

ENSEIGNEMENTS 2017

Navires	Numéros	Objets
Steren Mor	2017-E-01	En matière de prévention de l'invasion par l'eau, le positionnement des détecteurs dans les cales doit permettre une alarme aussi précoce que possible. Il n'est pas satisfaisant que l'alarme se déclenche lorsqu'une quantité importante d'eau a déjà envahi la cale (réf article 226-3.07 § 3.3)
Steren Mor	2017-E-02	La méconnaissance des procédures liées à l'appel de détresse et à l'abandon des navires est fréquente dans les événements de mer impliquant des navires de pêche
CMA CGM ROSSINI	2017-E-03	les armements sont de plus en plus fréquemment sollicités pour le transport de batteries dont les règles de transport relèvent des Dispositions Spéciales DS 376 et DS 377.
CMA CGM ROSSINI	2017-E-04	la réglementation du transport par voie maritime de batteries dont les règles de transport sont définies par les dispositions spéciales DS 376 et DS 377 doit s'adapter sans délais à leur nature évolutive (type, composants, état).
LA BROCHE 1	2017-E-05	Bien qu'obligatoire à bord des navires professionnels depuis 2007 (Décret 2007-1227 du 22 août 2007 Titre II Article 9), il est souvent constaté une absence du port du VFI, notamment au sein des « petits métiers » de la pêche
LA BROCHE 1	2017-E-06	Les risques particuliers induits par la pratique, seul à bord, du métier de pêcheur mériteraient une réglementation adaptée
SAMATHEO	2017-E-07	Une nouvelle fois il est démontré qu'une détection automatique d'incendie aurait très certainement fait gagner de précieuses minutes pour mettre en œuvre les procédures de lutte incendie et de préparation à l'abandon
SAMATHEO	2017-E-08	Lors d'un incendie dans un compartiment moteur, l'action de confinement du compartiment est cruciale
SAMATHEO	2017-E-09	Une répartition des VFI en surnombre par rapport à l'effectif et à différents emplacements à bord des navires de pêche permettrait de garantir l'accessibilité en cas d'incendie

SAMATHEO	2017-E-10	Le rangement des brassières de sauvetage dans le poste équipage, donc en partie basse, ne garantit pas l'accessibilité de ces équipements de sécurité en cas d'abandon
PAGLIA ORBA	2017-E-11	le port de Marseille connaît des épisodes de vent violent de secteur ouest qui peuvent affecter la sécurité des navires amarrés à la digue du large. Il doit en être tenu compte pour la sécurité des navires ainsi que des infrastructures.
PAGLIA ORBA	2017-E-12	la dégradation de la résistance à la rupture des amarres, certes difficile à appréhender est généralement sous-estimée, en particulier dans le contexte du transport à courte distance.
HARMONY OF THE SEAS	2017-E-13	la mise en service du navire étant récente, la familiarisation de l'équipage (ou en tout cas de l'équipe de préparation de l'embarcation n°14) à un équipement innovant n'était pas optimale
HARMONY OF THE SEAS	2017-E-14	le poste d'aménagement de l'embarcation n'offre pas une visibilité suffisante sur l'ensemble embarcation - bossoir au marin chargé de l'opération
MELISSA III	2017-E-15	les détecteurs de montée d'eau sont des équipements mis régulièrement en cause dans les accidents ayant pour origine une voie d'eau. Afin de prévenir un dysfonctionnement éventuel le BEAmer incite vivement à une vérification régulière du bon état des systèmes de détection par les bords
MELISSA III	2017-E-16	un contrôle minutieux tous les quatre ou cinq ans de la tuyauterie eau de mer à bord des navires de pêche, permettrait de diminuer le risque de voie d'eau dans les compartiments machine
MELISSA III	2017-E-17	une ronde préventive dans le compartiment machine est une bonne pratique avant une période de repos prolongé de l'ensemble de l'équipage, notamment lorsque les moteurs doivent rester en marche
ASPIN	2017-E-18	Encore une fois, on constate une utilisation anormale des instruments de navigation. À l'approche de la terre, dans des conditions de visibilité mauvaises, dans une zone avec peu d'aides visuelles à la navigation, l'utilisation du radar devrait être privilégiée

ASPIN	2017-E-19	Compte tenu de la visibilité, l'absence d'utilisation du radar ne permettait pas de gérer l'anticollision
CAPE BON	2017-E-20	L'heure à laquelle s'est produit l'incident a été favorable à une réaction immédiate et efficace de l'équipage. Les ordres et consignes ont été donnés en russe
JEAN NICOLI	2017-E-21	l'entraînement des équipages machine à faire face aux situations complexes, notamment sur les procédures de redémarrage d'installations vitales, doit être pris en compte par les armements, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.
LE BLONDI	2017-E-22	Les postes de travail nécessitant des réactions immédiates, et donc des déplacements rapides, devraient faire l'objet d'une analyse de risque spécifique au navire concerné et conduire à des mesures de prévention appropriées (exemple : mise en place de main-courante, suppression des surfaces glissantes, ...).
LE BLONDI	2017-E-23	Face au danger que constitue une chute sur une manette de commande, les boules de protection devraient être généralisées sur les équipements de ce type.
LE BLONDI	2017-E-24	Le respect des temps de repos des marins sur les navires de pêche constitue un pilier de la prévention des accidents.
ENTRE LES DEUX CAPS	2017-E-25	En cas d'événement de mer, un appel, direct, au CROSS (VHF ou numéro commun 196) facilite les opérations SAR, en matière d'évaluation de la situation, en particulier pour préciser la localisation d'éventuels naufragés.
ENTRE LES DEUX CAPS	2017-E-26	Une personne seule à bord peut difficilement gérer à la fois un événement accidentel et l'envoi d'appels de détresse. Cf. Enseignement n° 2016 E 010 (navire P'TIT LOUP survenu le 24 juillet 2015).
ENTRE LES DEUX CAPS	2017-E-27	Le port de « waders » peut, en cas de chute à la mer, conduire à une perte de flottabilité difficile à compenser. Le port d'une combinaison en néoprène pourrait avantageusement s'y substituer.

L'ENFANT D'ARVOR	2017-E-28	la sécurité de la navigation doit primer sur toute autre activité
L'ENFANT D'ARVOR	2017-E-29	toutes les aides à la navigation disponibles à bord du navire de pêche, y compris le radar et le sondeur, doivent être utilisées pour contrôler en permanence la position. Il s'agit de la première responsabilité de la personne chargée de la conduite du navire
L'ENFANT D'ARVOR	2017-E-30	la VHF ASN est le moyen le plus rapide et le plus sûr pour lancer un appel de détresse. Cet appel doit être lancé sans délai et avant toute autre action, notamment l'abandon, dès lors qu'il apparaît qu'une situation peut mettre en péril le navire et son équipage
CHICHI	2017-E-31	Les préconisations des constructeurs de moteur essence in-bord doivent être suivies avec attention, notamment celles sur la ventilation mécanique ou naturelle des espaces confinés susceptibles d'accumuler des vapeurs explosives. Outre la ventilation, l'ouverture du capot permet aussi une inspection visuelle et olfactive du compartiment à risque. Les phases demandant le plus de vigilance restant le démarrage des moteurs et le remplissage des réservoirs.
MARINA FLOWER	2017-E-32	les risques inhérents à la pêche pratiquée en solitaire sont atténués par le port d'un VFI et d'une balise individuelle, portée en permanence, se déclenchant en cas de chute à la mer.
KE-VERO	2017-E-33	le BEAmer réitère les enseignements issus d'accidents comparables et récents (LA BROCHE le 10 mai 2016 et MARINA FLOWER le 6 avril 2017) : les risques inhérents à la pêche pratiquée en solitaire sont atténués par le port d'un VFI et d'une balise individuelle, portée en permanence, se déclenchant en cas de chute à la mer
KE-VERO	2017-E-34	dans cette situation critique, le marin étant entraîné vers le fond par une filière, un couteau facilement accessible s'avèrerait salutaire pour se dégager
MALUHEL	2017-E-35	Au cours de l'enquête, le BEAmer a eu connaissance d'avaries similaires survenues à bord de navires équipés de ce type de commandes d'inverseur de marche. Une attention particulière est nécessaire sur l'ensemble de la flottille
MALUHEL	2017-E-36	le BEAmer rappelle aux armateurs à la pêche côtière qu'ils ont la responsabilité de prévoir un effectif adapté à l'organisation d'un rythme de travail qui accorde des temps de repos suffisants et conformes à la réglementation en vigueur