

# REGLEMENTATIONS SPECIALES OFFSHORE

## Principales nouveautés 2012 – 2013

**(A noter que l'ISAF a décidé que le texte fondamental des RSO ne pourrait être changé que tous les deux ans, sauf bien entendu urgence relative à de nouvelles technologies pouvant affecter gravement la sécurité et non prévues dans le texte en vigueur)**

Les éléments ci-dessous sont publiés à titre informatif afin que les Classes et les Organismes puissent au plus vite prendre en compte ces changements. Ceux-ci seront intégrés dans le texte complet des RSO dans les meilleurs délais.

### **CODE DE L'ENVIRONNEMENT POUR LES COURSES OFFSHORE**

L'ISAF s'est engagée à promouvoir la protection de l'environnement.  
En course au large, on doit :

- utiliser les réservoirs de stockage quand il y en a à bord, et à les vider à une station de pompage à terre ou à plus de 3 milles nautiques au large.
- Utiliser des tissus absorbants pour éponger l'huile dans les fonds, et les jeter dans des containers dédiés à terre.
- Utiliser des produits de nettoyage respectant l'environnement et adaptés à l'environnement marin.
- Conserver les poubelles pouvant être recyclés à bord ou les jeter dans une poubelle à terre, excepté lors d'une longue navigation où les déchets biodégradables peuvent être jetés par-dessus bord.
- Eviter d'utiliser les moteurs à 2 temps (à l'exception des modèles avancés munis de contrôle de la pollution).
- Utiliser l'énergie solaire, éolienne, ou de la vitesse du bateau autant que cela est possible.
- Utiliser les toilettes du port quand le bateau est à quai.
- Respecter les recommandations de l'OMI sur les anti-fouling biologiques.

***Commentaire : cela veut dire que ce code devient une règle au sens des RCV, notamment pour le 4° point.***

## Modifications ou précisions :

- en 3.03, des précisions quant aux certifications sur les constructions, et notamment lors de réparations ou modifications structurelles notoires.
- En 3.06.2, une précision relative au diamètre des panneaux issues de secours, ainsi que sur la manière de le mesurer.
- En 3.14.6.a, les filières peuvent être en cordage polyéthylène haut module (Spectra, Dyneema) simple tresse, ou équivalent.
- En 3.14.6.e, quand les filières sont en cordage haut module, ces cordages doivent être utilisés en suivant les procédures recommandées par le fabricant.
- En 3.24.1.b, en MuMo0123, il faut un compas magnétique indépendant de toute source d'énergie et pouvant être utilisé comme compas de route, tenu à la main.
- En 3.28.4.b, en MuMo0123, toutes les batteries rechargeables à bord doivent être de type étanche et ne doivent pas laisser échapper de liquide électrolytique. Tous autres types de batteries installées à bord au 1<sup>er</sup> janvier 2012 peuvent continuer à être utilisées pour le temps de service qu'il leur reste.
- En 4.04.1.a.ii, en MuMo0123, les lignes de vie peuvent être en câble acier 1x19 d'un diamètre minimum 5mm, en cordage ou sangle polyéthylène haut module (tel que Dyneema/Spectra) ou de résistance équivalente.
- En 4.05.4, toute catégorie, une couverture anti-feu à proximité de tout appareil de cuisson à flamme à l'air libre.
- En 4.07.1.a, toute catégorie, un phare de recherche, étanche, avec forte ressource d'énergie, adapté pour rechercher de nuit une « personne à la mer », et pour éviter les collisions, avec des batteries et des ampoules de rechange.
- En 4.10.1(a), des précisions sur la description des réflecteurs radars passifs.
- En 4.10.2 (b) : en MuMo 0 : l'amplificateur d'écho radar (RTE) doit être conforme à la norme ISO 8729-2:2009 en plus de ITU-R 1176.
- En 4.19.1 (d) : en MuMo0,1,2, chaque balise 406 MHz doit être à déclenchement automatique hydro et manuel.
- En 4.20.5.d, pour catégories MoMu1 et 2, un radeau construit suivant les normes ISO 9650 Chapitre 1 Groupe A, conditionné dans un container rigide

doit être révisé en application des instructions du fabricant, mais pas moins d'une fois tous les trois ans.

- En 4.20.5.e, pour catégories MoMu 1 et 2, un radeau construit suivant les normes ISO 9650 Chapitre 1 Groupe A, conditionné en sac doit être inspecté tous les ans par un agent habilité par le fabricant, et révisé en application des instructions du fabricant, mais pas moins d'une fois tous les trois ans.
- En 4.26.2, pour toutes catégories, chaque tourmentin doit être soit en matériau de couleur extrêmement visible (c'est-à-dire rose, orange ou jaune fluo), soit avoir de chaque côté de la voile un patch de couleur extrêmement visible d'au moins 50% de la surface de la voile (jusqu'à un maximum de 3m de diamètre) ; également, un mât aile tournant doit avoir de chaque côté un patch de couleur extrêmement visible. Un tourmentin acheté après janvier 2014 doit être en matériau de base de couleur extrêmement visible.
- En 4.26.4.b., toutes catégories, pour chaque tourmentin ou foc de gros temps, un moyen pour attacher le guindant à l'étai, indépendant de tout étai creux. Un foc de gros temps doit avoir les moyens d'attache prêts et accessibles. Un tourmentin doit avoir les moyens d'attache à poste en permanence. Les surfaces des tourmentins et foc de gros temps doivent être calculées comme suit :  $(0,255 \times \text{longueur de guindant} \times [\text{LP} + 2 \times \text{largeur à mi hauteur}])$ . Cette mesure s'applique aux voiles fabriquées au 1<sup>er</sup> janvier 2012 et après.
- En 4.26.4.c, catégories MoMu012, une voile de cape pouvant être bordée indépendamment de la bôme, avec une surface n'excédant pas 17,5 % du produit de P x E de la grand voile. La surface de la voile de cape sera mesurée en prenant le résultat de :  $0,5 \times \text{longueur de la chute} \times \text{plus courte distance entre le point d'amure et la chute}$ . La voile de cape ne doit avoir ni plaque de têtère ni lattes ; cependant une voile de cape n'est pas obligatoire sur un bateau équipé de mat rotatif qui peut remplacer une voile de cape de manière adéquate. La méthode pour calculer la surface s'applique aux voiles fabriquées au 1<sup>er</sup> janvier 2012 et après.
- En 4.26.4.f, toutes catégories, un foc de gros temps (ou une grand voile de gros temps pour les bateaux sans étai), d'une surface pas plus grande que le carré de 13,5% de la hauteur du triangle avant.
- En 4.26.4.g, en MuMo3, soit une voile de cape tel que défini en 4.26.4.c, soit une grand voile capable d'être arisée enlevant 40% du guindant.
- En 4.26.4.i et k, en MoMu 012, voir les recommandations en italiques.
- En 5.01.1 (a) i, toutes catégories, les gilets doivent être conformes à l'ISO 12402-3 (Niveau 150) ou équivalent, y compris EN 396 ou UL 1180.
- En 5.01.1.a.ii, pour toutes catégories, les gilets fabriqués après le 1er janvier 2012 doivent être conformes à l'ISO 12402-3 (Niveau 150) et doivent être équipés de :
  - une lampe conforme ISO 12402-8 ou SOLAS LSA code 2.2.3

- une protection du visage conforme ISO 12402-8
- un harnais complet de pont conforme ISO 12401 (ISO 1095) comprenant une sangle sous-cutale ou de cuisse (maintenant l'équipement) tel que précisé par ISO 12401 (ISO 1095)
- S'il est de type gonflable, il doit être :
  - Soit à gonflage automatique, manuel et oral,
  - Soit à gonflage manuel et oral.

Remarques : ISO 12402 exige que les gilets Niveau 150 soient équipés d'un sifflet obligatoire et de matériau réfléchissant. De plus, lorsqu'il est équipé d'un harnais, ISO 12402 exige que ce soit un harnais complet conforme à ISO 12401. Tout gilet équivalent doit répondre aux mêmes exigences.

Les personnes d'une corpulence supérieure à la moyenne ont généralement une flottabilité supérieure à la moyenne, et n'ont pas besoin de gilet de niveaux supérieurs. Le port d'un gilet de niveau 275 peut gêner la montée dans un radeau.

- En 5.01.1.b, toutes catégories, équipés de sangles sous-cutales ou de cuisse, ou d'un harnais complet conforme à ISO 12401.

Remarque : le rôle des sangles sous-cutales ou de cuisse est de maintenir le volume de flottabilité vers le bas. Un membre d'équipage doit ajuster sur lui, avant la course, son gilet pour la durée de la course. Un réglage correct est fondamental pour le bon fonctionnement du gilet.

- En 5.02.6, toutes catégories, une recommandation sur la longueur des longes de harnais, qui ne sont pas faites pour remorquer des personnes tombées à l'eau, mais pour prévenir la chute à la mer.
- En 6.05, catégorie MoMu0, au moins une personne doit avoir un certificat valide STCW 95 A-VI/4-2 ( Compétence en soins médicaux ), ou équivalent.
- En 6.05.2, un autre membre d'équipage en catégorie MoMu0, au moins deux membres d'équipage en catégorie MoMu1, au moins un membre d'équipage en catégorie MoMu2, doit avoir un certificat de premiers secours de moins de cinq ans, et satisfaisant les éléments suivants :
  - i) un certificat listé sur le site de l'ISAF [www.sailing.org/specialregs](http://www.sailing.org/specialregs) pour les stages reconnus par les MNA's.
  - ii) une formation aux premiers secours STCW 95 conforme A-IV/1-3 – Formation de base aux premiers secours ou niveau STCW supérieur
- En 6.05.3, catégorie MoMu 3 et 4, au moins un membre d'équipage doit être familiarisé aux procédures de premiers secours, hypothermie, secours aux noyés, réanimation cardio-pulmonaire et aux systèmes de communications adéquates (voir RSO 6.02.7 et 6.03.3).
- En 6.05.4, un modèle de stage de formation aux premiers secours se trouve dans l'Annexe N.