complètement et automatiquement ses pieds. Cette sécurité doit consister au moins en un lacet par chaussure reliant le talon de celle-ci au fond du bateau et limitant à 6 cm le débattement du talon.

D'autres obligations de sécurité tout aussi importantes concernent la boule d'étrave, la place du barreur et l'épaisseur des palettes des avirons.

#### Article 25 : Règles de déroulement d'une course

.../...

##### **2) Au ponton d'embarquement**

###### Les compétiteurs

Les compétiteurs doivent répondre à toute sollicitation des membres de la commission de contrôle.

###### Les membres de la commission de contrôle

.../...

- vérifient la conformité du bateau et des avirons ;

.../...

**Si un bateau n'est pas conforme, les membres de la commission de contrôle n'autorisent pas l'équipage à embarquer.** Ils demandent à l'équipage de libérer le ponton d'embarquement et de retourner au parc à bateau pour mise en conformité, à moins que celle-ci puisse être faite sur place dans un délai très court.

Ces décisions ne sont pas exclusives et l'arbitre doit appliquer en outre les sanctions prévues au barème des sanctions (sanction sportive et sanction financière) ci-dessous :

#### Annexe à l'article 19 : Jury : Barème des sanctions

.../...

Infraction : Non conformité des cale-pieds

N° Article : IV-14-2  
Sanction Sportive : Avertissement  
Sanction Financière : 50 pts  
Observation : Obligation de réparer avant l'embarquement

Je comprends tout à fait que dans certains cas les arbitres au contrôle se montrent plus ou moins tolérants concernant quelques points de nos règlements. Je pense par exemple à des problèmes de tenue en période hivernale ou lors de fortes intempéries. Par contre, je ne comprends pas que quelqu'un puisse se montrer tolérant avec des problèmes liés à la sécurité, qui plus est, pour des éléments qui ne demandent que quelques minutes pour être mis en conformité.

En effet, un accident peut arriver aussi bien lors d'un Championnat de France que lors de la plus petite régata départementale ou locale. Les risques encourus sont les mêmes partout et les incidents peuvent devenir dramatiques en quelques minutes seulement, y compris sur un champ de course parfaitement sécurisé. J'ai moi-même été confronté à un tel problème il y a quelques années lorsqu'une jeune fille minime a chaviré en skiff. Elle ne pouvait pas sortir ses pieds des chaussures et n'a, à aucun moment, pu sortir la tête de l'eau pour respirer par ses propres moyens. La conséquence à court terme est terriblement facile à imaginer... La chance a voulu que ce jour là, comme arbitre de parcours, je sois très près de son bateau...et que j'ai pu la secourir dans la minute même.

En qualité d'arbitre, nous avons pour mission de vérifier la conformité des bateaux. Bien entendu, il est hors de question que nous puissions assurer un contrôle approfondi de tous les équipages et de tous les bateaux et par conséquent d'endosser la responsabilité en cas de problème. Notre rôle est par contre de mener des investigations aléatoires afin de montrer aux compétiteurs qu'ils risquent à tout moment d'être contrôlés et donc les inciter à se présenter à l'embarquement en situation régulière avec le Code des Régates et particulièrement avec les règles de sécurité.

Lorsqu'une anomalie est découverte, nous devons être stricts dans l'application de nos règlements. Il en va de notre crédibilité mais aussi du risque d'être tenus pour responsable des conséquences d'un accident éventuel si nous avons été laxistes. Je suis d'ailleurs certain qu'aucun responsable de club n'oserait contester les décisions prises par les arbitres dans ce cas.

**En ce qui concerne les sanctions à appliquer, elles doivent être les mêmes partout, en « grandes » comme en « petites régates », en courses sur « distances réglementaires » comme en courses sur « longues distances » en respectant scrupuleusement les articles cités ci-dessus.**

- ❖ **Si une embarcation ne répond pas aux normes de sécurité, elle ne peut pas embarquer.**
- ❖ **S'il est possible à l'équipage de se mettre en conformité en temps voulu, l'équipage est alors autorisé à embarquer.**
- ❖ **De plus, le président du jury doit informer le délégué de l'association qu'il est redevable d'une amende de 50 points.**

**Dura lex, sed lex .... Ce règlement paraît dur, mais c'est le règlement.**  
**Il vise simplement à assurer la sécurité de nos pratiquants.**

Je voudrais maintenant dépasser le simple champ d'application du Code des Régates et vous demander de rappeler régulièrement aux associations qu'elles sont, en première instance, responsable de la sécurité de leurs rameurs en tout temps, et ce, dès la pratique au sein du club.

Les règlements ci-dessous précisent l'aménagement des bateaux pour toute pratique, loisir, entraînement ou compétition. De telles lacunes sécuritaires dans l'aménagement des bateaux ne devraient donc pas être décelées lors des compétitions.

Le [règlement intérieur de la FFSA dans son annexe 5.1](#) (règlement relatif à la sécurité de pratique en eaux intérieures.....) est très clair à ce sujet.

.../...

Relèvent du présent règlement les groupements sportifs affiliés à la FFSA qui organisent la pratique de l'aviron. Le règlement de sécurité et son annexe aident **chacun des membres du groupement sportif à situer ses responsabilités** en édictant :

- les obligations et interdictions à respecter,
- les recommandations essentielles à connaître.

.../...

### **1.3 LE MATÉRIEL**

Les matériels doivent être conformes à la réglementation en vigueur et maintenus en bon état, en particulier :

- L'étrave de tous les bateaux présentant un profil dangereux en cas de collision doit être munie d'un dispositif de protection approprié.
- **Tous les bateaux équipés de cale-pieds ou de chaussures de sports, doivent permettre au pratiquant de se dégager sans l'aide des mains en cas de chavirage.**

.../...

Trouver de telles anomalies dans l'équipement des bateaux en compétition ne peut que faire supposer qu'elles existaient déjà lors des séances d'entraînements au sein du club **et engageaient donc déjà directement la responsabilité des rameurs, de l'entraîneur mais aussi du président du club.**

**Je vous demande donc de transmettre cette note à tous les arbitres et commissaires de votre Ligue pour une application stricte du Code des Régates, quelque soit le niveau de la compétition, pour tout ce qui touche aux aménagements de sécurité des embarcations.**

**Les directives ci-dessous ont été exposées au Comité Directeur de la FFSA du 29 novembre 2008 qui les a approuvées à l'unanimité.**

Ce courrier est aussi adressé aux membres du Comité Directeur, aux Présidents de Ligue, aux membres de la Commission des Compétitions de la FFSA ainsi qu'aux membres de la Direction Technique Nationale afin qu'ils informent tous les intéressés de la teneur du message que je fais parvenir aux arbitres.



Michel DOUTRE  
Président de la Commission Nationale des Arbitres

5 décembre 2008