

Préconisations visant à éviter les accidents où l'embarcation motorisée entraîne des dommages à autrui.

Document à l'intention des structures, formateurs et encadrants.

I. Public pratiquant :

L'utilisation de l'embarcation motorisée est modulée en fonction du niveau des pratiquants ; La compétence et l'autonomie du pratiquant à participer à la gestion d'une partie de la situation est à prendre en compte; les techniques d'encadrement applicables ne sont donc pas identiques.

- Plus le pratiquant manque de contrôle, plus il présente d'incertitude et plus l'amplitude des effets possibles d'une perte de contrôle est grande, plus les conduites de l'encadrant doivent comporter des marges de sécurité importantes. Cela se traduit par une diminution des vitesses, une augmentation des distances, une information complète et facilement compréhensible vers le pratiquant.

II. Conditions naturelles :

L'utilisation de l'embarcation est modulée en fonction des conditions de navigation. Les modalités d'encadrement et notamment l'utilisation d'une embarcation doivent être mise en relation avec l'état du plan d'eau et l'aérogologie.

- Si les conditions du jour rendent difficile la maîtrise de l'embarcation de l'encadrant (position, vitesse, trajectoire), celui-ci doit limiter son utilisation dans le cadre de l'intervention pédagogique et trouver des alternatives d'interaction avec ses pratiquants. En conséquence, les contenus, exercices et modalités de fonctionnement sont adaptés pour une utilisation pédagogique de l'embarcation moins incontournable. L'utilisation de l'embarcation peut rester nécessaire pour assurer la sécurité.

III. Site et lieu de pratique :

Le site et le lieu de pratique sont dépendants du projet d'encadrement ; ils sont impliqués par la nature de l'activité encadrée. Cependant dès qu'il est possible d'organiser une pratique dans un lieu favorisant l'utilisation de l'embarcation d'encadrement (état du plan d'eau, accessibilité) sans dénaturer le projet, le choix vers ce nouveau site de pratique doit être privilégié.

Par ailleurs la disponibilité, le délai d'intervention et l'accès des services de secours doivent aussi impacter l'organisation sur le terrain et des mesures doivent être prises pour compenser un possible isolement.

IV. **Support de pratique :**

Le support de pratique doit être ajusté au niveau et projet des pratiquants afin de limiter les besoins d'intervention et les incertitudes liés à son utilisation plus ou moins adaptée de la part du pratiquant.

V. **Matériel d'encadrement :**

- L'embarcation motorisée doit être adaptée aux caractéristiques des supports encadrés (par ex engin à foil impliquant des vitesses d'évolution et des trajectoires spécifiques, masse à tracter, quantité de matériel ou de personne à transporter...)
 - L'embarcation prévue est disponible et adaptée à l'activité d'encadrement et aux conditions de pratique (aspect « marin ») notamment à distance du rivage, par vent off-shore, ou mer formée.
 - L'embarcation est maniable pour faciliter l'approche et l'évitement des pratiquants ; pour rappel, une charge importante à bord et son placement génère une incidence sur la manœuvrabilité ;
 - L'embarcation dispose d'une hauteur de franc-bord adaptée afin que l'intervenant communique vers le pratiquant, le visualise, le manipule et le charge aisément ; Une hauteur limitée est favorable pour interagir avec les pratiquants se retrouvant à l'eau.
 - La commande d'embrayage du moteur comporte un point mort marqué et protégé (double action) ; Ajouter une éventuelle protection contre les manipulations involontaires (de type arceau) en cas de commande exposée ; Rappeler l'importance de surveiller l'état du fonctionnement des commandes de débrayage et blocage d'embrayage (entretien) ;
- L'embarcation d'encadrement et d'intervention est connue et maîtrisée dans son pilotage par les utilisateurs ;
 - Dans les phases d'approche d'un pratiquant, il est préconisé une distance maximale entre le pilote du bateau d'intervention et son poste de pilotage entraînant le déclenchement du coupe-circuit, celle-ci doit être dimensionnée de façon à ce que le pilote ne puisse pas s'écarter de plus d'une envergure de bras de son poste de pilotage sans que cela ne coupe le moteur ;
 - Dans le cadre de manipulation d'éléments pouvant déclencher les commandes moteur (gréement de PAV, gréement dormant, etc...), préconiser l'arrêt du moteur.
- L'équipement embarqué comporte :
 - la présence de pansement compressif type CHUT ou pansement Israélien et de garrot tourniquet dans le matériel de secours ;
 - un moyen de communication adapté pour passer l'alerte rapidement et un rappel de la procédure d'appel est disponible
 - un système de remorquage adapté (patte d'oie, longueur de bout, système de fixation rapide, ...)
- L'embarcation, son équipement et son utilisateur doivent disposer des capacités de dégagement de lignes ou de cordages de l'embase moteur ou de toute autre aspérité risquant de les accrocher ;
 - Disposer d'un couteau ou d'un coupe ligne à bord du bateau ou sur l'équipement individuel de l'encadrant ou du responsable de la sécurisation de la pratique ;
 - Organiser et équiper le bateau pour limiter l'accrochage intempestif des objets à l'eau, partie de gréements et appendices etc.

- Maintenir ou organiser l'accessibilité des points sensibles afin de dégager un accrochage dangereux, l'intervenant détient les procédures permettant d'agir rapidement pour dégager un accrochage intempestif et libérer l'embarcation

VI. Environnement de l'encadrement :

- Dépasser le cercle des pratiquants encadrés pour informer le grand public des risques liés à l'utilisation des engins motorisés et du besoin de se former à la conduite dans le cadre de certains usages (focus particulier sur les modalités d'utilisation d'un bateau dans les phases d'approche de personne à l'eau ou d'emport de passagers, par exemple sur des activités tractées), le permis bateau à moteur ne développant pas de compétences particulières, au-delà de l'exercice de repêchage d'un objet à l'eau, exercice fictif très éloigné de la réalité d'un homme à la mer.
- Renforcer les formations de tout public susceptible d'être confronté à l'approche et la manipulation d'un pratiquant de sport nautique immergé. Dans le cadre des formations, ces thèmes devront être particulièrement approfondis en centre de formation comme en entreprise.
- Rappeler les modalités d'organisation des formations (notamment des encadrants), souligner la nécessaire présence des formateurs et tuteurs (en centre comme en entreprise) auprès des stagiaires jusqu'à un degré d'autonomie suffisant, permettant au formateur de se dégager physiquement de la situation. L'autonomie doit être mesurée dans les compétences ci-dessous rappelées.
- Introduire ou renforcer des contenus de formation sur la gestion de l'équipage, le positionnement dans le bateau des passagers et élèves, les droits et devoirs de l'équipage en cas d'incident ou délégation d'action de la part du chef de bord (vérification des compétences).
Durant la formation et/ou la certification, vérifier l'acquisition des compétences associées :
 - A la gestion de l'approche ;
 - A la communication des consignes ;
 - A la gestion de l'équipage ;
 - Aux diverses techniques de manipulations des pratiquants à l'eau et de leur matériel nautique ;
 - A l'utilisation d'un bateau à moteur et particulièrement au contrôle de l'orientation du moteur et de sa situation coupée ou débrayée en dehors des déplacements pilotés (en dérive).
 - A la gestion et la résolution d'incident.
- Pour les personnes appelées à assurer la surveillance et l'assistance, rappeler que l'entraînement régulier à la manipulation des bateaux à moteur reste un gage d'efficacité et de sûreté.

VII. Autour de la situation d'accident:

Dans le cadre des structures comportant des encadrants :

- Préconiser un temps de formation à l'usage spécifique de l'embarcation et de tout autre moyen intervenant dans la sécurité fournis par la structure avant de se retrouver en opération effective avec du public ;
- Etablir des règles d'utilisation des embarcations et les rôles de l'équipage, organiser les rappels et les entraînements.
- Attirer l'attention des responsables de structures sur les conditions d'exercice et les risques encourus ;

- Conditions pouvant être ressenties comme fatigantes et risquant d'affecter les capacités de surveillance et d'intervention.
- Sensibilisation aux effets du stress intense sur l'attention, les phénomènes de « tunélisation » de l'attention, d'exagération des efforts, de diminution de la sensibilité fine etc.
- Conditions pouvant être distrayantes et diminuer l'attention.
- Exercices à réaliser uniquement quand les conditions réglementaires, environnementales, techniques et humaines sont réunies.

VIII. Gestion de l'intervention et secours :

- Les traumatismes sont de types multiples, la noyade étant le risque le plus élevé et quelque fois une conséquence. Les plaies et sectionnements sont possibles voir fréquentes en fonction des activités, l'utilisation de pansement compressif et garrot est probablement utile dans l'attente des secours, particulièrement en milieu humide;
- Dans le cadre de Plan d'Organisation des Secours, si l'urgence est évidente permettre, ou rappeler, la possibilité aux pratiquants et aux encadrants d'alerter directement les secours (CROSS, SAMU MARITIME ou SAMU suivant situation) avant d'en référer à une assistance susceptible d'accompagner l'intervention (club, autres bateaux à proximité). Une fiche de procédure contenant les numéros de téléphone est disponible.

IX. Equipement de protection des hélices.

- Si des atteintes physiques sévères peuvent être réalisées par une hélice, ce ne sont cependant pas l'hélice ni l'absence de protection autour d'elle qui produisent l'accident. Cette douloureuse conséquence vient des effets d'une succession de causes que les préconisations précédemment listées tentent d'éviter. Ce n'est pas l'hélice qui est en cause dans un accident, mais les conditions de son utilisation et la manipulation qui en a été faite.
- Actuellement la cage d'hélice dans l'encadrement, notamment dans les activités de kiteboard, présente plus de risques que de réelles solutions : elle limite l'extraction rapide de lignes qui viennent se prendre dans l'arbre d'hélice et l'hélice. Ceci a pour effet d'une part de bloquer le pratiquant en fâcheuse posture, d'autre part de rendre le bateau de surveillance et d'intervention inapte à ses fonctions et in fine d'amplifier la demande de secours en ajoutant un bateau à assister à la situation antérieure (PAN PAN).
- Pour autant, des protections contre les hélices sont potentiellement utilisables après études de leurs fonctionnements techniques dans les conditions globales et contextualisées d'encadrement des activités de la structure comprenant notamment:
 - la possible intervention rapide d'un bateau d'assistance supplémentaire et de substitution au bateau ainsi équipé.
 - L'ensemble des impacts liés à l'utilisation, au-delà des seuls éventuels effets sur la manœuvrabilité et vitesse d'évolution (consommation, entretien, gêne, modification des comportements etc).
- A l'ajout de cet équipement il est préférable de favoriser la compétence de l'encadrant, l'amélioration des modalités de formation de l'encadrement, l'application de méthodes et techniques éprouvées et la bonne gestion des personnes à bord. A l'opposé, on peut craindre que cet équipement développe des comportements à risque et pousse à amoindrir la vigilance nécessaire à la sécurisation des navigations surveillées ou encadrées en général.

Listes des ressources disponibles :

- Utilisation de la manette de commande électronique
- Message de secours
- Document sur l'appel au 196
- Fiche sécurimar
- Plateforme pédagogique FFVoile