

Skippertag 2023



Die Safety-First-Gruppe nahm am Skippertag 2023 des CCS in Bern teil. Hier ein kurzer Bericht über die drei Themen, die besprochen wurden:

1. Verantwortung des Skippers für ein krankes Besatzungsmitglied
2. Bordapotheke
3. Wassereinbruch

1. DER SKIPPER UND DAS KRANKE CREWMITGLIED

Kranke Crewmitglieder sind ein selten behandeltes Thema, das oft als zweitrangig angesehen wird, dessen

Auswirkungen jedoch unterschätzt werden. Das liegt daran, dass die meisten medizinischen Probleme, die während eines Törns auftreten, harmlos sind und kein Eingreifen von aussen erfordern. Es liegt jedoch im Interesse des Skippers, auf einen echten medizinischen Notfall an Bord vorbereitet zu sein. Das Schweizer Seeschiffahrtsgesetz (Art. 53,2) besagt nämlich ganz klar, dass es in seiner Verantwortung liegt, alles zu tun, um das menschliche Leben zu schützen. Der Skipper unterliegt daher einer Sorgfaltspflicht und muss im Falle einer Beschwerde im Nachhinein beweisen können, dass er im Rahmen der erhaltenen Ausbildung entsprechend den Erwartungen gehandelt hat (vgl. «Die Haftung des Skippers», Cruising

CRUISING: Rubrik Safety First

Liebe CCS-Mitglieder! Die Rubrik Safety First ist eine Plattform, auf der ein aktiver Austausch zum Thema Sicherheit auf unseren Yachten erwünscht ist. Haben Sie eine Situation erlebt, die Sie gerne thematisieren möchten oder wünschen Sie einen bestimmten Artikel zum Thema Sicherheit? Schicken Sie Ihren Vorschlag per Mail an: safetyfirst@cruisingclub.ch

Manual, Anhang A5.5). Das Thema war auch Gegenstand einer eindeutigen Klarstellung in der Juli-Ausgabe 2022 des Voile Magazine («Die Leser haben das Wort, welche Verantwortung trägt der Skipper?»).

Nehmen wir zum Beispiel ein Crewmitglied, das Anzeichen eines Schlaganfalls zeigt. Es handelt sich dabei um eine Notfallsituation, die mit Sicherheit eine schnelle Evakuierung erfordert.

Der Skipper ist kein Arzt, aber er muss dennoch eine Diagnose stellen, den Schweregrad einschätzen und eine Evakuierung in Betracht ziehen. Um dies zu schaffen, muss er über gute Kenntnisse der Medizin an Bord und der Ersten Hilfe verfügen. Medizinischer Rat muss eingeholt werden; das bedeutet, dass die Kontaktdaten von medizinischen Zentren in der Nähe bekannt und schnell zur Hand sein müssen. Das CCS-Törn-Handbuch enthält die spezifischen Notruf-Formulare der deutschen (Cuxhaven), französischen (CCMM, Toulouse) und englischen (British Coastguards) Zentren. Warum nicht dasjenige für das Gebiet, in dem der Törn stattfindet, in das Bordbuch einschieben?

Oft wird vergessen, dass es Situationen gibt, die eine sorgfältige Überwachung des Patienten erfordern. Der Arzt des konsultierten Zentrums kann verlangen, dass bestimmte Parameter regelmässig in ein Dokument zur Überwachung eingetragen werden. Ein solches Formular findet sich auch im Törn-Handbuch.

Wenn es schliesslich darum geht, ein Medikament zu verschreiben, ist es für den Skipper wichtig zu wissen, welche Art Apotheke sich an Bord befindet und was darin enthalten ist. Es geht nicht darum, das Medikamenteninventar auswendig zu lernen, sondern zu wissen, wo sich die Apotheke befindet und wie sie strukturiert ist.

All das mag stressig klingen. Für den Skipper wird es jedoch darum gehen, sehr schnell zu erkennen, dass er 1) mit einem dringenden Fall konfrontiert ist und 2) Hilfe anfordern muss. Man wird ihm nie vorwerfen, dass er einen medizinischen PAN PAN zu viel ausgesendet hat. Einmal zu wenig jedoch könnte dem Betroffenen und auch ihm selbst grossen Ärger einbringen.

Zur Erinnerung: Ein Kapitel des Safety Booklet ist dem medizinischen Notfall an Bord gewidmet.

2. DIE BORDAPOTHEKE

Die Schiffe des CCS sind mit einer Apotheke des Typs B nach der Klassifikation der British Coastguards oder des

The form is titled "MEDICAL FORM Teleconsultation" and includes a logo for the British Coastguard. It is divided into several sections:

- SHIP INFORMATION:** Includes fields for Date, Time of the call, Local ATU, CCMM doctor, and Carriage.
- SHIP NAME:** A section for the ship's name and details.
- PATIENT INFORMATION:** Includes fields for Last Name / First name, Date of birth, Age, Citizenship, Gender (M/F), Serial number, and Duty on board.
- PAST MEDICAL HISTORY:** A section for former diseases or surgery.
- DRUG ALLERGY:** A section for drug allergies, with options for "No" or "Yes, specify".
- ONGOING MEDICATION:** A section for ongoing medication, with options for "None" or "Yes, specify".
- HISTORY OF PRESENT ILLNESS:** A section for the history of the current illness, with a field for the date of beginning or trauma.
- CARE AND MEDICATIONS GIVEN BEFORE TELECONSULTATION:** A section for care and medications given before the teleconsultation.

Die meisten Medikamente sind einfach zu verwenden und können ohne Rezept in einer Apotheke gekauft werden. Einige Medikamente dürfen jedoch nur auf ärztliche Anordnung verabreicht werden und sind deutlich gekennzeichnet (Antibiotika, Herz-Kreislauf-Medikamente, schwere Allergien). Ein Skipper, der sich nicht an diese Regel hält, könnte wegen illegaler Verabreichung von Medizin angeklagt werden, wenn sich ein Crewmitglied über unerwünschte Nebenwirkungen beschwert.

Es sei darauf hingewiesen, dass jede Verschreibung einer Behandlung oder eines Medikaments, die von einer telemedizinischen Beratungsstelle angeordnet wurde, im Logbuch eingetragen werden muss!

3. WASSEREINBRUCH

Nautische Handbücher sind für die Ausbildung von Seeleuten unerlässlich; sie haben jedoch den Nachteil, dass sie an Bord unpraktisch sind. Im Gegensatz dazu ist das Safety Booklet, das von der Gruppe Sicherheit auf See des CCS entwickelt wurde, ein Übungsbuch, das auf ein Tablet

Jedes Jahr wird den Skippern ein Kapitel des Hefts zur Bewertung und für Verbesserungsvorschläge zur Verfügung gestellt. Für die Saison 2023 wurde das Thema Wassereinbruch ausgewählt. Mehr als zwanzig Skipper haben sich angemeldet, um an der Bewertung teilzunehmen.

Zur Veranschaulichung des Themas zeigt ein Video die dramatische Rettung der Besatzung eines Segelschiffs, das nach einem Wassereinbruch innerhalb weniger Minuten in der Nordsee versinkt.

Die Präsentation geht dann durch die verschiedenen Kapitel «Wassereinbruch» des Safety Booklet und zeigt Beispiele, die von einem einfachen Leck aufgrund einer lose angezogenen Schlauchschelle bis hin zu einem grossen Loch, das durch eine Kollision mit einem treibenden Container verursacht wird, reichen. Ist das Leck durch Möbel verstellt, darf man nicht zögern, sondern muss sofort zur Axt greifen, um an den beschädigten Rumpf zu gelangen. Je nach Schaden wird die Zeit knapp, denn ein 12 Tonnen schweres Segelschiff mit einem Loch von 7 cm Durchmesser, das sich 30 cm unter Wasser befindet, kann in weniger als 30 Minuten untergehen!

Zum Abschluss dieses Berichts sei daran erinnert, dass die Rubrik Safety First im CRUISING zur Verfügung steht, um

über die Erfahrungen, die Sie auf Ihren Törns gemacht haben, zu berichten und alle Skipper und Mitglieder des CCS daran teilhaben zu lassen. Infos bitte an: safetyfirst@cruisingclub.ch

Die Rubrik ist ein integraler Bestandteil der Sicherheitskultur, die wir in unserem Club weiterentwickeln möchten. Die Gruppe Sicherheit auf See wünscht Ihnen eine ausgezeichnete Segelsaison auf den Schiffen des CCS.

*Jean Gabathuler, Alain Biard,
Philipp Haefelfinger (Gruppe Sicherheit auf See)*

Das Safety Booklet kann von der CCS-Website heruntergeladen werden:
Mitgliederbereich – Skipperbereich –
Safety First Bulletin – Safety First Broschüre

Journée des skippers 2023



Le groupe Safety First a participé à la journée des skippers 2023 du CCS à Berne. Voici un bref compte-rendu des trois sujets qui ont été abordés:

- la responsabilité du skipper en présence d'un équipier malade
- la pharmacie de bord
- la voie d'eau

1. LE SKIPPER ET L'ÉQUIPIER MALADE

Il s'agit d'un sujet rarement traité, souvent considéré comme secondaire, dont on sous-estime cependant les implications. Cela tient au fait que la plupart des problèmes médicaux survenant en cours de croisière sont

bénins et ne nécessitent pas d'intervention extérieure. Il est cependant dans l'intérêt du skipper d'être préparé à affronter une réelle urgence médicale à bord. En effet, la Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse (art. 53.2) précise très clairement qu'il est de la responsabilité du skipper de tout mettre en œuvre pour la sauvegarde de la vie humaine. Il est donc soumis à un devoir de diligence et, en cas de plainte, il doit pouvoir prouver, a posteriori, qu'il a agi conformément à ce que l'on attendait de lui dans les limites de la formation qu'il a reçue (cf. «Die Haftung des Skippers», manuel de croisière, annexe A5.5). Le sujet a aussi fait l'objet d'une mise au point sans équivoque dans le numéro de juillet 2022 de Voile Magazine («Les lecteurs ont la parole, quelles responsabilités pour le skipper?»).

Prenons l'exemple d'un équipier qui développe les signes d'une attaque cérébrale. Il s'agit d'une situation urgente qui nécessite à coup sûr une évacuation dans les meilleurs délais.

Le skipper n'est pas un médecin, mais il devra néanmoins poser un diagnostic, estimer son degré de sévérité et envisager une évacuation. Pour parvenir à un tel résultat, il devra posséder de bonnes connaissances de la médecine de bord et des premiers secours. Un avis médical devra être



sollicité; cela signifie que les coordonnées des centres médicaux à proximité soient connues et « sous la main ». Le manuel de croisière du CCS contient les formulaires d'appel spécifiques des centres allemand (Cuxhaven), français (CCMM, Toulouse) et anglais (British Coastguards). Pourquoi ne pas glisser dans le livre de bord celui de la zone où se déroule la croisière?

On oublie souvent que certaines situations exigent une surveillance attentive. Le médecin du centre consulté pourra exiger que certains paramètres soient régulièrement consignés sur un document de « suivi ». Un tel formulaire existe aussi dans le manuel de croisière.

Finalement, au cas où il s'agirait de prescrire un médicament, le skipper aura tout intérêt à connaître le type de pharmacie qui équipe son bateau et ce qu'elle contient. Il ne s'agit pas d'apprendre l'inventaire des médicaments par cœur, mais de savoir où il se trouve et comment il est structuré.

Tout cela peut paraître stressant; mais pour le skipper profane, il s'agira de rester très « simple » et de déterminer rapidement 1) qu'il est confronté à un cas urgent et 2) de demander de l'aide. On ne lui reprochera jamais d'avoir lancé un PAN PAN médical de trop, le contraire pourrait valoir de sérieux ennuis à son équipier et à lui-même.

Pour rappel, un chapitre du Safety Booklet est consacré à l'urgence médicale à bord.

2. LA PHARMACIE DE BORD

Les bateaux du CCS sont équipés d'une pharmacie de type B suivant la classification des British Coastguards ou du CCMM (français). Elles sont conçues pour des embarcations naviguant à 60-90 M d'un port équipé de facilités médicales ou dans le rayon d'action d'un hélicoptère de sauvetage maritime.

La plupart des médicaments sont simples à utiliser; ils peuvent d'ailleurs être obtenus sans ordonnance médicale dans une pharmacie. Néanmoins, quelques-uns ne peuvent être administrés que sur ordre médical et sont clairement identifiables (antibiotiques, médicaments à visée cardiovasculaire, allergies graves). Le skipper qui n'observerait pas cette règle pourrait être accusé de pratique illégale de la médecine en cas de plainte d'un équipier qui aurait développé des effets secondaires indésirables...

Précisons que toute prescription d'un traitement, ou d'un médicament, ordonné par un centre de consultation télé médicale doit être inscrite dans le livre de bord!

3. VOIE D'EAU

Les manuels nautiques sont essentiels pour la formation des marins; ils ont cependant le désavantage d'être pratiquement inutilisables à bord. À l'opposé, le Safety Booklet, développé par le Groupe sécurité en mer du club, est un livret d'exercices téléchargeable sur tablette permettant aux skippers et aux équipages d'exercer une dizaine de situations d'urgence à bord en suivant une démarche systématique identique pour chaque thème.

Chaque année, un chapitre du livret est mis à l'étude auprès des skippers pour évaluation et suggestions d'amélioration. Pour la saison 2023, c'est la voie d'eau qui est choisie. Plus d'une vingtaine de skippers se sont annoncés pour participer à l'évaluation.

Pour illustrer le thème, une vidéo montre le sauvetage dramatique de l'équipage d'un voilier sombrant en quelques minutes dans la mer du Nord, à la suite d'une voie d'eau.

La présentation passe ensuite en revue les divers chapitres « Voie d'eau » du Safety Booklet et montre des exemples allant de la simple fuite due à un collier mal serré sur un



MODALITÉS D'APPEL AU CCM

Le CCM assure la réponse 24h/24 aux demandes d'assistance médicale en mer et une activité de téléconsultation médicale non urgente (avis médical) aux heures ouvrables métropolitaines (8h-18h en semaine et 8h-13h le samedi). Les connexions peuvent être établies avec le médecin du CCM via une station côtière (MRCC, CROSS en France) par la VHF marine, par le B03 marine ou par la station Inmarsat C ou FleetBroadband.

- CCM (Téléphonie mobile)**
 - Demande au CROSS / MRCC d'une téléconsultation (conférence à 3) avec le CCM : +33 5 54 59 59 53
 - CROSS (en métropole - Antilles-Guyane et Réunion) 156
 - MRCC Papete et Nouméa 156
 - Eaux internationales ou étrangères : CROSS GRS NEZ (SPOC France) : +33 3 21 87 21 87

- RADIO VHF et BLU : CROSS-MRCC**
 - VHF : proximité de la côte (en zone maritime A1)
 - Appel Selectif Numérique : Au SUIV URGENT ou DISTRESS Canal 70
 - Radioélophonie : PAN PAN - Météor Canal 16
 - BLU en MF ou HF : loin des côtes et haute mer (en zone maritime A2, A3 ou A4)
 - Appel Selectif Numérique : Au SUIV URGENT ou DISTRESS 2187.5 ou 8134.5 kHz
 - Radioélophonie : PAN PAN - Météor 2182 ou 8291 kHz

URGENT - message de PAN PAN - Médical	
PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN	PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN
APPEL À TOUT, APPEL À TOUT, APPEL À TOUT	ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS
(Nom du navire) 3 fois	THIS IS (name of the vessel) 3 times
(Indicatif d'appel du navire) (MMSI du navire)	(Call sign of the vessel) (MMSI of the vessel)
(Je besoin de l'assistance / assistance requise)	(I require medical assistance / assistance required)
À VOUS	OVER
DISTRESS - message MAY DAY	
MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
(Nom du navire) 3 fois	THIS IS (name of the vessel) 3 times
(Indicatif d'appel du navire) 3 fois	(Call sign of the vessel) 3 times
MAY DAY (nom du navire) (indicateur d'appel du navire) 3 fois	MAYDAY (name of the vessel) (Call sign of the vessel) 3 times
Position du navire	Position of the vessel
Demande d'assistance médicale	Immediate medical assistance required
Autres informations	Over information
À VOUS	OVER

- INMARSAT FLEETBROADBAND (FBB)**
 - CCM : +33 5 54 59 59 53
 - Les numéros 32 et 38 sont routés selon la zone océanique où le navire se situe vers les IRCC de Norfolk, Den Helder ou IRCC Australia.

- INMARSAT C**
 - Sélectionner la station (EES) France Telecom (Aussaguet) par exemple (en abrégé) :
 - SATELLITE AOR W 021
 - SATELLITE AOR E 121
 - SATELLITE POR 221
 - SATELLITE IOR 321
 - Suivi de : 32 (avis Medical) ou 38 (Assistance Médicale)

- COURRIEL / VISIO**
 - Adresse opérationnelle (images numériques, électrocardiogramme...) : ccm@chu-toulouse.fr
 - Remarque : Lors du 2^e envoi de mail, vérifier la demande d'authentification de Mtoulouse@chu-toulouse.fr (authentique).
 - STARLEAF : ccm@chu-toulouse.fr

- DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS ADMINISTRATIFS - SECRÉTAIRE CCM**
 - Courriel : ccm.secretariat@chu-toulouse.fr
 - Tél : +33 5 54 59 59 78
 - Fax : +33 5 57 69 56 54
 - CCM - Pavillon Louis Lareng - Hôpital Purpan TSA 40031 - 31059 TOULOUSE CEDEX 09 FRANCE

Centre de Consultations Médicales Maritimes (CCMM) - TéléMedical Assistance Service (TMAS) France - 2021
Site web du CCM : <http://ccm.toulouse-moribank.com/>

flexible, à la grosse brèche occasionnée par une collision avec un container dérivant. Si l'orifice est dissimulé par du mobilier, il ne faudra pas hésiter à prendre la hache pour accéder à la coque endommagée... Selon le dégât, le temps presse, un voiler de 12 tonnes peut sombrer en moins de 30 minutes avec un trou de 7 cm de diamètre situé à 30 cm sous l'eau!

Pour terminer ce compte-rendu, rappelons que la rubrique SAFETY FIRST de ce journal (safetyfirst@cruisingclub.ch) est à disposition pour relater les expériences vécues lors de vos croisières et d'en faire profiter l'ensemble des skippers et membres du CCS. Elle fait partie intégrante de la culture de la sécurité que nous souhaitons voir se développer dans notre club.

Le Groupe sécurité en mer vous souhaite une excellente saison de navigation sur les bateaux du CCS.

Jean Gabathuler, Alain Biard, Philipp Haefelfinger
(Groupe sécurité en mer)

Le Safety Booklet peut être téléchargé depuis le site internet du CCS: domaine membres - domaine skippers - bulletin Safety First - brochure Safety First.



CRUISING: Rubrique Safety First

Chers membres, la rubrique Safety First est une plateforme d'échange vous permettant de contribuer à l'amélioration de la sécurité sur les bateaux du CCS par le témoignage d'une expérience vécue ou par toute autre forme de contribution ayant trait à la culture de la sécurité dans le Club. Veuillez faire parvenir vos commentaires et propositions d'article à safetyfirst@cruisingclub.ch

Neue Skipper / Nouveaux skippers

Ernennungen zum Skipper 2 und Skipper CCS / Nominations seconds et skipper CCS



Arapis Constantin, 1225 Chêne-Bourg
Bähler David, 1219 Châtelaïne
Besançon Florian Hugues, 2560 Nidau
Brodbeck Thomas, 4106 Therwil
Casutt Raimondo Mario, 9000 St. Gallen
Chatelain Jean, 2852 Courtételle
Estermann Paul, 6006 Luzern
Hoffmann Reto, 4500 Solothurn
Kaltenrieder Jürg, 3323 Bärswil
Kirby Neil Howard, 1867 Ollon
Knorn Alexander, 9000 St. Gallen
Koller Michael, 9326 Horn

Mathis Bruno, 8037 Zürich
Pauchard Luc, 3014 Bern
Peisker Christian, 8640 Rapperswil SG
Piguet Bertrand Philippe, 1008 Jouxten-Mézery
Richard Jacques, 1219 Aïre
Scheidegger Bernard, 3627 Heimberg
Schneppel Ulrich Leo, 4056 Basel
Schuster Raimond Markus, 9497 Triesenberg
Stutz André, 5620 Bremgarten AG
Tschümperlin Urs, 6432 Rickenbach SZ
Wacker Thomas, 5600 Lenzburg
Willi Thomas Jürg, 8050 Zürich



Quizfrage

Wie schliesse ich den Landstrom korrekt an eine Ladestation an, wenn ich in einem Hafen liege?

Sie finden die Antwort auf Seite 39.

Quiz

Comment brancher l'électricité à une borne quand on est amarré dans un port?

Vous trouverez la réponse à la page 39.