



## ALERTE DE SÉCURITÉ: TEMPS FROID

Les conditions météorologiques influent sur la sécurité à bord des navires. Le brouillard, la neige et le gel ont un effet négatif, surtout en hiver. De plus, les journées sont plus courtes, ce qui impacte la visibilité et la fatigue de l'équipage. Voici les dangers et les mesures qui peuvent être prises. Regardez également nos deux vidéos à ce sujet : [Ice and Snow in the Locks](#) et [Snow on Deck](#).



### DANGERS POTENTIELS

- Chutes de glace sur les ponts, les écluses, les navires de mer, etc.
- La chute dans l'eau froide peut causer un choc thermique et le gel des membres ; le gilet de sauvetage est donc encore plus important quand il fait plus froid.
- Les ouvertures d'aération des citernes à ballast peuvent geler lorsque le ballast est pompé, ce qui peut endommager le navire.
- Risques accrus de glissade et de chute sur le verglas.
- Marches verglacées.
- La glace peut affecter le comportement du navire et rendre les manœuvres plus difficiles.
- Les morceaux épais de banquise peuvent endommager la coque du navire, les propulseurs d'étrave et les gouvernes de direction.
- L'eau dans les citernes à ballast peut geler puis dégeler, ce qui peut nuire à la stabilité.

### MESURES À PRENDRE

- Marcher calmement en toute occasion et en suivant des passages antidérapants, garder les chemins dégagés de la neige et de la glace et les marquer clairement, épandre du sel en cas de neige.
- Porter des EPI appropriés et de manière correcte (bonnes chaussures antidérapantes, casque protecteur contre les chutes de glace, gilet de sauvetage contre la noyade, vêtements d'hiver contre le gel).
- Veiller à un éclairage suffisant du pont.
- Effectuer des rotations d'équipe plus fréquentes en cas de travail dans le froid.
- Discuter des dangers, des mesures et des procédures d'urgence pertinentes avec l'équipage et avec d'éventuels visiteurs.
- Badigeonner les serrures avec de graphite.
- Vérifier le bon fonctionnement des systèmes de chauffage ; ne pas couper les radiateurs.
- Recouvrir le treuil de brelage, les aussières et les câbles et garder les plaques de couverture des écubiers libres de glace.
- Lors d'un éclusage, aller tôt vers l'avant du bateau. Prendre garde aux écluses avec portes à relevage, des morceaux de glace peuvent s'y accrocher et retomber.
- Démarrer les moteurs suffisamment tôt et les laisser monter en température.
- Purger les pompes, tuyaux, flexibles et robinets d'eau et les protéger du gel.
- Maintenir sec les fonds de cale dans les compartiments et la ou les salles des machines.
- Vérifier la présence d'antigel dans les circuits d'eau de refroidissement des moteurs à circuit fermé.
- Veiller à ce que les batteries soient bien chargées et sous tension.
- Garder aussi pleins que possible les réservoirs de carburant et les réservoirs d'huile de lubrification placés contre la coque du navire (formation de condensation).
- Avant le chargement/déchargement, vérifier la mobilité des pompes de chargement et la synchronisation de toutes les horloges vis-à-vis d'un gel éventuel.
- S'assurer de disposer de suffisamment de carburant si vous êtes retardé ou incapable de décharger en raison de la glace.
- Les autorités locales peuvent exiger la navigation en convoi sur certaines voies navigables. Rester attentif aux directives locales et à ceux qui vous précèdent.
- Prendre en compte une augmentation du nombre de navires à passagers. Bien communiquer avec tous les navires.
- Ajouter des additifs au carburant diesel dans les moteurs de pont / réservoirs journaliers pour empêcher que la paraffine ne fige dans le mazout.
- En cas de froid extrême, ne rien forcer pendant des travaux mécaniques, le matériau (acier, bronze et plastique) peut devenir cassant.
- Les morceaux épais de banquise peuvent endommager la coque du navire. Il est alors recommandé de rechercher régulièrement d'éventuelles fuites provenant des salles des machines, des citernes à cargaison, etc.

### Références/sources :

Différentes sources de l'industrie.

**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.