

Annexe E

Enseignements tirés des rapports d'enquêtes simplifiés (RES) publiés en 2014

ENSEIGNEMENTS 2014		
Navires	Numéros	Objets
VIA EUROS	2014-E-01	Une intervention en urgence sur un circuit dont s'échappe de la vapeur exige une protection adaptée aux risques de brûlure.
NIDAGAS III / LA PELLE ADMIRAL 2	2014-E-02	Le pilote d'une embarcation de plaisance à moteur de plus de 4,5 kW (6 ch) doit détenir le permis de plaisance prévu sauf dans le cadre de la réglementation pour la formation agréée et la conduite accompagnée.
NIDAGAS III / LA PELLE ADMIRAL 2	2014-E-03	Les responsables des clubs nautiques doivent s'assurer que le personnel d'encadrement possède les qualifications et l'expérience nécessaire pour assurer la responsabilité des activités sollicitées (recommandations FFV).
NIDAGAS III / LA PELLE ADMIRAL 2	2014-E-04	Sur la rade de Marseille, l'augmentation du trafic maritime, commerce et plaisance, ainsi que l'évolution des usages et des comportements conduisent à la multiplication des situations à risque.
MAJESTY	2014-E-05	Le bon fonctionnement du tiller n'a pas été testé avant l'approche du port. L'utilisation de la barre à roue en entrée de port aurait été plus sécurisante.
MAJESTY	2014-E-06	À bord depuis peu, le patron n'avait pas une connaissance suffisante des particularités de l'entrée du port de Fécamp et du système de commande de barre de ce navire pour faire face à une situation d'urgence.
MAJESTY	2014-E-07	Le propulseur d'étrave aurait dû être démarré avant de franchir les jetées.
BOREE-AL	2014-E-08	Pour les armateurs : le DUP doit pouvoir être lu et compris par l'ensemble des membres d'équipage.
BOREE-AL	2014-E-09	Pour les patrons pêcheurs : lors de la manœuvre du train de pêche, le rappel de la consigne de s'éloigner des câbles lors de leur mise en tension aurait permis d'éviter l'accident.
BOREE-AL	2014-E-10	Pour les patrons pêcheurs : les procédures d'alerte SAR doivent être respectées, le CROSS géographiquement compétent doit être informé sans délai des accidents et événements de mer.
LE JADYS	2014-E-11	Les patrons de navires de pêche à la coquille Saint-Jacques sur le gisement du large de Saint-Brieuc doivent prendre en compte la nature des fonds à proximité du plateau rocheux de Barnouic.
FLORENCE DOMINIQUE	2014-E-12	Un compartimentage aurait permis de contenir l'envahissement d'eau.
FLORENCE DOMINIQUE	2014-E-13	Les bordés des navires en bois doivent faire l'objet de contrôles réguliers et de réparations immédiates si nécessaire.
EXCALIBUR	2014-E-14	L'EXCALIBUR aurait dû signaler sa situation dégradée au CROSS spontanément.
EXCALIBUR	2014-E-15	La présence à bord d'un coupe-câble aurait permis de libérer le navire de sa croche.
EXCALIBUR	2014-E-16	Le BEA mer relève l'ano-malie du non déclenchement du radeau de sauvetage.
AN DIVELIOUR	2014-E-17	Il est important que l'historique précisant les conditions particulières d'exploitation puisse être entretenu.
AN DIVELIOUR	2014-E-18	La route suivie doit être adaptée aux conditions de mer et de chargement du navire.
AN DIVELIOUR	2014-E-19	Pour les armateurs des navires de pêche : leur navire devrait être doté, dès que possible, d'une balise de détresse de nouvelle génération équipée d'un GPS intégré (référence 2013-R-024 : navire TOIRETTE). Actuellement et selon l'Agence Nationale des Fréquences (ANFR), seulement 32% des navires de pêche disposent d'une balise avec un « récepteur GPS ».
ST HUBERT II	2014-E-20	Le test annuel de l'alarme voie d'eau ne garantit pas le bon fonctionnement de cette installation. Les contrôles avant appareillage devraient comprendre un test de cette alarme.
ST HUBERT II	2014-E-21	Dans ce cas, des photos illustrant les prescriptions relevées lors de la visite spéciale à sec auraient été utiles.
ST HUBERT II	2014-E-22	Le cloisonnement de ce type de navire (coque en bois de longueur inférieure à 12 m) est insuffisant.
ST HUBERT II	2014-E-23	Malgré le contrôle annuel du radeau de survie, son dispositif de déclenchement manuel n'a pas fonctionné.
PRINS BERNHARD	2014-E-24	L'incendie a pu être maîtrisé rapidement grâce à la présence à bord d'un officier connaissant bien le navire.
ANDRE LEDUC	2014-E-25	Le fonctionnement en mode dégradé de l'ouverture et de la fermeture des panneaux d'accès au trunk a créé les conditions de l'accident corporel.
SYMPHONIE DE LAMER	2014-E-26	Le port du VFI a permis au matelot d'être récupéré en toute sécurité.

SYMPHONIE DE LAMER	2014-E-27	Les conditions d'exploitation indiquées sur le permis de navigation semblent difficiles à respecter dans les conditions actuelles de la pratique autorisée de la pêche à la coquille Saint-Jacques en Baie de Saint-Brieuc (cf. notamment le rapport d'enquête concernant le naufrage du TI PIERRE, le 12 février 2013).
SYMPHONIE DE LAMER	2014-E-28	Le maintien à bord du matériel de pêche au chalut a contribué à la dégradation de la stabilité du coquiller.
PASCAL PAOLI	2014-E-29	Dans le cadre des opérations de chargement et de déchargement, la répartition des tâches et leur coordination entre le manutentionnaire et les services de l'armateur doivent faire l'objet d'une procédure écrite et respectée.
PASCAL PAOLI	2014-E-30	Un équipement de signalisation visuelle et sonore du recul du tracteur aurait permis au matelot de comprendre un instant plus tôt que la manœuvre n'était pas terminée.
PASCAL PAOLI	2014-E-31	L'intervention des pompiers dont la caserne est située à l'intérieur du GPMM aurait probablement permis de gagner du temps pour la prise en charge du blessé.
MÉDITERRANÉE	2014-E-32	Les marins nouvellement embarqués à bord des navires dont les emménagements sont situés en dessous du pont de franc-bord doivent être systématiquement formés à l'utilisation des portes étanches.
MÉDITERRANÉE	2014-E-33	Lorsque les portes étanches sont fermées par raison de sécurité, elles ne doivent pas être manipulées localement. Le cheminement d'un compartiment à l'autre doit être effectué par les escaliers, via le pont de franc-bord.
JOLENN	2014-E-34	À bord des petits navires (longueur de 12m), les conséquences d'accidents ou d'avaries, mais également d'incidents relativement mineurs peuvent être aggravées par la difficulté de circulation dans les emménagements et la machine.
ATTALAYA-BERRIA	2014-E-35	L'embarquement de flèches de marquage potentiellement dangereuses et leur utilisation par des personnels non-marins, peu habitués aux mouvements des navires, peut s'avérer très risqué si des précautions drastiques ne sont pas prises.
ATTALAYA-BERRIA	2014-E-36	Les chaussures non antidérapantes portées par la personne embarquée n'étaient pas adaptées.
GIROLATA 1 et un catamaran	2014-E-37	Une information précise doit être fournie lors de la location par le loueur au locataire sur les risques liés à l'occupation du plan d'eau, notamment le trafic aux abords du port de la Pointe Rouge.
GIROLATA 1 et un catamaran	2014-E-38	La visibilité limitée sur l'arrière des travers depuis la passerelle du GIROLATA 1 doit être compensée par une veille adaptée.
GIROLATA 1 et un catamaran	2014-E-39	Une veille visuelle et auditive appropriée adaptée aux circonstances et conditions existantes doit être assurée par tous les navires de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.
GIROLATA 1 et un catamaran	2014-E-40	L'attention doit être portée sur le développement du service saisonnier des vedettes à passagers dans le secteur de la Pointe Rouge et plus généralement dans la rade de Marseille eu égard aux autres activités présentes sur le plan d'eau.
FRANCOIS CECILE	2014-E-41	Aux armateurs et aux patrons des navires de pêche : de ne prendre la mer qu'avec ses titres de sécurité en cours de validité (décret 84-810 du 30 août 1984 modifié art 4).
SCUDERIA	2014-E-42	Aux capitaines et aux hommes de quart : qu'il convient de mettre en fonction systématiquement les alarmes sonores et visuelles de l'ensemble des équipements de sécurité et d'aide à la navigation, et en particulier du système d'alarme de vigilance de quart à la passerelle même dans les situations où la navigation semble être sécurisée.
SCUDERIA	2014-E-43	Aux capitaines et aux hommes de quart : qu'ils doivent utiliser « tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes » et effectuer des corrélations entre les informations fournies par les aides à la navigation.
SCUDERIA	2014-E-44	À l'armateur des navires armés à la pêche au large : de veiller au respect des temps de pause à l'issue d'une période de 6 heures de travail (art 19 du Décret n°2005-305 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer)
MOUSETRAP	2014-E-45	La nécessité d'un chef de projet responsable de la coordination de toutes les étapes de la réalisation d'un yacht de grande plaisance
MOUSETRAP	2014-E-46	L'intégration d'un arceau de sécurité sur le flybridge des yachts de grande plaisance permettrait de protéger l'équipe de quart en cas de démantèlement.
MOUSETRAP	2014-E-47	Il appartient aux capitaines de yachts de grande plaisance de s'assurer que leurs équipiers respectent impérativement le domaine d'emploi spécifié.
L'ENFANT SORCIER	2014-E-48	La navigation dans les abords immédiats de stations balnéaires implique une veille attentive.
L'ENFANT SORCIER	2014-E-49	Dans les « briefings » de mise en route par les loueurs, l'accent doit être mis sur l'extrême dangerosité de la baignade au large au-delà des 300 mètres, dans les zones de navigation fréquentées.
NINJA II	2014-E-50	La présence du groupe moto-hydraulique à essence à l'intérieur d'un espace confiné comme la timonerie a contribué à l'explosion, au moment de l'ouverture du bouchon, en l'absence de mesures préventives.

NINJA II	2014-E-51	Un deuxième extincteur, situé hors de la timonerie, aurait permis de lutter plus efficacement contre l'incendie.
LE SOLEAL	2014-E-52	Surveiller en permanence les indications du sondeur dans les passages délicats, notamment lorsqu'ils sont peu ou pas fréquentés.
LE SOLEAL	2014-E-53	Redoubler de vigilance pour l'exploitation des cartes dont la bathymétrie est particulièrement ancienne.
CONDOR RAPIDE	2014-E-54	Le port d'un casque avec jugulaire aurait certainement permis de protéger plus efficacement la tête du marin lors de sa chute.
CONDOR RAPIDE	2014-E-55	La qualité médiocre des communications entre la passerelle et la plage arrière (matériel utilisé, phraséologie employée) n'a pas permis, apparemment, d'avoir la rapidité es-comptée pour effectuer la manœuvre adéquate.
CYGOGNE	2014-E-56	Une centrale de détection incendie, si elle avait été présente à bord, aurait permis d'alerter plus précocement l'homme de quart et le reste de l'équipage. Elle serait souhaitable sur les navires anciens.
DUBAI FAITH	2014-E-57	La qualité de la transmission de l'information entre capitaine et pilote et entre pilotes est un élément de base de la sécurité des manœuvres portuaires.
DUBAI FAITH	2014-E-58	La capacité de manœuvre du DUBAI FAITH n'a pas été suffisamment appréciée par le pilote compte tenu de la hauteur d'eau et du courant.
DUBAI FAITH	2014-E-59	Une étude des risques de collision des navires avec les ouvrages ou les outillages portuaires permettrait, dans le cadre des Documents Uniques de Prévention des risques des entreprises ou organismes concernés, de rechercher des mesures de prévention pertinentes.
TORIG RU 2	2014-E-60	La réserve de stabilité et la hauteur de franc-bord étaient insuffisantes en situation normale et a fortiori en situation dégradée.
TORIG RU 2	2014-E-61	Le périmètre du DUP pour les navires de pêche polyvalents a vocation à prendre en compte les risques liés aux différents métiers pratiqués.
TORIG RU 2	2014-E-62	Les utilisateurs de VFI à flottabilité additionnelle doivent pratiquer régulièrement des autocontrôles pour s'assurer du bon fonctionnement du matériel (voir information disponible sur le site internet de l'institut maritime de prévention : www.imp-orient.com).
L'EMERAUDE I et PRASIDENT	2014-E-63	Pour assurer la veille permanente en passerelle ou réaliser l'opération de transfert de combustible, le patron aurait dû mobiliser un de ses hommes d'équipage.
LES 6 FRERES DE LUCIE	2014-E-64	Dès que le filet est pris dans une hélice, ou dans des situations d'urgence (mauvais temps à proximité de la côte ou des hauts fonds), il convient d'avoir le réflexe de mouiller l'ancre qui doit être en état et disponible rapidement.
LES 6 FRERES DE LUCIE	2014-E-65	La vigilance doit être accrue lors des opérations de relevage ou de calage des filets dans une zone rendue dangereuse par des conditions météorologiques dégradées.
LES 6 FRERES DE LUCIE	2014-E-66	Une remorque adaptée aux caractéristiques de son navire doit être disponible à bord.
LE PAPILU	2014-E-67	En l'absence de certitude quant à l'origine des perforations constatées sur la coque, malgré un choc ressenti en mer, il n'est pas possible de dégager un enseignement à ce propos. Avant appareillage, par exemple, un contrôle visuel de la coque aurait pu permettre d'identifier une situation anormale.
LE PAPILU	2014-E-68	L'exploitation des fonctionnalités et des alarmes sonores et visuelles des appareils d'aide à la navigation (radar, sondeur) aurait alerté le patron du risque encouru.
STANG	2014-E-69	En absence de visibilité (brume), le GPS et la carte marine sont nécessaires.
STANG	2014-E-70	Le port d'une brassière de sauvetage homologuée, dans les conditions rencontrées, améliore fortement les chances de survie.
ARAFENUA	2014-E-71	Tout navigateur qui constate un écart entre la réalité observée et les informations présentées dans les cartes et ouvrages est invité à le signaler : - au coordonnateur national délégué (CND) de la zone concernée dont les coordonnées figurent sur le site internet du SHOM (www.shom.fr/les-services-en-ligne/information-nautique/avertissements-urgents-de-navigation/), si cet écart doit être porté à la connaissance des navigateurs dans les délais les plus brefs car il conditionne la sécurité de la navigation ; - directement au SHOM (par le site de remontées d'information (http://infonaut.data.shom.fr/) ou par courriel adressé à nautique@shom.fr), si l'écart constaté ne justifie pas l'émission d'un avertissement urgent aux navigateurs.
PANAMERA	2014-E-72	Aux armateurs : le suivi de l'état de la coque et des structures attachées des navires appartenant à des armements qui ne disposent pas de savoir-faire propres doit être confié au niveau des examens et travaux à des chantiers ou ateliers reconnus par les professionnels pour leurs compétences.
PANAMERA	2014-E-74	Aux patrons des navires de pêche : des exercices de sécurité, incluant la lutte contre les voies d'eau, doivent être réalisés périodiquement. Les possibilités et limites des différents moyens de lutte doivent en particulier être connues.

PANAMERA	2014-E-75	À tous les acteurs de l'entretien du navire et de son suivi (armateur, Bureau Veritas, Affaires maritimes, chantiers) : loin de se contenter d'exercer à minima chacun ses prérogatives propres, tous les acteurs concernés doivent échanger et coopérer pleinement dans le souci du maintien du navire en bon état.
LE SQUALE II et GWENVIDIK	2014-E-76	Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage (règle 5 de la COLREG - Veille).
LE SQUALE II et GWENVIDIK	2014-E-77	L'activation des alarmes anticollision participe à l'application de la règle 5 de la COLREG.
LE SQUALE II et GWENVIDIK	2014-E-78	Un compartimentage aurait sans doute permis de contenir l'envahissement d'eau (cf. notamment les rapports du BEAmer : LE PETIT COMÉDIEN, LA LICORNE, FLORENCE DOMINIQUE).
BAIE DES ANGES	2014-E-79	La présence à bord d'un mécanicien, conformément à la décision d'effectif, aurait permis une meilleure gestion de la panne de commande de la machine, tout particulièrement en situation dégradée.
BAIE DES ANGES	2014-E-80	L'absence de port, dès l'échouement, d'une combinaison de survie ou d'une brassière aurait pu aggraver les conséquences de cet événement.
BAIE DES ANGES	2014-E-81	Une pratique périodique du mouillage, à l'initiative du patron, lui aurait permis, ainsi qu'à son équipage, d'en être plus familier.
LE SOLEIL	2014-E-82	Pour les patrons-pêcheurs à la coquille Saint-Jacques : veiller à ce que l'état du matériel utilisé ne se détériore pas dans le temps (usure, déformation, oxydation), ce qui constitue une alerte avant la rupture ; ne pas utiliser des équipements qui sont inadaptés à l'usage prévu : eau de mer, surcharges ponctuelles, efforts transversaux ou de torsion ; d'une manière générale, s'assurer que les normes de sécurité soient bien prises en compte lorsqu'ils décident de modifier le gréement de pêche et de prendre conseil auprès des personnes ou entités compétentes.
L'OKEANOS	2014-E-83	Il convient que le patron effectue un suivi de la navigation avec attention et rigueur, quand celle-ci est effectuée dans des zones à risques
L'OKEANOS	2014-E-84	Le compartimentage des navires de pêche, même anciens, est souhaitable.
ALEXIS	2014-E-85	Les paramètres météo (diffusion CROSS) et océanographiques, au regard des caractéristiques du navire, doivent être pris en compte lors de la planification du voyage.
ALEXIS	2014-E-86	Un compartimentage aurait sans doute permis de contenir l'envahissement d'eau (cf. notamment les rapports du BEAmer : LE PETIT COMÉDIEN, LA LICORNE, FLORENCE DOMINIQUE). Par ailleurs une vigilance particulière est à apporter à l'état de corrosion des carvelles.
ALEXIS	2014-E-87	La ligne de mouillage doit être disponible et pouvoir être rapidement mise en œuvre et la procédure maîtrisée.
ALEXIS	2014-E-88	L'éclairage du navire a permis de localiser rapidement le naufragé à proximité.
PENN KALET	2014-E-89	Le port du VFI en opérations de pêche a permis au marin d'être récupéré plus facilement.
PENN KALET	2014-E-90	La bonne coordination à bord, dans le respect d'une procédure connue de récupération d'homme à la mer (DUP), a permis de sauver rapidement le marin.
PENN KALET	2014-E-91	L'information du CROSS compétent doit être respectée et faite dès que possible.
GUYENNE	2014-E-92	Il est nécessaire, en toutes circonstances, d'observer un temps de ventilation suffisant avant tout lancement de chaudière à brûleur.
GUYENNE	2014-E-93	En référence au Code des Transports Article R.1621-12 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre : « Les autorités de l'État et de ses établissements publics ainsi que celles des collectivités territoriales pour les services de transport et les infrastructures dont elles ont la charge, informent sans délai le bureau d'enquêtes compétent des événements, accidents ou incidents mettant en cause gravement la sécurité des personnes, notamment lorsqu'ils impliquent les transports effectués par des professionnels. Pour l'exercice de leurs missions, les bureaux d'enquêtes peuvent faire appel à l'ensemble des services de l'État compétents dans leurs domaines respectifs. »