

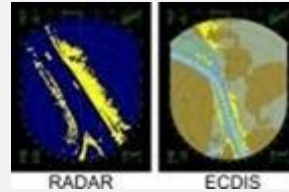


## ALERTE SÉCURITÉ: NAVIGATION PAR MAUVAISE VISIBILITE

### INFORMATIONS GENERALES

Naviguer par mauvaise visibilité engendre certains risques. Les distances et les situations sont plus difficiles à évaluer du seul fait que tous les éléments ne sont pas visibles. La mauvaise visibilité n'est pas uniquement provoquée par le brouillard : elle peut aussi l'être par la brume, la neige ou encore les averse.

En cas de visibilité réduite, il est essentiel d'utiliser le radar et l'AIS en combinaison avec une carte électronique. En outre, une bonne communication peut aussi aider à mieux évaluer la situation et, dès lors, à éviter les incidents.



### DANGERS POTENTIELS

- Réduction de la visibilité
- Impossibilité d'évaluer, sans utiliser d'appareils, les distances par rapport aux rives, aux ouvrages d'art et aux autres usagers des voies navigables;
- Impossibilité d'évaluer les hauteurs disponibles au niveau des ponts, écluses et ouvrages. Il est alors difficile d'estimer la possibilité de passer ou non;
- Absence de communication avec les collègues, notamment au sujet de la localisation, du cap, des manœuvres spéciales;
- Amarrage/Mouillage forcé (dans le chenal) suite à certaines circonstances particulières telles qu'un problème moteur ou un black-out;
- Navigation du mauvais côté du chenal par visibilité inférieure à 1000M;
- Fonctionnement avec un appareillage défectueux;
- Fatigue causée par une concentration plus intense qu'en cas de visibilité normale;
- Absence d'essuie-glace;
- Signalisations nombreuses et inutiles par manque de connaissances de l'endroit, ou signalisations en longueur d'informations non pertinentes.

### MESURES

- Veiller à ce que cartographie électronique, Radar et VHF soient opérationnels;
- Bien préparer l'itinéraire (planificateur d'itinéraires à l'aide de la cartographie électronique);
- Veiller à avoir une deuxième personne à bord, qui maîtrise suffisamment les règles de la navigation pour pouvoir assister;
- Permuter si possible plus souvent pour éviter les pertes de concentration;
- Assurer une communication claire et proactive, aussi bien de bateau à bateau qu'entre le bateau et la terre. Signaler brièvement et distinctement le nom du bateau, sa position, son cap/sa destination, ainsi que toute manœuvre particulière éventuelle, et demander confirmation des renseignements fournis;
- Naviguer de manière prudente;
- Adapter votre vitesse et maintenir une distance suffisante avec les autres usagers des voies navigables, les ouvrages d'art, les berges;
- Choisir soigneusement le moment de remonter ou de dépasser un bateau, et ne le faire qu'aux endroits suffisamment larges;
- Faire bien attention aux manœuvres particulières, notamment aux entrées et sorties de ports, lors de virages à contre-courant, à l'approche d'obstacles tels que les ponts, les écluses, les bouées d'amarrage;
- Envoyer une vigie au besoin l'avant ou l'arrière, selon le cas. Pendant l'exécution de manœuvres particulières, il est conseillé de le faire systématiquement;
- Garder au moins 1 VHF libre pour les communications de bateau à bateau, et le régler sur le bon canal. Faire attention, bien s'assurer d'effectuer la veille VHF sur la canal approprié (canaux généraux et canaux spécifiques);
- Veiller au bon fonctionnement des essuie-glace et au bon état des balais. Traiter éventuellement les vitres à l'aide d'un produit hydrofuge afin d'éviter la formation de nuages et d'assurer une vision à 360°;
- Ne pas prendre de risques inutiles.

### Références/sources:

Binnenvaartpolitiereglement/Règlement de la Police de la navigation

Rijnvaartpolitiereglement/ Règlement de police de la navigation sur le Rhin

**Clause de non-responsabilité:** les informations contenues dans ce document ont été élaborées avec la plus grande précision possible. En aucun cas toutefois, ni la plate-forme Zero Incidents, ni ses participants ne pourront être tenus responsables de son contenu. Toute prise de mesures, toute suggestion, tout avertissement, etc. suppose dès lors toujours que le lecteur se fasse sa propre opinion et procède à sa propre évaluation des risques. La diffusion de ce document à des tiers est autorisée pour autant que le document conserve sa forme originale.

