

Abordage

(Établir un rapport de mer)



Prévenir l'accident

- Respecter le RIPAM.
- Veiller et surveiller sur tout l'horizon (360°), jour et nuit, quelque soit la voilure utilisée.
- Être visible en permanence, par tous temps ; utiliser les feux réglementaires de nuit et les signaux sonores par mauvaise visibilité.
- Informer dès qu'il y a un indice de suspicion.
- L'éclaireur, à l'avant, « éclaire » la zone où l'on va pour déceler les risques et prévenir le barreur.
- Attirer l'attention des tiers, par tous moyens, dès qu'il y a un doute.
- Agir immédiatement pour éviter l'abordage, quelques soit le « privilège ».
- « Éclairer » la passerelle du navire tiers, plutôt que les voiles de son navire.
- Utiliser tous les outils disponibles : jumelles, corne de brume, sifflet, lampes, VHF, ...
- Activer les aides au repérage (radar, AIS, ...), pour les rendre utilisables dès que besoin.

Détecter l'accident

- Où le choc a eu lieu ?
- Y a-t-il une voie d'eau ?
Si oui, où et de quelle importance ?

Identifier les causes

- Décrire comment ça s'est passé.
- Déterminer les zones atteintes et vulnérables.
- Décider des actions immédiates à réaliser et des moyens de sécurité associés.
- Noter les « responsabilités ».

Gérer l'accident

- Informer l'équipage et affecter les rôles.
- Mettre en œuvre la procédure décidée.
- Si l'accident peut être traité avec les moyens disponibles : le faire et rejoindre un abri.
- Sinon, appeler les secours et préparer la sauvegarde de l'équipage et de tout ce qui sera nécessaire pour la suite des événements.
- Préparer l'évacuation, si besoin (fiches SEC-EVA.11x).

Bonnes pratiques

- Connaître et savoir « lire » le RIPAM.
- Préparer la navigation et déterminer les zones à risques particuliers : trafic, pêche, chenal, ...
- Communiquer clairement et « confirmer⁽¹⁾ ».
- Définir le rôle de chacun, avant le départ.
- Désigner :
 - ♦ un « Veilleur », autre que le barreur,
 - ♦ un « Éclaireur »⁽²⁾ en plus, si besoin.
- Disposer de lampes torches puissantes et de moyens sonores efficaces, en état de service, et savoir les utiliser.
- Ralentir la vitesse dès que la visibilité baisse.
- Exécuter des manœuvres franches et amples pour lever la moindre ambiguïté chez les tiers.
- Ranger tous les moyens usuels pour qu'ils soient accessibles facilement et rapidement.
- Former l'équipage à :
 - utiliser les aides au repérage : AIS, Radar, ...
 - se faire repérer efficacement et sûrement.

Bonnes pratiques

- Inspecter les fonds, la coque, le gréement, la barre et le moteur.
- Assécher et colmater la (les) voie(s) d'eau.

Bonnes pratiques

- Noter tout ce qui est arrivé, sur le Livre de bord :
 - ♦ où, quand, comment, pourquoi, ...
 - ♦ les manœuvres exécutées avant et pendant.
 - ♦ les actions faites après.
- Relever les vents, les courants, l'état de la mer et l'environnement, au moment où ça s'est passé.

Bonnes pratiques

- Noter tout ce qui est décidé et réalisé, sur le Livre de bord.
- Hiérarchiser les actions, les affecter et en suivre l'exécution.
- Sécuriser au maximum les êtres et les biens.
- Constater les faits, avec les tiers impliqués, en vue d'établir le rapport de mer, sans omettre les témoins éventuels.

L'accident doit être résolu, de concert, par les parties engagées

(1) Celui qui reçoit une instruction (ordre, consigne, ...), la répète pour que l'émetteur sache qu'elle a été reçue et comprise.

(2) « L'éclaireur » est « les yeux » du barreur, là où le barreur ne voit pas, en général à l'avant, de jour ou de nuit.