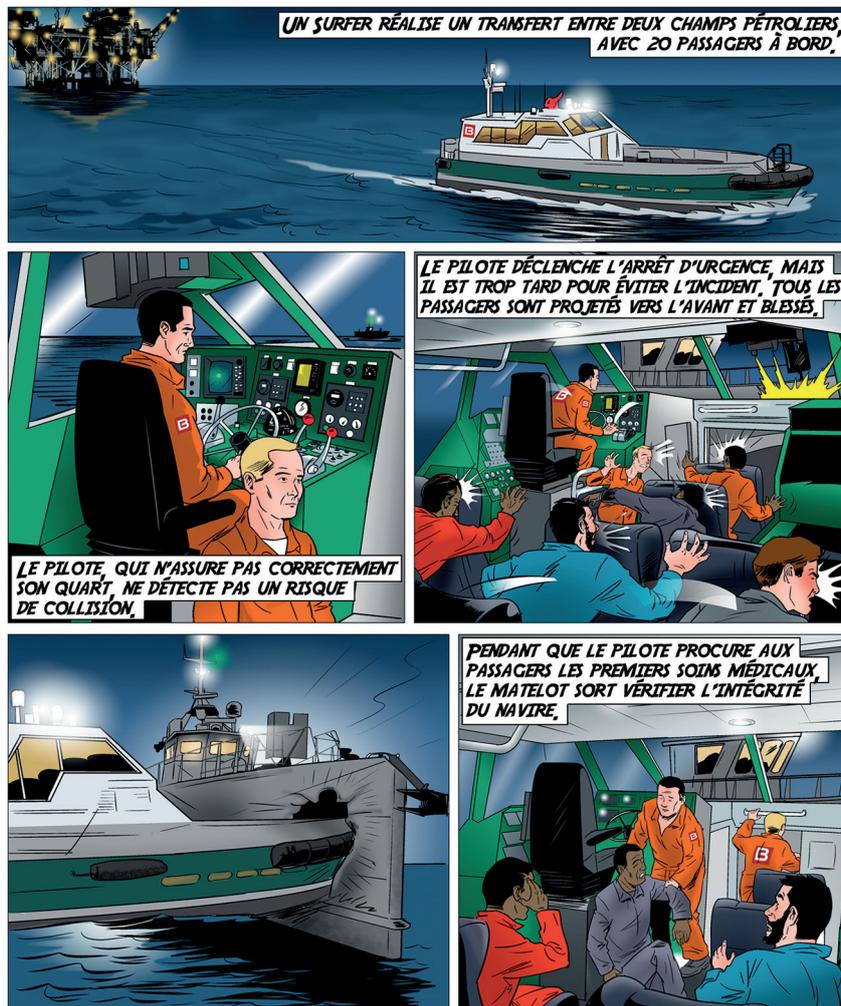


LE NON-RESPECT DES PROCEDURES PEUT PROVOQUER UN GRAVE INCIDENT

Cet événement s'est produit de nuit entre un Surfer 1800 et un navire qui dérivait. Le Surfer faisait route d'une installation offshore vers une autre, avec 20 passagers à bord. Tous les passagers dormaient. De nuit, des procédures spécifiques devaient être appliquées. Le pilote n'a pas assuré correctement son quart : il ne surveillait pas l'extérieur ; le Surfer n'a pas maintenu la surveillance VHF sur le canal en service et le canal d'urgence 16, en dépit de plusieurs appels provenant des unités à proximité ; Le radar du Surfer n'était pas réglé correctement : la portée était paramétrée à 1,5 mille nautique (à 22 nœuds, ce réglage laisse au pilote 4 minutes pour réagir). Le matelot se reposait sur un siège d'où il ne pouvait pas effectuer son quart et ne respectait pas la procédure. Le navire est entré en collision à une vitesse de 22 nœuds, provoquant de nombreuses victimes et d'importantes avaries sur les étraves. Rappelons que en conditions de visibilité réduite et lors des transferts de nuit, **la vitesse maximale recommandée est de 15 nœuds, tout en évaluant la situation pour adapter la vitesse.** Il faut noter que l'autre navire est également responsable de la veille conformément à COLREG, et que son officier de quart n'a pas anticipé la situation ni manœuvré à temps pour éviter la collision. L'enquête a montré que celui-ci s'attendait à ce que le Surfer passe devant son navire « comme d'habitude ». La routine a entraîné un manque de vigilance et contribué à la collision.

CE SAFETY POST EST BASÉ SUR DES ÉVÉNEMENTS RÉELS. VEUILLEZ L'IMPRIMER, L'AFFICHER ET EN DISCUTER !



LIFE SAVING RULES

À FAIRE :

- Lors de conditions de visibilité réduite et lors des transferts de nuit, la vitesse maximale recommandée est de 15 nœuds, tout en évaluant la situation pour adapter la vitesse. De plus, le matelot doit être affecté à la surveillance du pont en tant que deuxième officier de veille.
- S'assurer que les équipements de navigation fonctionnent, qu'ils sont réglés et utilisés correctement, en adéquation aux conditions extérieures (portée du Radar, etc.)
- Lorsqu'un obstacle potentiel est identifié visuellement, le Radar doit être utilisé pour le confirmer, de même, si un obstacle est identifié par le Radar, une reconnaissance visuelle doit être effectuée et, si nécessaire, la vitesse et la trajectoire doivent être ajustées.
- Assurer une bonne communication et surveillance radio.

À NE PAS FAIRE :

- Considérer le radar comme principal moyen de surveillance. Le radar ne devrait être utilisé que pour conforter la reconnaissance visuelle, afin de confirmer un obstacle. Le pilote doit effectuer à tout moment une surveillance appropriée.
- Démarrer un transfert sans connaître les procédures du champ du client.

