

Annexe D

ENSEIGNEMENTS TIRÉS DES RAPPORTS D'ENQUÊTES SIMPLIFIÉS (RES) PUBLIÉS EN 2013

ENSEIGNEMENTS 2013		
Navires	Numéros	Objets
ROSE DES VENTS	2013-E-001	Veiller au parfait état du calorifugeage et du capotage de l'ensemble des parties chaudes de l'échappement.
ROSE DES VENTS	2013-E-002	Privilégier les moteurs avec turbo-soufflante refroidie.
ROSE DES VENTS	2013-E-003	Les marins auraient intérêt à suivre les formations à la prévention et à la lutte contre l'incendie dans les centres agréés.
ROSE DES VENTS	2013-E-004	L'entretien de l'hydraulique (flexible et fixations) doit faire l'objet d'une attention particulière par le mécanicien du bord.
ROSE DES VENTS	2013-E-005	Rajouter des protections transparentes anti-projections en tant que de besoin.
SAINT-TUDY	2013-E-006	Pour les armements et équipages : cet incident a été bien géré par l'équipage en déclinaison d'une bonne politique de sécurité au sein de l'armement.
SAINT-TUDY	2013-E-007	Pour les armements et équipages : la maintenance des paliers doit être conforme aux préconisations du constructeur.
VIVALDI / LE BARON	2013-E-008	Chaque poste clé, lors de ces manoeuvres (barre, lancée de touline), doit être occupé par un marin expérimenté.
VIVALDI / LE BARON	2013-E-009	Porter les équipements de protection individuelle et accessoires de sécurité adaptés aux risques encourus.
CHRISTELLE MIKAEL	2013-E-010	Pour les patrons de navires goémoniers : avant appareillage, évaluer soigneusement les prévisions météo et choisir la zone de pêche en conséquence.
CHRISTELLE MIKAEL	2013-E-011	Pour tous les acteurs concernés par la sécurité des navires goémoniers (en référence au naufrage du CAP HORN le 24 mai 2004 dans le Chenal du Four, et de la BELLE ILENNE le 28 juin 2011 en Mer d'Iroise) : la cale ouverte présentant un risque majeur d'envahissement, il serait souhaitable que les professionnels de la filière conçoivent un type nouveau de goémonier, polyvalent ou non, limitant ce risque.
FEE DES MERS	2013-E-012	Cf. rapports du BEAmer (Palangrier PATXARAN, chalutier SAM BOAT) quant à la vulnérabilité des navires en bois peu compartimentés, même lorsqu'ils sont bien entretenus.
FEE DES MERS	2013-E-013	Les plaisanciers doivent s'assurer que leur VHF est en permanence en bon état de fonctionnement, le téléphone mobile ne pouvant se substituer à la VHF que dans certaines situations.

ENSEIGNEMENTS 2013		
Navires	Numéros	Objets
FEE DES MERS	2013-E-014	Le couteau dans le radeau de sauvetage était placé à proximité de la drisse, mais peu visible.
LES VIKINGS II	2013-E-015	Cet échouement résulte : raisemblablement d'une accumulation de fatigue durant la semaine, ce qui ne permet pas de conserver la vigilance nécessaire à la conduite du navire. S'agissant d'une pêche saisonnière, la durée minimale de repos à bord de ces navires de pêche est difficilement respectée.
LES VIKINGS II	2013-E-016	Cet échouement résulte : de la suppression des deux alarmes radar, et plus généralement de la non utilisation de tous les moyens mis à la disposition de l'homme de quart pour prévenir un accident (radars et sondeur). Il est à noter que le troisième matelot, assurant du quart, est inapte au commandement et à la veille. Il ne possède aucune qualification nautique.
LE PETIT CORSE	2013-E-017	Pour les patrons des navires de pêche : l'exploitation d'un navire de pêche doit se faire dans les limites de la charge autorisée.
LE PETIT CORSE	2013-E-018	Pour les constructeurs de navires de pêche et les centres de sécurité des navires : la hauteur de la sortie d'échappement doit être suffisante pour que cette sortie ne se trouve pas immergée d'une manière permanente, lorsque le navire est en charge.
LE PETIT CORSE	2013-E-019	Pour les constructeurs de navires de pêche et les centres de sécurité des navires : la résistance à la chaleur des pots de barbotage « waterlock » en matériau composite est insuffisante. A défaut d'un matériau supportant une forte élévation de température, une alarme thermique avec report en passerelle devrait être installée.
LE PETIT CORSE	2013-E-020	Pour les armateurs et les patrons des navires de pêche : des exercices d'utilisation des matériels de sauvetage doivent être régulièrement organisés.
BILLABONG / PURHA	2013-E-021	Le patron du BILLABONG n'aurait pas dû laisser l'homme de quart avec pour seule consigne, liée aux risques de croche, de ne pas s'écarter des routes tracées.
BILLABONG / PURHA	2013-E-022	L'homme de quart du BILLABONG aurait dû prévenir le patron au moment où il coupait la route du PURHA avant de lancer la giration vers le nord-ouest car il au-ra-it dû, à ce moment-là, anticiper que le tronçon suivant risquait d'être en route de collision avec le PURHA.
BILLABONG / PURHA	2013-E-023	Les matelots auxquels les patrons confient des tâches de quart effectif en passe-relle devraient avoir une formation minimale de façon à être capable de discerner-ment lorsque les ordres du patron ne sont plus applicables sans compromettre la sécurité.

ENSEIGNEMENTS 2013		
Navires	Numéros	Objets
BILLABONG / PURHA	2013-E-024	L'officier de quart du PURHA aurait dû observer que le BILLABONG était prati-quement en route de collision avec le CFL PROGRESS et que la situation risquait donc de changer. Ce type de situation incertaine se gère à la vue et requiert des officiers de quart une attention permanente permettant de réagir à temps.
BILLABONG / PURHA	2013-E-025	Il est indispensable que les officiers de quart maîtrisent suffisamment l'anglais pour ne pas être inhibés par un appel VHF.
BILLABONG / PURHA	2013-E-026	Il est nécessaire que les patrons et hommes de quart des navires de pêche admettent que bien qu'un navire en pêche soit privilégié, il n'est pas pour autant libre de changer de route sans avoir vérifié au préalable qu'il peut le faire sans risque de collision.
BILLABONG / PURHA	2013-E-027	L'effectif présent à bord du BILLABONG n'était pas conforme à la décision d'effectif en vigueur. La présence du stagiaire n'était pas connue de la DDTM, ce qui aurait pu avoir des conséquences pour l'organisation des recherches en cas de naufrage.
BILLABONG / PURHA	2013-E-028	L'AIS doit rester en fonction à bord des navires qui en sont équipés.
CHANTACO / L'ECLIPSE	2013-E-029	À bord des navires de commerce, les officiers de quart doivent être attentifs au risque de changement de cap inopiné des navires de pêche.
CHANTACO / L'ECLIPSE	2013-E-030	La concentration sur les tâches liées à la pêche ne doit pas s'exercer au détriment d'une veille attentive.
CHANTACO / L'ECLIPSE	2013-E-031	La qualité des enregistrements VDR des navires de commerce doit être contrôlée périodiquement (relecture d'une sauvegarde).
NEREE	2013-E-032	Pour les patrons des navires de pêche : le port du VFI a sans doute sauvé la vie du patron.
NEREE	2013-E-033	Pour les patrons des navires de pêche : lorsque le navire est à la mer, les sabords de décharge ne doivent pas être obturés.

ENSEIGNEMENTS 2013		
Navires	Numéros	Objets
CHIMERE	2013-E-034	Pour les patrons et armateurs de ligneurs : redoubler de vigilance aux abords des brisants, voire ne pas hésiter à quitter temporairement certaines zones, lorsque les conditions de mer sont particulièrement défavorables.
CHIMERE	2013-E-035	Pour les patrons et armateurs de ligneurs : l'efficacité des dispositifs spécialisés permettant à un homme tombé à la mer de se hisser seul à bord devrait être systématiquement testée sur les navires où ils sont installés. La mise en place de dispositifs fixes sur la coque devrait être privilégiée.
CHIMERE	2013-E-036	Pour les patrons et armateurs de ligneurs : le bon fonctionnement du DAHMAS installé à bord devrait être contrôlé au moins une fois par an par le fabricant ou son représentant et testé très fréquemment par l'équipage.
CHIMERE	2013-E-037	Pour les patrons et armateurs de ligneurs : la pêche dans des brisants devrait toujours se pratiquer à plusieurs navires, afin d'assurer un secours mutuel.
CHIMERE	2013-E-038	Pour les fabricants de DAHMAS et les organismes chargés de leur approbation : la mise au point d'un DAHMAS, permettant non seulement de transmettre et recevoir une alerte mais aussi de commander l'arrêt de la propulsion du navire, devrait être encouragée, notamment pour les navires dont l'effectif se compose d'un seul marin.
ALYA / KAPITAN ZHIKHAREV	2013-E-039	Pour les patrons des navires de pêche : avant de confier le quart, les patrons doivent s'assurer de la capacité de l'homme de quart à l'assurer, au vu de l'état de fatigue qu'il présente.
ALYA / KAPITAN ZHIKHAREV	2013-E-040	Pour les médecins des gens de mer : cet accident révèle une déficience relative à l'acuité visuelle qui n'a pu être détectée en visite médicale annuelle.
ALYA / KAPITAN ZHIKHAREV	2013-E-041	Pour les armateurs des navires de pêche : la réglementation relative aux périodes de congés et de repos doit être respectée.
APHRODITE	2013-E-042	L'assèchement de secours aurait peut-être donné le temps à la SNS 061 d'arriver avec ses puissants moyens d'assèchement et son plongeur afin d'étaler la voie d'eau.
APHRODITE	2013-E-043	Un carlingage au pied de l'échelle et le long du chassis moteur pour protéger le tuyau incriminé aurait proba-blement évité l'avarie.

ENSEIGNEMENTS 2013		
Navires	Numéros	Objets
APHRODITE	2013-E-044	La mauvaise accessibilité des vannes a eu pour conséquence de ne pas pouvoir contenir la voie d'eau à l'origine du naufrage, en l'absence d'une com-mande déportée accessible de l'extérieur du compartiment machine.
APHRODITE	2013-E-045	La non étanchéité des com-partiments rend ce type de navire très vul-nérable en cas de voie d'eau (Cf. rapports du BEAmer : Palangrier PATXARAN, chalu-tiers SAM BOAT et FÉE DES MERS, fileyeur PETIT COMÉDIEN...) même lorsqu'ils sont bien entretenus.
APHRODITE	2013-E-046	La position du radeau de sauvetage facilement accessible quelques soient les mouvements du navire a contri-bué aux bonnes conditions d'évacuation.
KEROULAN	2013-E-047	Poste de travail à risque pour un homme seul.
KEROULAN	2013-E-048	L'absence d'un système d'arrêt d'urgence de type coup de poing, à proximité du vireur, pouvant être mis en oeuvre par un marin droitier ou gaucher (sur la droite des tubes guide-ligne par exemple) a contribué à l'accident.
BOSCO	2013-E-049	Le port du VFI est obligatoire lors des opérations de pêche (réf : article 9 du décret n° 2007-1227 du 21 août 2007).
BOSCO	2013-E-050	La présence d'un couteau à portée de main est recommandée.
BOSCO	2013-E-051	La présence d'un passager à bord doit être déclarée aux Affaires Maritimes.
LILY FRANCOIS	2013-E-052	Le port du VFI est obligatoire pendant les opérations de pêche (Décret 2007-1227 du 21 août 2007).
LILY FRANCOIS	2013-E-053	Le navire ne doit pas prendre la mer sans permis de navigation et titres de sécurité en cours de validité.
LILY FRANCOIS	2013-E-054	Même lorsque cela n'est pas obligatoire à bord des navires de plaisance, l'équipement de télécommunication VHF doit être en état de marche lorsqu'il est installé. Le patron doit en maîtriser l'usage.
JESSICA LUCIE	2013-E-055	Le navire ne doit pas prendre la mer sans permis de navigation et titres de sécurité en cours de validité.
JESSICA LUCIE	2013-E-056	Le système de détection d'incendie doit être contrôlé périodiquement par un professionnel agréé (Division 110, article 110.8).
JESSICA LUCIE	2013-E-057	Il est souhaitable, même si la réglementation ne l'imposait pas lors de leur mise en service, d'équiper les navires de cette taille d'un dispositif d'extinction fixe de l'incendie dans le compartiment machine.

ENSEIGNEMENTS 2013			Objets
	Numéros	Navires	
	2013-E-058	JESSICA LUCIE	En cas d'incendie, en particulier dans le compartiment machine, il est indispensable de priver l'incendie de carburant (vannes de sectionnement d'arrivée de gas-oil) et de comburant (fermeture des entrées d'air, arrêt de la ventilation éventuelle).
	2013-E-059	NAUSICAA et SALVATORE CAFIERO	À l'évidence, les règles 5, 8a et 15 de la COLREG n'ont pas été correctement appliquées. Le BEAmer rappelle aux hommes de quart à bord de tous les navires qu'ils doivent respecter la COLREG.
	2013-E-060	TI PIERRE	Pour les patrons de navires pratiquant la pêche à la coquille Saint-Jacques en Baie de Saint-Brieuc : respecter les conditions et les limites d'exploitations indiquées sur le permis de navigation.
	2013-E-061	TI PIERRE	À l'administration chargée du contrôle des pêches et aux institutions professionnelles : de mettre fin aux créneaux horaires de pêche à la coquille Saint-Jacques en Baie de Saint-Brieuc tels qu'ils sont organisés actuellement, générateurs de nombreux accidents, au profit d'un autre dispositif permettant aux marins pêcheurs de travailler sereinement tout en permettant les contrôles (rappel).
	2013-E-062	LE POULBOT	La manœuvre des engins de pêche lourds, tels que les agrès de pêche à la coquille Saint-Jacques, reste dangereuse et demande en toutes circonstances beaucoup de vigilance.
	2013-E-063	CY THERE 1	Dès lors que l'équipage d'un chaland aquacole dont les auxiliaires et la propulsion sont en service, est appelé à s'éloigner du navire pour d'autres tâches à proximité, la présence d'un détecteur de fumée sonore dans le poste de conduite serait judicieuse.
	2013-E-064	CY THERE 1	Les caractéristiques de la mousse d'isolation sous un tableau de bord devraient être à faible pouvoir propagateur de flamme et ne pas dégager une trop grande quantité de fumée ou de gaz toxiques.
	2013-E-065	CY THERE 1	Le propriétaire ou l'exploitant du navire est invité à faire connaître au centre de sécurité des navires compétent, au plus tard lors des visites périodiques, les dysfonctionnements constatés en cours d'exploitation.
	2013-E-066	ÎLE AU MOINES et IZENAH 1	Un minimum de deux marins embarqués semble la pratique usuelle de l'armement, correspondant au minimum nécessaire à l'exploitation en toute sécurité de ces navires. Les décisions d'effectif doivent être revues en conséquence et présentées au visa de l'administration.
	2013-E-067	ÎLE AU MOINES et IZENAH 1	La visibilité de la timonerie à bord de la barge doit être préservée.

ENSEIGNEMENTS 2013		
Navires	Numéros	Objets
ÎLE AU MOINES et IZENAH 1	2013-E-068	Un contact VHF entre les deux navires avant chaque appareillage aurait été souhaitable afin d'éviter de se croiser dans la partie la plus étroite du port (entre les réchauds et le môle).
ÎLE AU MOINES et IZENAH 1	2013-E-069	Améliorer le balisage de la plature de récifs Les Réchauds, de manière à mieux visualiser le chenal disponible pour un éventuel croisement.
MEN BRIAL	2013-E-070	La rapidité de la propagation de l'incendie n'a pas permis à l'équipage d'appliquer la bonne procédure pour lutter contre l'incendie. Néanmoins, les exercices pratiques réguliers de lutte contre l'incendie doivent être encouragés en complément de la formation de base à la sécurité.
MADISON	2013-E-071	Les conditions météorologiques assez dures pour un navire de moins de 12 m peuvent expliquer cet accident.
MADISON	2013-E-072	La manœuvre des engins de pêche à la coquille Saint-Jacques (bâton et dragues associées) est dangereuse et demande en toutes circonstances beaucoup de vigilance.
RODIN	2013-E-073	Les mesures prises par l'armement (séquence des opérations de récupération des embarcations, vigilance lors des opérations à risques effectuées après une période d'arrêt technique, amélioration des équipements des brigadiers) constituent une réponse adaptée à l'événement.
L'OCEANIDE et MUSTANG II	2013-E-074	Le non-respect de la règle 5 COLREG (per-manence de la veille) a conduit à cet abordage.
L'OCEANIDE et MUSTANG II	2013-E-075	Le navire privilégié en pêche n'est pas dispensé de manœuvrer pour éviter une collision (règle 17-d COLREG).
ÎLE DE GROIX et ACADIE	2013-E-076	La vitesse doit être adaptée aux conditions rencontrées, notamment en cas de visibilité réduite (règle 19 b COLREG).
ÎLE DE GROIX et ACADIE	2013-E-077	Une communication par VHF entre les capitaines de la compagnie afin de préciser leurs intentions respectives, à l'approche de la zone de croisement, aurait permis d'éviter l'abordage.
ÎLE DE GROIX et ACADIE	2013-E-078	La présence de marins à l'avant des navires par temps de brume présente un risque pour leur sécurité en cas d'abordage.
ÎLE DE GROIX et ACADIE	2013-E-079	Les bords doivent disposer de cartes électroniques à jour.
SAINT SIFFREIN	2013-E-080A	Un essai du fonctionnement de la commande de la machine lors du transfert de celle-ci sur un aileron aurait permis de déceler le dysfonctionnement de la commande moteur.

ENSEIGNEMENTS 2013		
Navires	Numéros	Objets
SAINT SIFFREIN	2013-E-081A	Une protection des boutons de commandes de l'arrêt d'urgence des moteurs serait utile afin d'éviter de les actionner par inadvertance.
RAYMOND ELISE IV	2013-E-80	L'équipage des chalutiers, par mauvais temps, doit être particulièrement prudent lors de la manœuvre des engins de pêche, notamment dans les phases identifiées les plus accidentogènes et décrites dans le DUP.
DELTA D'OC	2013-E-81	Au patron : modifier la rédaction du DUP pour tenir compte du retour d'expérience suite à cet incendie.
DELTA D'OC	2013-E-82	Au patron : positionner deux masques respiratoires à proximité d'un des extincteurs en passerelle.
DELTA D'OC	2013-E-83	Au patron : améliorer les relations avec le Centre de sécurité gestionnaire du navire (antenne de Martigues).
DELTA D'OC	2013-E-84	A l'Administration : se conformer strictement aux articles du décret 84-810 modifié et de la division 130 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié au sujet de la délivrance ou du renouvellement des titres de sécurité.
EDOUARD FRANCOIS et VOLGO DON 5038	2013-E-85	A l'Administration : améliorer les procédures de travail entre le siège du CSN et l'antenne de Martigues.
EDOUARD FRANCOIS et VOLGO DON 5038	2013-E-86	Les patrons des navires de pêche ne doivent brancher leurs pilotes automatiques qu'après avoir paré les navires de commerce au mouillage.
LA LICORNE	2013-E-87	Assurer en permanence une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes.
LA LICORNE	2013-E-88	Le navire ne possède pas de cloison étanche. Si la coque en avait été dotée, il est probable que le bateau n'aurait pas coulé.
LA LICORNE	2013-E-89	Cet événement souligne le bien fondé du port de VFI en opérations de pêche.
ALF	2013-E-90	Il convient d'adapter la vitesse aux conditions météorologiques.
ALF	2013-E-91	Il convient d'adapter la vitesse aux conditions météorologiques.
ALF	2013-E-92	Un contrôle régulier des chaînes et des éléments connexes (manilles, osilletons, tirants) devrait être réalisé.
ALF	2013-E-93	Le port d'un casque aurait pu atténuer la gravité des blessures.
ALF	2013-E-94	Le DUP présent à bord devra être complété et prendre en compte les risques d'accidents corporels susceptibles d'être provoqués par les différents appareils et complété des risques liés aux paquets de mer et plus particulièrement lors des manœuvres en situations dégradées.