



Recommandation de sécurité No. 165

Date de la publication 07.09.2021

No. reg. du rapport final 2016042003

Déficit de sécurité

Le 20 avril 2016, vers 13h09, le bateau à moteur Albis (MS Albis) de la Compagnie de navigation du lac de Zurich (ZSG) est entré en collision avec le débarcadère lors d'une manœuvre d'accostage à Küsnacht (ZH). Suite à la collision, plusieurs personnes ont été blessées. Le bateau et l'embarcadère ont subi d'importants dégâts matériels.

La collision du MS Albis avec le débarcadère de Küsnacht le 20 avril 2016 est due à l'échec du transfert des commandes de marche au poste de pilotage arrière.

Faute d'enregistrements de paramètres importants pour l'enquête sur l'accident, il n'a pas été possible de déterminer de manière définitive si des facteurs purement techniques ou purement humains en étaient la cause.

Les facteurs ayant contribué à l'accident sont :

- des décisions et des ordres de priorité inappropriés concernant
 - le moment du passage du poste de pilotage principal au poste de pilotage latéral pour la prise de commandement, ce qui a entraîné peu de marge pour des imprévus ;
 - la forte accélération juste avant la manœuvre d'accostage depuis le poste de pilotage principal, compte tenu de la distance, de l'angle d'approche par rapport au ponton d'amarrage et de la topologie donnée.
- un manque d'entraînement concernant d'éventuelles pannes de système.
- des directives et des contrôles inappropriés ou manquants, voire un monitoring lacunaire dans l'entreprise concernant
 - des procédures, des concepts et des formations comprenant la sensibilisation aux défaillances des systèmes et aux procédures d'urgence à mettre en œuvre, et qui donnent aux conducteurs de bateaux l'occasion de traiter de manière répétée ces questions importantes pour conduire des bateaux à passagers en toute sécurité ;
 - la mise en œuvre des enseignements tirés des annonces relatives à la sécurité.

Les risques suivants ont été identifiés :

- Les limites de la disponibilité technique de la commande ne sont pas suffisamment prises en compte dans les processus d'exploitation existants.
- Il n'existe pas de scénario « Défaut / panne de la commande du moteur ».
- Les données nécessaires à l'analyse des causes et à une amélioration durable du système ne sont pas collectées.
- La ZSG ne dispose d'aucun concept de développement et de suivi d'un système de gestion de la sécurité. En particulier, la compagnie

ne vérifie pas que toutes les connaissances acquises en matière de sécurité de la navigation soient lues et comprises par les conducteurs de bateaux et que les instructions correspondantes soient appliquées.

- Les incidents liés à la sécurité et devant être signalés ne sont pas communiqués à l'OFT en raison d'instructions non actualisées de la ZSG. L'OFT ne peut donc pas assumer pleinement sa fonction de surveillance, pourtant essentielle pour la sécurité du système.

Les informations relatives à la sécurité sont saisies et diffusées par différents canaux. Toutefois, ces informations ne sont pas systématiquement analysées en vue d'identifier les risques potentiels et de les évaluer. Par exemple, des informations techniques sont publiées sur des panneaux d'affichage, des rapports de dommages comprenant des enseignements et des instructions importants sont consignés dans des classeurs sur les bateaux. Aucun contrôle n'est effectué pour savoir si les conducteurs de bateaux reçoivent, comprennent et appliquent les informations élémentaires et importantes pour eux, et le niveau de connaissance individuel ne peut pas être vérifié. Il n'est donc pas possible de détecter rapidement les déficits et de les corriger ponctuellement.

Recommandation de sécurité

L'Office fédéral des transports (OFT) devrait veiller à ce que les compagnies de navigation soient tenues de développer et de mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité. Celui-ci devrait notamment garantir que des risques éventuels soient identifiés, recensés et évalués, que les mesures à prendre soient définies et des corrections initiées. Ce faisant, il s'agit notamment de prendre en compte la saisie, la diffusion et le contrôle d'efficacité des informations relatives à la sécurité.

Destinataire

Bundesamt für Verkehr

Etat de l'implémentation

Partiellement mise en œuvre. L'Office fédéral des transports (OFT) confirme que la thématique de la culture de la sécurité selon le modèle ERI fait actuellement l'objet de différents ateliers internes. À partir de 2022, l'OFT intégrera ce thème dans le programme de surveillance lors des audits réalisés dans le cadre de la gestion des risques auprès des compagnies de navigation.

Rapport final concernant la recommandation de sécurité

[Vorbericht](#)
[Schlussbericht](#)