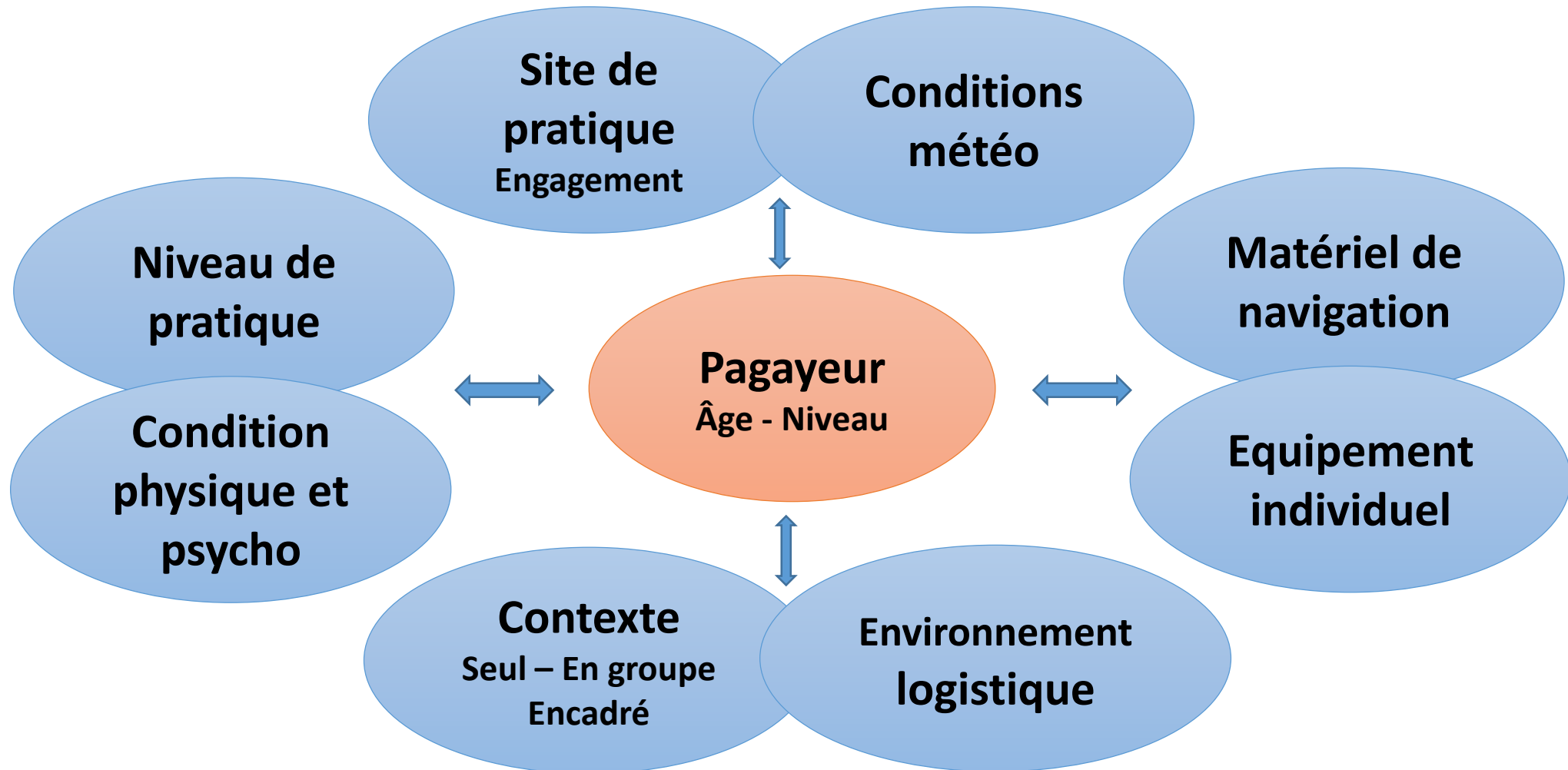


WEEK-END « TOUS VOLONTAIRES »
Embrun - 18 Janvier 2014

Thématique: accidentologie

Richard THOMAS – CTRC PACA

La cause d'un accident est multifactorielle



Le retour sur l'accident de V1

Contexte

Participants

3 pagayeurs
CC+ / PCVM / CM NCI

Entrainement en V1

Pratique autonome hors
horaires réguliers club

Disparité des niveaux

Victime: 62 ans expérimenté
Partenaires: jeunes peu
expérimentés

Conditions météorologiques

Force 6/9 – 290°
Mer 3/14
T° eau 17°

Parcours navigation

Connu et reconnu
Conforme RI club

Départ activité

18h

Victime

Non prise en compte de son état de santé :

2 malaises vagues post-effort
Rétrécissement coronarien
Diabète ?

2^{ème} effort intensif de la journée

Sortie vélo le matin

Équipement personnel

Habillage léger
Gilet à bord
Absence de jupe
Ecope à bord
Absence de moyens de
communication et de
signalisation
Absence de bout ?

Faits

Effort intensif

Navigation non groupée

Abandon d'1 pagayeur

Retour à terre immédiat

Trajectoires différenciées

Limites navigation V1

Perte contrôle visuel

18h45

Retour à terre 2^{ème} pagayeur

19h40 ?

Pas de moyens d'alerte accessible au club

Temps de réaction

Ephémérides 19h50

Pas de système de repérage

Procédure

Alerte secours / CROSSMED

20h15

Engagement des secours

20h17

Localisation V1

20h47

Localisation corps

21h54

Origine

Avarie matérielle

Bras de liaison
Non vérification caoutchouc

Malaise

Syncope / Noyade

Les interrogations de la gendarmerie maritime

- Conformité équipements individuel et de l'embarcation

D240 > absence d'exemptions partielles clubs FFCK

- Niveau de pratique de la victime et des ses partenaires d'entraînement eu égard au parcours de navigation et aux conditions météorologiques
- Pratique organisée par le club ou pratique « libre »
- Responsabilité du club: RI, affichage, zone de navigation, certification PC, moyens de communication...
- Responsabilité de la FFCK: certification PC, usage réglementaire de PC
- Responsabilité des partenaires d'entraînement: assistance, déclenchement des secours...
- Responsabilité du fabricant: conservation de la forme, accastillage...
- Responsabilité du médecin: non détection du risque d'accident cardio-vasculaire

La réduction du risque d'accident

Agir sur:

- La réglementation (« millefeuilles » interministériel rédhibitoire...)
 - Arrêté du 4 mai 95 codifié
 - D240 et navigation en eau intérieure (RGP) / exemptions
 - Règlements fédéraux
 - RI clubs
- La répression (peu ou pas de contrôles...)
- Les matériels (qualité, normes...)
- Les infrastructures (artificialisation de la pratique: stades d'eau vive...)

Et les pratiquants et les clubs !

(rôle du CRCK et de sa CREF)

Le triangle de la prévention

Se connaître et se gérer
« Savoir jusqu'où ne pas aller »

Un environnement en
perpétuel changement

Un risque pas toujours
perceptible et parfois
difficile à évaluer

Connaître le « milieu »
Connaître le site de pratique

Connaître l'activité
Connaître son « support »

Pour limiter les pertes de chance !

On n'embarque jamais seul !

Mais avec:

- Ses certitudes
- Ses habitudes
- Ses soucis
- Son état physique du jour (fatigue, alcool...)
- Sa motivation du moment (engagement physique, prise de risque...)
- L'émulation (la ou pression) d'un groupe et/ou de l'encadrement
- Etc...

Conséquence: plus on embarque « lourdement » et plus le risque augmente

Sur un terrain de jeu où le « risque zéro » n'existe pas !

Se donner les moyens de réduire la « charge » !

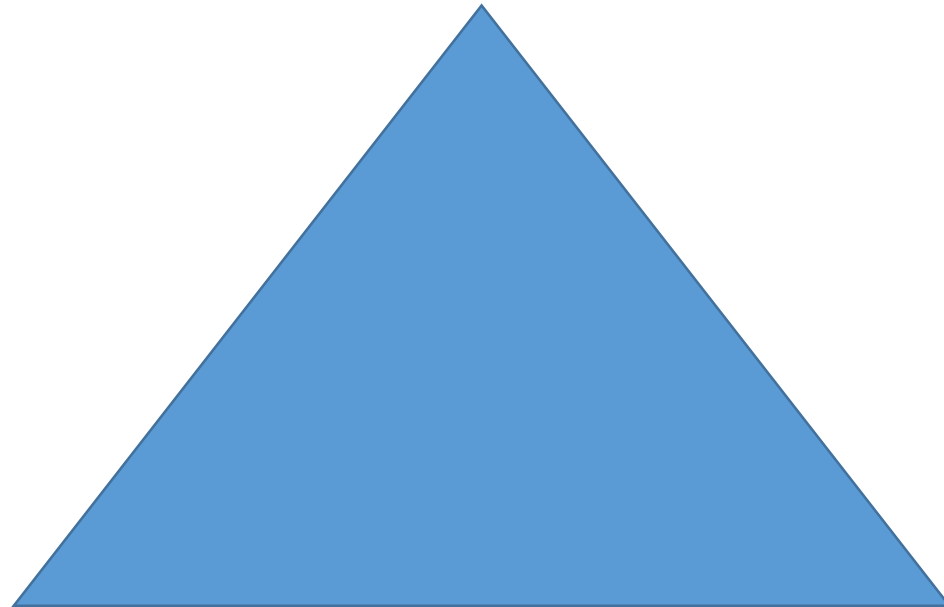
- S'entraîner régulièrement: savoir-faire technique et vitesse d'exécution
- Diversifier les situations de navigation et éviter les « routines » : expérience
- Avoir la forme physique et psychologique : résistance, lucidité, vitesse d'intervention... (vigilance / excès: alcool, tabac, drogues, fatigue, soleil)
- Maîtriser ses émotions
- Ne pas diluer les responsabilités
- Savoir résister à la pression du groupe le cas échéant: écouter, s'écouter, se gérer, savoir s'arrêter ou faire demi-tour...
- Adapter et contrôler régulièrement ses matériels
- Se remettre en cause et se former (nouvelles techniques, recyclage)
- Analyser les incidents et leurs causes

Veiller à son « auto-sécurité » en mer

- **Alerter**
 - Moyen de communication opérationnel dans la zone de navigation (VHF, tél mobile...)
- **Attendre et « durer »**
 - Flottaison
 - Aide à la flottabilité portée
 - solidarité pagayeur / embarcation > Ligne de vie ou leash ou autre (V6)
 - solidité du matériel
 - Vêtements adaptés (hypothermie)
- **Se faire repérer**
 - Miroir / Feux automatique / Lampe flash (temps de brouillard, navigation en fin de journée...)
 - Couleur du matériel (bateau, pagaie, pagayeur)
- **Se faire récupérer (personne et matériel)**
 - Capacité de remonter à bord (entraînement / entraide)
 - Moyen de remorquage
 - Bosse, autre...
 - Bout de remorquage à bord pour ceinturage coque avant Va'a

Augmenter ses chances d'être secouru

Pouvoir attendre



Pouvoir alerter

Pouvoir être repéré

Les préconisations à destination des clubs

- Rédiger un règlement intérieur précisant les conditions d'organisation et de planification de l'activité (horaires...) et notamment de la pratique autonome (zones de navigation, niveau et expérience requis, précision des matériels à emporter, port du gilet et de la jupe...)
- Disposer d'un affichage à jour
- Disposer d'un registre de suivi des EPI
- Former des cadres compétents, qualifiés et reconnus (déficit dans les clubs du littoral avec culture unique pirogue)

un club = un moniteur diplômé / un club = une école de pagaie

- Former et certifier les niveaux PC dans des conditions de navigation correspondant au texte (contrôle continu à privilégier)

l'acte de certification = responsabilité (code de déontologie)

- Développer la diversité des expériences vécues (carnet de navigation PC)

le niveau de pratique et l'expérience = 2 choses différentes !!!

- Formaliser et mettre à jour régulièrement la liste des adhérents « autorisés » à naviguer en autonomie
- Disposer d'un organigramme des clés du club et en préciser l'usage
- Disposer d'un cahier de sortie et d'un registre de sécurité dans lequel sont consignés les incidents
- Disposer d'un registre dédié aux personnes autorisées à naviguer en autonomie avec le RI signé, le certificat médical de non contre-indication à la pratique, le questionnaire sur l'aptitude à l'activité physique signé, la déclaration de l'embarcation aux AFMAR...
- Sanctionner les dérives comportementales nuisant à la sécurité individuelle et collectives

La chaîne de responsabilité

La sécurité dépend de la cohérence d'action des différents niveaux de responsabilité

Les décisions des uns ont nécessairement des incidences sur la responsabilité des autres.

La bonne connaissance des champs de responsabilité et d'action de chacun des acteurs aux différents niveaux de responsabilité est indispensable !

Le règlement intérieur du club doit identifier le rôle de chacun et contribuer à la bonne connaissance de cette chaîne de responsabilité.

L'affichage

Permanent

- RI
- récépissé de déclaration d'EAPS
- attestation de contrat d'assurance en RC
- réglementations spécifiques des activités pratiquées (**arrêté du 4 mai 1995 codifié / D240 – NEI et exemptions**)
- diplôme, titres (dont attestation / livret formation stagiaires et apprentis)
- cartes professionnelles
- tableau d'organisation des secours, adresses et n° d'urgence
- plans d'ensemble des locaux utilisés et de leurs abords immédiats précisant l'emplacement d'un moyen de communication permettant d'alerter les secours, l'emplacement de la trousse de secours (du défibrillateur le cas échéant);
- cartographie des parcours empruntés précisant les limites autorisées et les zones interdites ou dangereuses
- arrêtés locaux le cas échéant
- information sur les capacités requises pour pratiquer chacune des activités (savoir nager, niveaux PC...)
- lieu de consultation des documents statutaires, techniques et d'information

Journalier

- bulletin météorologique
- conditions de pratique (niveau d'eau, qualité de la neige, risque avalanche...)

Penser à rectifier l'affichage en fonction de l'évolution de l'équipe d'encadrement ou autre évolution (cf. déclaration EAPS)

La responsabilité civile

Code du Sport: Obligation d'assurance (article L 321-1 à...)

La couverture assurance RC d'un club affilié est active qu'à la condition de satisfaire l'obligation de délivrance d'un titre fédéral adapté à tous les adhérents.

Un pratiquant = un titre fédéral !