

## ENSEIGNEMENTS 2018

Navires	Numéros	Objets
Scaramouche	2018-E-01	les risques encourus par les marins pêcheurs lorsque les câbles des appareils de pêche sont soumis à des fortes tensions sont élevés. Ces risques sont accrus du fait du peu d'espace pour se mouvoir sur le pont. Ils doivent être mieux identifiés par le DUERP
Scaramouche	2018-E-02	lors d'une opération de sauvetage par hélicoptère, la gestion du carburant et du temps de vol revient au pilote et conditionne son déroulement
MAEVA 4	2018-E-03	les risques encourus aux entrées des ports soumis à de fortes houles, lorsqu'ils ne sont pas pleinement évalués, peuvent conduire les patrons et les skippers à gérer des situations d'urgence auxquelles ils ne sont pas préparés
PETITE FANNY	2018-E-04	Le port permanent du VFI s'est avéré salutaire pour l'équipage du PETITE FANNY
PETITE FANNY	2018-E-05	Le BEAmer attire l'attention de la flottille sur le risque de colmatage du chalut dans le secteur de la baie de la Vilaine et du Croisic ; les traits et les manœuvres de chalut doivent être adaptés en conséquence
MALETICO	2018-E-06	compte tenu des conditions météorologiques et de l'obscurité, la proximité d'un autre navire de pêche a permis de récupérer les naufragés dans un délai relativement court
IZEL VOR	2018-E-07	lorsque les conditions d'exploitation fixées à la construction en fonction du dossier de stabilité, ne sont pas respectées ou réévaluées le cas échéant, la sécurité du navire est compromise
IZEL VOR	2018-E-08	l'effet de carène liquide provoqué par de l'eau libre (ou du poisson) se déplaçant d'un bord sur l'autre dès que le navire roule dégrade rapidement la stabilité. L'évacuation rapide de l'eau embarquée sur le pont est un facteur de sécurité très important. Tous les sabords de décharges et les dalots doivent être maintenus libres en permanence et non obstrués
IZEL VOR	2018-E-09	les patrons des navires de pêche de petites et moyennes dimensions ne sont pas suffisamment sensibilisés aux causes et dangers liés à la dégradation de la stabilité

BELLE EPOQUE	2018-E-10	le respect de la décision d'effectif à deux marins, ainsi que le port du VFI, auraient certainement permis d'éviter les conséquences dramatiques de cette chute à la mer
BELLE EPOQUE	2018-E-11	le BEAmer regrette que l'article 227-1.04 du Règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, relatif à la hauteur minimale des pavois, ne soit pas rétroactif. La rehausse du pavois aurait toutefois pu être exigée par l'Administration si une transformation majeure du navire avait été effectuée, notamment pour de nouvelles conditions d'exploitation.
PETIT RC	2018-E-12	sur les navires construits conformément à la réglementation de 1976, les moyens de détections automatiques ne sont pas requis et les moyens d'extinction sont limités par rapport à la réglementation actuellement en vigueur pour les navires récents ; la lutte contre le feu n'est donc possible que s'il est découvert suffisamment tôt
PETIT RC	2018-E-13	la pratique régulière d'exercices de sécurité permet aux équipages de réagir efficacement aux situations d'urgence (notamment en cas d'incendie : localisation, arrêt moteur, vanne à fermeture rapide, VHF, etc.)
PETIT RC	2018-E-14	un masque de protection respiratoire, accessible de l'extérieur, aurait permis au patron de pénétrer dans la timonerie et de donner rapidement l'alerte par la VHF ASN
PETIT RC	2018-E-15	lorsque la prescription concernant la pompe d'assèchement pouvait être levée, l'armateur aurait dû effectuer une demande de renouvellement du permis de navigation
PORZ STREILHEN	2018-E-16	à bord d'un navire de pêche, l'utilisation d'un matériel oxyacétylénique est une activité à risque souvent sous-estimée qui ne donne pas lieu à des consignes ou des règles particulières d'utilisation
PORZ STREILHEN	2018-E-17	les difficultés rencontrées par l'équipage pour l'abandon témoignent d'un déficit d'entraînement aux situations d'urgence
AS FLORETTA	2018-E-18	il est fréquent que les pilotes maritimes et les capitaines de navires n'aient pas la même perception des manœuvres à effectuer. Les nouvelles formations « BRM pilote » devraient permettre de corriger ces dysfonctionnements
AS FLORETTA	2018-E-19	les pilotes maritimes français, lorsqu'ils servent des navires dont le capitaine n'est pas francophone, devraient veiller à ce que ce dernier soit informé de la teneur du dialogue pilote - remorqueur

MASCARET 3	2018-E-20	cet événement confirme la dangerosité de la navigation de plaisance dans le secteur de Capbreton-Hossegor par mauvaise visibilité, la houle y étant quasi permanente
LE DEFI	2018-E-21	pour les petits navires de pêche, le danger majeur lié à une perte subite de stabilité reste sous-estimé, en particulier à la pêche à la coquille Saint-Jacques
LE DEFI	2018-E-22	le BEAmer constate une résistance persistante de certains marins au port du VFI lors des opérations de pêche
LE DEFI	2018-E-23	le BEAmer note que dans le cas présent le quota journalier attribué à ce navire pour la pêche à la coquille Saint-Jacques dépasse la limite de charge en pontée fixée par les conditions d'exploitation du permis de navigation. Les armateurs doivent être sensibilisés au strict respect des conditions d'exploitation inscrites sur le permis de navigation
CAMALEA	2018-E-24	bien que sensibilisés à la sécurité, le patron et les matelots n'ont pas tenté d'organiser une lutte contre un incendie découvert tardivement
CAMALEA	2018-E-25	la mise à l'eau des radeaux de sauvetage et l'abandon du navire ont été bien maîtrisés par l'équipage
BLACK PEARL	2018-E-26	les limitations météorologiques d'exploitation au regard du dossier de stabilité du navire, n'offrent pas des garanties de sécurité satisfaisantes
BLACK PEARL	2018-E-27	dans le cas de dossier de stabilité répondant difficilement aux critères réglementaires, l'application de la note DAM du 30/03/18 portant sur les objectifs 2018 en termes de contrôle de la sécurité des navires doit être privilégiée: « pour tous les navires ne pouvant pas respecter les exigences de stabilité, un accompagnement sera organisé entre les DIRM, les DDTM et les comités des pêche afin de pouvoir étudier toutes les solutions économiques. »
BLACK PEARL	2018-E-28	la généralisation de l'AIS à l'ensemble des navires de pêche permettrait un enregistrement de toutes les trajectoires et permettrait à tous les navires de recevoir les alertes lancées par les balises individuelles connectées à l'AIS
ESSOR	2018-E-29	le remorquage d'un autre navire de dimensions et puissance semblables n'est pas une opération de routine, surtout par mauvais temps. En conséquence, les navires doivent disposer de moyens adaptés pour leur remorquage