

- Les remarques à ce sujet sont encore rares mais faut-il en attendre davantage ?
- La confédération mer et liberté a-t-elle émis un avis sur cette disposition ?
- Un débat en séance du Comité Directeur de Janvier pourrait valider les points à discuter auprès de l'administration à condition de déterminer l'essentiel avant cette date. Mais d'abord quelle est la marge de manœuvre à l'encontre de cette nouvelle Div 240 alors que son application est déjà effective.
- Cette mesure s'applique sans distinction entre les flotteurs. Il est difficile de considérer l'égalité du niveau de risque entre ceux qui naviguent à vitesse réduite avec plusieurs personnes à bord et les VNM ou les navires rapides pour lesquels la mesure me paraît justifiée.
- Le commentaire de Ludovic Guidez (ci-dessous) rejoint en certains points mon analyse du texte DIV 240 sur ce point. Il en ressort la nécessité de conditionner le port obligatoire du bracelet à la vitesse du flotteur ainsi qu'à la présence du seul conducteur à bord, au-delà d'une vitesse à définir (3 à 5nd ?). Ceci réglerait en partie le problème de la pêche, de l'accostage ou de la prise de corps mort.
- On pourrait donc discuter les propositions suivantes applicables aux navires HB et aux VNM en navigation.
- Admettre l'utilisation du coupe-circuit électronique tout en possédant, à bord, un cordon coupe circuit.
- Au-delà d'une certaine vitesse (à définir), le pilote serait assujéti au port du coupe circuit.
- Les VNM et les annexes resteraient assujétiés quelle que soit leur vitesse.
- On peut regretter encore une fois un manque de concertation de la part des autorités.

Patrice ALLIN

### **PV\_CCS\_979/REG.01**

*Le bilan sur l'accidentologie dans le nautisme, établi par le SNOSAN (Système National d'Observation de la Sécurité des Activités Nautiques - <https://www.snosan.fr/>), met en avant un nombre significatif d'accidents liés à la pratique, sans protection, des véhicules nautiques à moteur, et de noyades consécutives à l'éjection de la personne conduisant le navire.*

*Des modifications réglementaires sont donc nécessaires afin de renforcer la sécurité des pratiquants et diminuer l'accidentologie.*

### **Paragraphe extrait du bilan SNOSAN 2022**

Plaisance à moteur en métropole : L'année 2022 se caractérise par un nombre total de 10 291 personnes impliquées. Les décès ne sont pas toujours liés à la pratique d'une activité de loisirs ou de sport. Sur les 21 personnes déclarées décédées, 1 concerne un décès par suicide, 2 concernent des décès lors d'une baignade et 5 concernent des décès naturels à bord des navires. 50 % des décès sont causés par la chute d'une personne à la mer. Le SNOSAN recommande vivement le port du harnais lors des déplacements à bord des voiliers, le port d'un vêtement individuel de flottabilité pour l'ensemble des personnes à bord et la liaison du coupe-circuit à la personne qui conduit le navire, sur les navires équipés de ce dispositif de sécurité

## le commentaire de Ludovic Guidez

Les experts en fiabilité et sûreté de fonctionnement évaluent toujours la criticité d'un risque avant la mise en place d'une mesure préventive et vérifient que cette mesure préventive n'introduit pas de nouveaux risques potentiels de sécurité.

La Criticité d'un risque est le produit de 3 critères = sa Gravité (risque sur la vie humaine) x son Occurrence (la probabilité de se produire) x sa Détection (la probabilité de le détecter)  
Ainsi un risque qui n'a aucune incidence sur la sécurité d'une personne ou qui a une très faible probabilité de se produire ou qui serait détecté à 100 % n'est pas considéré comme critique.

Dans le cas du coupe-circuit :

- La Gravité d'éjection du pilote d'un bateau n'est pas la même

a) seul à bord ou plusieurs à bord

b) avec ou sans le port du VFI

- La probabilité d'éjection ou le risque d'Occurrence n'est pas la même

a) < 3 nœuds dans un port ou > 3 nœuds en pleine mer

b) sur un bateau hors-bord de 9m ou sur un pneumatique hors-bord de 4m avec barre franche

c) Beaufort 0 ou Beaufort > 6

- La Détection de l'éjection est garantie

a) lorsque le coupe-circuit est relié au pilote

b) lorsqu'il y a plusieurs personnes à bord

L'obligation de relier le coupe-circuit au pilote peut engendrer de nouveaux risques en cas d'éjection lorsqu'il y a plusieurs passagers à bord :

a) risque d'oublier le second coupe-circuit

b) risque d'oublier d'indiquer aux passagers l'endroit de rangement du second coupe-circuit

En résumé,

- Lorsqu'il y a plusieurs passagers à bord, le port du coupe-circuit pour le pilote est totalement inutile et pourrait au contraire faire courir de nouveaux risques aux passagers restés à bord en cas d'éjection du pilote

- Dans un port, à une vitesse réglementaire inférieure à 3 nœuds, le risque d'éjection est nul. Le port du coupe-circuit n'est donc pas nécessaire. Le pilote doit rester libre de ses mouvements pour manoeuvrer son bateau (attraper sa gaffe, son corps mort). L'obligation ne serait pas respectée.

- En revanche, lorsque le pilote est seul à bord, le port du VFI et du coupe-circuit devraient effectivement être obligatoires en dehors du port pour la sécurité du pilote et pour éviter les risques encourus par un bateau en marche sans pilote.

Cordialement,

Ludovic Guidez