

ENSEIGNEMENTS 2019

Navires	Numéros	Objets
SARKOSCUUD III	2019-E-01	Le circuit de combustible est un élément sensible, surtout si le carburant est de l'essence. Des contrôles fréquents doivent être réalisés et une vigilance accrue doit être de mise pendant et après les opérations de ravitaillement en carburant.
SARKOSCUUD III	2019-E-02	Les moteurs électriques installés à bord des navires équipés de moteurs à essence devraient être à sécurité intrinsèque.
ETENDARD	2019-E-03	l'installation de treuils sécurisés limitant l'intervention manuelle est à encourager pour des vitesses de rotation élevées. Les marins ne devraient pas être exposés à des auxiliaires de traction mécanisés nécessitant une intervention manuelle lorsque l'équipement est en fonction.
ETENDARD	2019-E-04	tout auxiliaire de traction mécanisé devrait avoir un marin exclusivement consacré à sa commande et avec un visuel sur les autres marins exposés.
OPHELIE	2019-E-05	les navires non équipés de treuils débrayables depuis la timonerie sont plus vulnérables en cas de croche.
OPHELIE	2019-E-06	les équipages des navires de pêche doivent avoir conscience des risques encourus lorsque leur capacité de réaction est diminuée par la consommation de cannabis.
LA HOULE	2019-E-07	dans les conditions de mer difficiles, les opérations de récupération d'homme à la mer sur les navires ayant un franc-bord important ne sont actuellement pas garanties de succès.
LA HOULE	2019-E-08	la pratique d'exercices d'homme à la mer permet d'identifier les difficultés à surmonter.

CSL VIRGINIA - ULYSSE	2019-E-09	L'usage du téléphone mobile peut accaparer totalement l'officier de quart en le détournant de la veille.
CSL VIRGINIA - ULYSSE	2019-E-10	La convention COLREG n'exonère pas de faire la veille au mouillage.
CSL VIRGINIA - ULYSSE	2019-E-11	La consultation des seules données AIS n'est pas adaptée pour l'anticollision, ses conditions d'utilisation étant clairement énoncées par la résolution OMI A1106(29).
CSL VIRGINIA - ULYSSE	2019-E-12	Un mouillage non réglementé et non interdit en haute mer n'est pas pour autant adéquat. En effet, les routes et le trafic maritimes doivent être pris en compte lors du choix d'un point de mouillage en haute mer en dehors des zones réglementées, en particulier à proximité de dispositif de séparation du trafic.
BREIZH NEVEZ 1	2019-E-13	À bord des navires effectuant des voyages sur courte distance, la préparation des traversées doit être effectuée avec rigueur (conditions météorologiques, courant, routes tracées...).
BREIZH NEVEZ 1	2019-E-14	L'emploi d'un ECDIS dans des conditions de navigation par visibilité réduite et à l'approche des dangers fournit des indications supplémentaires particulièrement utiles.
LA LICORNE	2019-E-15	les manettes de gaz intégrées à un pupitre de barre n'ont pas les mêmes fonctionnalités de sécurité que les manettes latérales et nécessitent une période de familiarisation.
LA LICORNE	2019-E-16	lors de la livraison d'un nouveau matériel, l'installateur et le client doivent veiller à la remise de la documentation constructeur.
LA LICORNE	2019-E-17	une révision de la directive 2013/53/UE devrait être l'occasion : - d'inclure des exigences techniques relatives au cran de sûreté entre le point mort et l'embrayage des manettes de gaz des moteurs hors-bord, - d'étendre l'obligation aux pilotes de ces embarcations de se raccorder à un coupe-circuit, en définissant le niveau de performance attendu (longueur de ligne, technologie bluetooth, etc).

BLEU ET OR	2019-E-18	lorsque le capitaine décide de l'abandon du navire, les passagers et membres d'équipage doivent impérativement conserver leur gilet de sauvetage.
BLEU ET OR	2019-E-19	un capitaine de navire a autorité pour ne pas embarquer des passagers pouvant perturber le voyage.
BLEU ET OR	2019-E-20	tout capitaine de navire à passagers doit alerter le centre de coordination de sauvetage en mer lorsqu'un accident survient. L'utilisation de l'ASN est particulièrement adaptée.
BLEU ET OR	2019-E-21	la nuit ou par visibilité réduite, l'utilisation des équipements de navigation permet de prévenir les risques d'abordage ou d'échouement.
INSOMNIA	2019-E-22	Cet événement permet de rappeler aux skippers proposant des sorties récréatives en mer, en particulier dans un environnement idyllique, qu'ils sont responsables de la sécurité de leurs passagers et qu'il leur appartient de prendre les décisions adéquates pour ne pas les exposer aux dangers.
INSOMNIA	2019-E-23	L'évolution de la règle pourrait être d'imposer des places assises avec des prises de main, en privilégiant le positionnement dans le sens de la marche, pour tous les NUC à moteur effectuant une navigation hors zone abritée, quelle que soit leur vitesse d'exploitation.
MOMO	2019-E-24	Les expéditions maritimes menées par des plaisanciers notamment en conditions hivernales dans le golfe de Gascogne devraient être préparées en amont avec un examen approfondi de l'information donnée par les instructions nautiques.
MOMO	2019-E-25	Les plaisanciers ne disposent pas en temps réel de données sur la praticabilité de certains secteurs dangereux comme les passes de la Gironde ou celles de l'accès au bassin d'Arcachon, notamment lorsque la hauteur de houle est supérieure à 2 mètres.
MOMO	2019-E-26	Un retour d'expérience pourrait être tiré de cet événement concernant la mise en œuvre de moyens nautiques et aériens dans des conditions extrêmes.
AVEL VOR	2019-E-27	le manque de visibilité de la passerelle sur l'opération de largage du skiff pourrait être pallié par une caméra de surveillance CCTV ou un observateur muni d'une VHF.