

ENSEIGNEMENTS 2020

Navires	Numéros	Objets
PARADISE	2020-E-01	Lors de navigations dans des mers hostiles et lointaines, le navire doit être équipé et entretenu en conséquence.
PARADISE	2020-E-02	La préparation de la navigation doit comprendre des briefings et entraînements aux manœuvres d'urgence.
PARADISE	2020-E-03	Conçu à l'origine pour effectuer des convois, le rôle d'entreprise ne devrait pas être dévié pour transporter des passagers individuels payants.
PARADISE	2020-E-04	Il n'y a pas à la disposition du public de site internet indiquant les titres de sécurité détenus par les petits navires contrairement aux navires de commerce (Base de données Equasis).
JULIAN BIHAN	2020-E-05	La consommation par un marin de substances psychoactives qui affectent les activités sensorielles, la vigilance et la réactivité, constitue un danger très sérieux dans l'environnement à risque qu'est le pont de travail d'un navire de pêche.
JULIAN BIHAN	2020-E-06	La prévention des conduites addictives aux SPA dans le secteur maritime doit être poursuivie en associant l'administration dont le SSGM, l'IMP et les armateurs. Les actions devraient comporter un volet sensibilisation sur les risques et un volet répression pour lutter contre la consommation des substances illicites.
JULIAN BIHAN	2020-E-07	L'institut maritime de prévention, en liaison avec la Direction des affaires maritimes, propose une charte de prévention des conduites addictives dans les armements à la pêche , disponible sur leur site web. Tous les armements à la pêche sont invités à y adhérer.
JULIAN BIHAN	2020-E-08	Il est rappelé que le DUERP doit faire figurer l'évaluation des risques liés aux consommations de SPA.
JULIAN BIHAN	2020-E-09	Dans la réglementation actuelle sur la sécurité des navires, il est stipulé qu'un appareil de transmission de la voix assurant la liaison efficace avec les postes de manœuvre avant ou arrière du navire, doit être installé en timonerie lorsque la communication orale directe n'est pas possible (article 226-6.06 §3).

ENSEIGNEMENTS 2020

Navires	Numéros	Objets
AUSTRAL	2020-E-10	Être un bon nageur ne permet pas de s'affranchir du port du VFI.
AUSTRAL	2020-E-11	Une veille permanente à la passerelle, avec une surveillance régulière de la position des canots, aurait permis de détecter la position hors des limites définies par les consignes du capitaine.
MILLE SABORDS	2020-E-12	Le candidat néophyte à l'achat d'un bateau d'occasion devrait, par précaution, prendre l'avis d'un expert.
MILLE SABORDS	2020-E-13	Les chantiers navals devraient systématiquement rester fermes, vis-à-vis de leurs clients, lorsque leurs demandes ne vont pas dans le sens de la sécurité sans qu'ils en aient conscience.
MILLE SABORDS	2020-E-14	Le constructeur (Jeanneau) préconise un contrôle technique pour les embarcations très anciennes à coque en polyester.
CARRERA - PATRON JACK MORISSEAU	2020-E-15	L'ensemble verre, joint, structure perd de sa résistance initiale dans le temps.
CARRERA - PATRON JACK MORISSEAU	2020-E-16	Les techniques actuelles d'assemblage offrent plus « d'élasticité » à l'ensemble cadre-vitrage, et donc une meilleure capacité à absorber les chocs provoqués par les vagues.
CARRERA - PATRON JACK MORISSEAU	2020-E-17	La réglementation française, dispositions particulières aux navires de service public, dont les canots de sauvetage, (Chapitre 8.3.2 de la Division 222) établit « Lorsqu'il existe, dans la timonerie, une écoutille menant aux emménagements, il peut ne pas être prévu de surbau s'il est embarqué, pour chaque type de vitrage de passerelle, une tape résistante adaptée permettant de rétablir, de l'intérieur de la timonerie, une étanchéité suffisante en cas de bris de vitre. ». Cette disposition paraît peu adaptée. En cas de bris de vitre comme dans le cas présent, on imagine mal comment l'équipage pourrait être à même de mettre en place une tape de substitution.
AVEL VOR (naufage)	2020-E-18	Les résultats des calculs de choc attestent que le heurt d'un conteneur avec la carène peut créer une brèche mettant en péril la « survivabilité » d'un navire, même faisant route à vitesse modérée.
AVEL VOR (naufage)	2020-E-19	Une étude d'invasion du compartiment machine permettrait de valider l'hypothèse de la migration de l'eau de mer vers les locaux attenants (stabilité du navire après avarie).
AVEL VOR (naufage)	2020-E-20	Bien que les calculs de stabilité après avarie ne soient requis que pour les navires de pêche de plus de 100 mètres (Convention internationale de Torremolinos adoptée en 1993), une analyse probabiliste pour le calcul du « Niveau de sécurité global » du navire, aurait pris en compte la « Probabilité d'impact à cet endroit » (le compartiment machine).

ENSEIGNEMENTS 2020

Navires	Numéros	Objets
SEA EAGLE	2020-E-21	Les particularités non visibles des navires de conception standard doivent être connues des pilotes, afin qu'ils puissent anticiper leurs réactions en eaux resserrées.
SEA EAGLE	2020-E-22	Les règles internationales (OMI Goal Based standards) auxquelles doit répondre ce type de navire ne contiennent pas de prescription concernant la surface du gouvernail.
SEA EAGLE	2020-E-23	Les règles du Lloyd's Register (y compris les règles structurelles communes) ne stipulent pas de formule de calcul de la surface minimale de gouvernail requise. Celle-ci n'est donc pas validée lors de la phase d'approbation du plan par la société de classification.
RHODANUS	2020-E-24	Lorsqu'un marin ne dispose pas de façon chronique au moins du repos réglementaire au titre des conventions internationales STCW et MLC, 2006, il ne bénéficie pas du temps de détente et de sommeil suffisant pour éviter une fatigue excessive.
RHODANUS	2020-E-25	L'accident est la conséquence du non-respect de la réglementation internationale, notamment la convention SOLAS pour l'emploi systématique du système d'alarme de quart à la passerelle de navigation, la convention STCW pour la présence obligatoire de deux personnes en passerelle la nuit et la convention COLREG pour effectuer la veille en utilisant tous les moyens disponibles et adaptés aux circonstances et conditions existantes.
RHODANUS	2020-E-26	Un brevet STCW d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires d'une jauge brute égale ou supérieur à 500 devrait attester d'un niveau d'anglais minimum permettant à son détenteur de pouvoir communiquer avec les autres navires et les autorités côtières et portuaires.
RHODANUS	2020-E-27	L'État du pavillon devrait vérifier que sur ses navires exploités de façon similaire au RHODANUS, avec seulement deux officiers à faire le quart en passerelle, le safe manning délivré permette aux équipages de respecter les temps de repos minimums.