

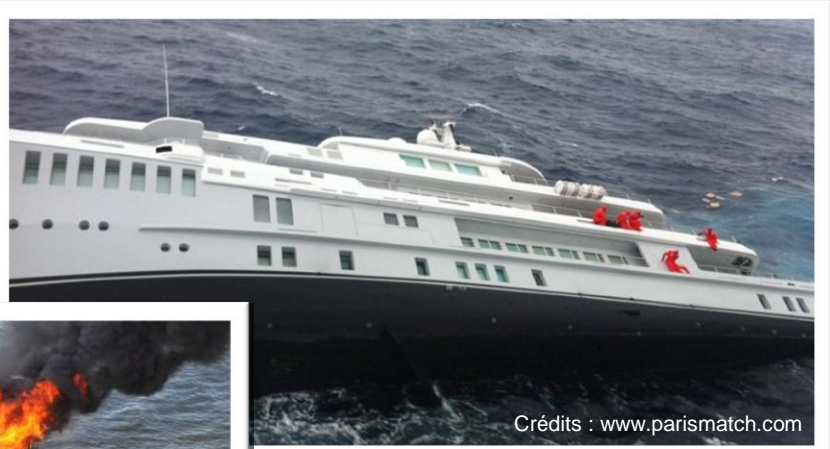


Rapport d'activité 2013

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Publié : mars 2014

Rapport d'activité 2013



Annexes:

- A.** Classification des événements de mer par le code de l'OMI pour la conduite des enquêtes de sécurité maritime ;
Obligations de la directive 2019/18/CE sur la conduite des enquêtes après accident.
- B.** Le travail d'enquête 2013.
- C.** Recommandations émises dans les rapports d'enquête technique RET publiés en 2013 et suites données.
- D.** Enseignements tirés des rapports simplifiés RES publiés en 2013.
- E.** Coopération internationale. Principaux événements de mer 2013.
- F.** Recommandations et rappels fondamentaux ;
Bilan de cinq années d'accidents à la pêche.

L'année 2013

En 2013, le processus en évolution, mis en place par le *BEA*mer pour effectuer le filtrage et le tri des événements de mer, a permis de prendre en compte plus particulièrement 56 accidents de mer qui ont fait l'objet d'une enquête technique / de sécurité maritime, chiffre en hausse avec un nombre de victimes (personnes décédées) comparable à l'année passée.

Parallèlement à ses travaux d'investigation et d'enquête, le *BEA*mer a poursuivi les actions engagées :


➤ **Au plan international avec :**

- L'application attentive de l'ensemble des dispositions de la directive 2009/18/CE sur la conduite des enquêtes après accident (transposition en dernier lieu par le décret n° 2012-668 du 4 mai 2012) ;
- La participation au cadre de coopération permanente, prévu par la même directive (réunion PCF3 en juillet 2013 au siège de l'EMSA à Lisbonne) ;
- La participation aux différents groupes de travail de l'EMSA sur l'interprétation de la directive et l'évolution de la base de données partagées (EMCIP) ;
- La participation au 22^{ème} Marine Accident Investigators International Forum (MAIIF) en octobre 2013 regroupant les bureaux d'enquête au niveau mondial ainsi qu'au 9^{ème} Forum européen E-MAIIF en septembre et à divers séminaires.

➤ **Au plan national avec :**

- Les interventions/conférences dans plusieurs instances (CEDRE, ENSEM, ENSAM, experts...) en vue de porter les messages de sécurité ;
- La publication de La Synthèse des études SIREHNA et DGA Techniques hydrodynamiques suite au naufrage du chalutier *L'ÉPAULARD* en 2011 ;
- La poursuite de la participation au programme « SOS stabilité » jusqu'à la publication de l'étude à l'automne 2013 ;
- Enfin, l'attention des professionnels de la pêche mérite d'être appelée à nouveau sur la *synthèse des recommandations récurrentes*, bilan de cinq années d'enquêtes conduites par le *BEA*mer.

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Daniel LE DIREACH
Directeur du *BEA*mer



Le *BEA*mer

Le *BEA*mer est un organisme permanent spécialisé à compétence nationale. Il est certifié ISO 9001 depuis 2009.

Il comprend une équipe centrale de 9 personnes à Paris (6 cadres dont 5 enquêteurs et 3 personnels administratifs). En sus, depuis le 01^{er} septembre 2013, un enquêteur complète provisoirement l'effectif. Cette équipe est renforcée d'un réseau local d'une vingtaine d'enquêteurs non-permanents et experts, commissionnés pour effectuer des enquêtes en lien avec les enquêteurs permanents du siège. En fonction des événements, le *BEA*mer peut faire appel à d'autres experts, choisis en raison de leurs compétences particulières.

Hors salaires et hors indemnités de vacation des enquêteurs non permanents et experts, le budget annuel de fonctionnement aura été en dotation initiale de 72 500 euros (55 000 euros en dotation finale), auquel il convient d'ajouter un budget de 19 000 euros pour les frais de déplacements (indemnités et transport).

L'année 2013 aura permis d'orienter et de pérenniser nos actions quotidiennes engagées résolument à la mise en œuvre effective de la directive 2009/18/CE du 23 avril 2009. Les travaux de transposition de cette directive dans les textes nationaux par la modification du décret 2004-85 du 26 janvier 2004 en 2012 et l'intégration de la loi 2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après évènement de mer dans le Code des transports ont permis une large clarification des objectifs, de la réalisation et du déroulement des enquêtes après événements de mer.

Le cadre des missions du *BEA*mer

Le *BEA*mer a trois missions essentielles :

- la conduite des enquêtes techniques / de sécurité maritime sur l'ensemble des événements de mer, afin d'en tirer les enseignements permettant d'améliorer la sécurité maritime ;
- le recueil, l'exploitation et la diffusion des informations relatives aux pratiques et aux enseignements de retour d'expérience sur les événements de mer ;
- et enfin, la réalisation des études et recherches en matière de retour d'expérience et d'accidentologie.

Il a compétence principale pour intervenir sur les navires battant pavillon français de par le monde (pêche, commerce et plaisance).

D'une manière générale, la remontée d'information vers le *BEA*mer provient essentiellement des services dépendants du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : les CROSS qui sont les sources d'information principale, les centres de sécurité des navires et les capitaineries des ports. Les délégations à la mer et au littoral au sein des directions départementales des territoires et de la mer contribuent d'une manière significative à l'information du *BEA*mer sur les accidents du travail.

Toutefois, pour s'assurer d'une remontée d'informations la plus complète sur les événements de mer, depuis fin 2013, le *BEA*mer propose aux capitaines (et aux armements) prioritairement des navires de commerce ainsi que des navires de pêche de plus de 15 mètres qui le souhaitent, un support de déclaration d'événement de mer susceptible d'être retourné, une fois renseigné, directement au *BEA*mer par messagerie. Il est accessible sur son site internet qui est prévu évoluer en 2014.

Synthèse de l'activité

Les événements 2013

En 2013, 153 événements de mer les plus significatifs ont été enregistrés dans la base principale de données du *BEA*mer (CUMULUS).

On distingue 128 événements qui ont impliqué chacun un seul navire : 33 de commerce, 1 de plaisance avec équipage, 76 de pêche (dont 44 de longueur inférieure à 15 m et 32 de longueur supérieure à 15 m) et 18 de plaisance de loisir.

25 abordages (50 navires) complètent cette liste. On dénombre 6 pêche/plaisance, 4 commerce/plaisance, 7 pêche/commerce, 2 pêche/pêche, 3 commerce/commerce et enfin 3 plaisance/plaisance.

Les 128 événements précités peuvent être répartis selon la classification OMI (confère [annexe A](#)) : **très grave** 43, **grave** 41, **moins grave** 22 et **incident** 22. Ils ne comptabilisent qu'une faible partie (15) des accidents du travail à bord des navires professionnels (pêche, commerce, plaisance avec équipage), ceux qui ont fait l'objet d'une enquête de sécurité maritime par le *BEA*mer.

En ce qui concerne les 25 abordages, on distingue :

- très grave** : 5 impliquant 1 navire de commerce, 5 navires de pêche (dont 4 de longueur inférieure à 15 m et 1 de longueur supérieure à 15 m) et 4 navires de plaisance ;
- grave** : 6 impliquant 5 navires de commerce, 3 navires de pêche (dont 2 de longueur inférieure à 15 m et 1 de longueur supérieure à 15 m) et 4 navires de plaisance ;
- moins grave** : 8 impliquant 8 navires de commerce, 6 navires de pêche (dont 4 de longueur inférieure à 15 m et 2 de longueur supérieure à 15 m) et 2 navires de plaisance ;
- incident** : 6 impliquant 3 navires de commerce, 3 navires de pêche (dont 2 de longueur inférieure à 15 m et 1 de longueur supérieure à 15 m) et 6 navires de plaisance.

56 des 153 événements de mer ont fait l'objet d'une enquête technique / de sécurité maritime avec rapports complets (15) ou rapports simplifiés (41). Ce nombre est très supérieur à celui de 2012 (39) et légèrement au-dessus des années 2011 (46) et 2010 (49). Le nombre de victimes (10) en lien avec les 56 événements de mer reste comparativement du même ordre de grandeur que celui des années passées.

La hausse du nombre d'enquêtes ouvertes en 2013 s'explique en partie par le fait que dès le 1^{er} janvier 2013, le BEAmer s'est volontairement intéressé à un suivi plus fin des accidents corporels / professionnels en vue d'accentuer le nombre d'enquêtes jusqu'alors limité aux accidents avec victimes.

Après une évaluation préalable, en rapport avec des accidents mortels, graves ou redondants, 15 enquêtes ont été conduites dont 5 au commerce et 10 à la pêche incluant 2 enquêtes avec victimes dont 1 homme à la mer. **511** autres accidents du travail ont été en complément enregistrés dans une autre base de données spécifique.

Dès 526 accidents ainsi recensés, 1/5^{ème} a fait l'objet d'un compte rendu d'événement de mer (SITuation REPort) d'un CROSS. Pour le reste la remontée d'information s'est faite essentiellement par les délégations à la mer et au littoral au sein des DDTM.

Trois familles d'accidents corporels semblent récurrentes et mériteraient une attention de la part de l'ensemble des acteurs concernés :

- Glissade, mouvement de plateforme, chute, franchissement de seuil, descente d'échelle (30%) ;
- Opération du train de pêche, manipulation du matériel de pêche (25%) ;
- Faux mouvement, déplacement ou soulèvement de matériel et poids divers (20%).

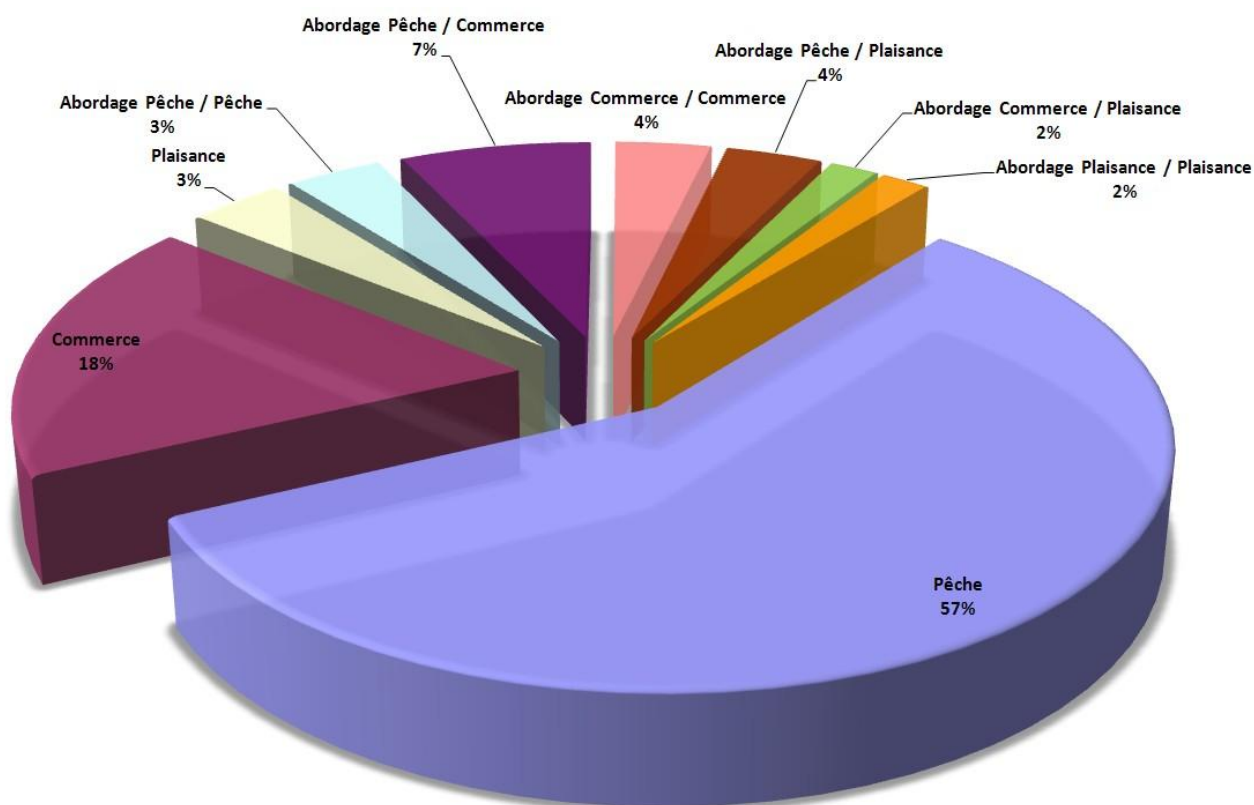
Les acteurs concernés sont invités à prendre connaissance des informations accessibles sur le site Internet de l'Institut Maritime de Prévention (IMP) qui joue un rôle essentiel de contributeur au développement d'une culture de prévention au sein des entreprises des risques encourus : www.imp-lorient.com. Le BEAmer rappelle pour sa part la plaquette publiée fin 2012 à l'attention des Fileyeurs « Prévenir les accidents au filage » et en ligne sur son site internet.

Plusieurs événements avec victimes ont impliqué des navires de plaisance. Le BEAmer regrette de ne pouvoir ouvrir plus systématiquement d'enquête, notamment lorsqu'il y a des victimes, réservant en priorité les enquêtes aux événements de mer entrant dans le champ d'application de la directive 2009/18/CE, celle-ci excluant la plaisance de loisir et les navires de pêche de longueur inférieure à 15 m.

Le nombre de naufrages de navires de pêche reste très important, majoritairement après des voies d'eau d'origines diverses. Les navires de pêche sont concernés dans les 2/3 des cas, soient seuls, soient avec des navires de commerce ou de plaisance, pourcentage constant depuis plusieurs années.

L'augmentation apparente du nombre de voies d'eau et la diminution des naufrages peuvent s'expliquer par une discrimination plus sensible des causes et des conséquences d'un événement.

Répartition des événements sur les 56 enquêtes ouvertes en 2013



Le tableau ci-après présente la répartition des enquêtes de sécurité maritime ouvertes par grandes catégories d'événement donnant lieu soit à des rapports complets (RET) ou à des rapports simplifiés (RES) :

RET : Enquête de sécurité maritime, ou Enquête Technique après Accident (ETA), donnant lieu à un Rapport d'Enquête Technique incluant des **recommandations**.

RES : Enquête de sécurité maritime, anciennement investigation préliminaire, donnant lieu à un Rapport d'Enquête Simplifié incluant des **enseignements**.

Types d'accidents	Abordages	Accidents corporel du travail et à personnes	Chavirements	Rupture de mât ou d'amarrage. Contact	Échouements	Hommes à la mer	Incendies Explosion	Naufrages	Talonnages	Voies d'eau	Total
Plaisance	-	-	-	1 RET	-	1 RES	-	-	-	-	1 RET 1 RES
Commerce	-	4 RES	1 RET	1 RET 1 RES	2 RET	-	1 RET	-	-	-	5 RET 5 RES
Pêche	-	1 RET 9 RES	1 RES	1 RES	1 RET 2 RES	1 RET	1 RET 5 RES	1 RET 2 RES	-	1 RET 6 RES (1)	6 RET 26 RES
Pêche - Pêche	2 RES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 RES
Pêche - Commerce	1 RET 3 RES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 RET 3 RES
Commerce - Commerce	2 RES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 RES
Pêche - Plaisance	2 RET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 RET
Commerce - Plaisance	1 RES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 RES
Plaisance - Plaisance	1 RES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 RES
Total 2013	12	14	2	4	5	2	7	3	0	7	56
2012	6	4	2	1	1	2	6	11	3	1	39
2011	5	3	3	1	10	4	9	8	1	2	46

(1) Les événements de mer en rapport avec le RET et les 6 RES « voies d'eau » ont tous conduit à un naufrage.

Le travail d'enquête 2013 est présenté en [annexe B](#).

La coopération internationale

La nécessité d'une collaboration internationale dans le domaine des enquêtes sur les accidents maritimes est avérée de plus en plus.

Elle est d'autant plus favorisée et sollicitée que son cadre est défini par le code de l'OMI pour la conduite des enquêtes de sécurité maritime, la directive européenne 2009/18/CE et par le règlement d'exécution (UE) 651/2011 de la commission qui adopte les règles de fonctionnement du cadre de coopération permanente.

En 2013, le BEAmer a coopéré avec plusieurs bureaux étrangers dans le cadre d'enquêtes conduites principalement par lui. Il a aussi transmis des informations préliminaires ou en apportant son concours dans le cadre d'évaluations préalables ou d'enquêtes ouvertes par ses homologues étrangers, pour des événements de mer survenant dans les eaux territoriales ou intérieures françaises ou en eaux internationales si des intérêts français étaient en jeu, au sens du Code de l'OMI pour la conduite d'enquête.

Une liste non exhaustive des principaux événements de mer survenus en 2013 ayant conduit à une coopération internationale est présentée en [annexe E](#).

Les études

À la suite du naufrage du chalutier de 19,50 m *L'ÉPAULARD*, le 21 janvier 2010, le *BEA*mer a réalisé une enquête technique. Les informations recueillies au cours de l'enquête, ainsi que le calcul de stabilité réglementaire, n'avaient pas permis d'identifier d'une manière certaine les causes du chavirement ayant conduit au naufrage. Un certain nombre d'hypothèses ont été émises et, selon l'armateur, la cause du chavirement ne pouvait être qu'externe au navire. C'est dans ce contexte particulier que le *BEA*mer a fait réaliser une étude de stabilité dynamique par la société d'ingénierie navale SIRENHA et par la Délégation Générale de l'Armement, Techniques hydrodynamiques (ex Bassin des carènes). Le document publié en décembre 2013 sur le site internet du *BEA*mer est une compilation du résultat de ces deux études, menées indépendamment, et avec des outils de simulation différents. Outre la synthèse que le lecteur peut effectuer lui-même, des mesures applicables à la conception du navire et pendant son exploitation sont proposées en conclusion.

En parallèle, le rapport final SIRENHA du projet « SOS stabilité », dont le *BEA*mer a été partenaire associé, a été publié en octobre 2013. Pour mémoire, la stabilité dynamique des petits navires de pêche était le cœur de cible de cette étude. Le *BEA*mer, fortement impliqué dans les analyses d'accidents, à l'origine d'un certain nombre d'actions dans le domaine, était intéressé par les résultats du projet. À ce titre, et avec l'accord des partenaires du projet, il a été informé de l'avancement tout au long de celui-ci, et invité à participer aux réunions d'avancement.

Les recommandations

Dans les 14 rapports d'enquête techniques publiés au cours de l'année 2013, le BEA mer a émis 58 recommandations (une même recommandation pouvant être adressée à plusieurs destinataires) à destination :

- des administrations et autorités maritimes (18) ;
- des armements des navires concernés (11) ;
- des armements, patrons et équipages (19) ;
- des concepteurs de navires ou fournisseurs d'équipements (7) ;
- des services divers tels que SHOM, INRS, Météo France et plongeurs (5) ;
- des sociétés de classification (2).

Elles se répartissent entre les catégories suivantes :

1 - PÊCHE

Bonnes pratiques professionnelles

- 2013-R-37 : avant de faire intervenir des plongeurs pour libérer les hélices engagées par les filets ou les orins, bien analyser la situation et privilégier la demande de remorquage ;
- 2013-R-39 : surveillance visuelle constante entre plongeurs en intervention pour dégager hélice.

Communications, langue

- 2013-R-28 : à la senne tournante : disposer une caméra d'observation de la coursive arrière tribord lorsque celle-ci n'est pas directement visible depuis la passerelle ;
- 2013-R-38 : prévoir un système de communication phonique entre les plongeurs et le responsable en surface.

Conduite du navire de pêche

- 2013-R-10 : vigilance par mauvais temps ;
- 2013-R-13 : utilisation de l'ensemble des aides et équipements de navigation disponibles ;
- 2013-R-14 : la veille ne souffre pas d'interruption ;
- 2013-R-15 : application de la COLREG règle 17 ;
- 2013-R-16 : marques de pêche portées à bon escient ;
- 2013-R-50 : ne pas mouiller au vent d'une côte, la nuit en attente du virage, quand les conditions météo sont dégradées mais privilégier la prise de cape.

Équipements collectifs, survie, sauvetage

- 2013-R-24 : doter les navires de balises équipées de GPS intégrés ;
- 2013-R-25 : réexaminer, en liaison avec les fabricants, la fiabilité des largueurs hydrostatiques.

Management, ISM, gestion de crise mode dégradé

- 2013-R-26 : actualiser régulièrement le Document unique de Prévention (DUP) en s'appuyant sur le retour de l'expérience des accidents et d'abord sur l'analyse des risques dans une perspective de prévention ;
- 2013-R-27 : appliquer en cas d'urgence la procédure de consultation radio-médicale avec le CCMM du CHU Purpan à Toulouse ;
- 2013-R-51 : s'assurer que les marins présents à bord sachent désactiver le cas échéant les sécurités et relancer le moteur. Une information dans ce sens doit leur être donnée dès leur embarquement.

Conception de navire

- 2013-R-12 : faire évoluer les exigences réglementaires concernant la stabilité des navires aux grands angles ;
- 2013-R-29 : résoudre à la senne tournante, l'incompatibilité des opérations de remorquage du navire par le skiff, en particulier pendant les coups de senne, avec la présence de l'échappée arrière de la machine et du local de barre dans la zone balayée par la remorque ;
- 2013-R-49 : limiter le positionnement en hauteur dans les passerelles des appareillages lourds ou de les scinder afin de ne pas constituer un seul bloc, et d'améliorer d'un point de vue général leur fixation ;
- 2013-R-52 : imposer une protection adaptée du stop d'urgence du moteur.

2 - COMMERCE

Bonnes pratiques professionnelles

- 2013-R-30 : utiliser l'ensemble des équipements d'aide à la navigation installés avec corrélation systématique ;
- 2013-R-42 : éviter les amarrages « courts » et d'étudier la solution des amarres de poste pour les navires à grand fardage en hivernage à la digue du large (port de Marseille) ;
- 2013-R-47 : aux patrons des petits navires de charge à fond plat : tenir dûment compte des conditions de mer et des zones de brisants ;
- 2013-R-53 : les instruments de navigation non approuvés par l'OMI doivent être utilisés avec prudence, et les positions doivent être recoupées systématiquement par d'autres systèmes homologués (radar), notamment dans les zones de navigation resserrées ou à proximité de la terre ;

- 2013-R-54 : alerter, plus encore, les officiers en formation sur les risques inhérents à l'utilisation des aides électroniques (en particulier le GPS) sans recoupement avec l'observation visuelle et le radar.

Communications, langue

- 2013-R-31 : respecter les procédures SMDSM pour les communications détresse et de sécurité.

Conduite du navire

- 2013-R-57 : élaborer des procédures écrites pour que soit préservée, en passerelle, la qualité de la veille et la concentration nécessaire à la pratique de la navigation, en particulier pendant les manœuvres et dans les zones de navigation délicates.

Administration chargée de la sécurité maritime

- 2013-R-48 : être suffisamment explicite pour des petits navires de charge à fond plat sur les conditions d'exploitation à respecter, en prenant notamment en compte les conditions météorologiques et les dangers inhérents aux zones fréquentées, ces conditions devant être rappelées sur le permis de navigation.

Documentation nautique balisage

- 2013-R-55 : tenir à jour la documentation cartographique, notamment électronique et les instructions nautiques, étant souligné que le recours à cette documentation doit être fait avec le souci d'utiliser la meilleure source disponible dans la zone géographique fréquentée ;

- 2013-R-56 : rééditer la carte SHOM 6497 dans le système géodésique WGS84 ;

- 2013-R-58 : coordonner l'expression de besoins en informations nautiques et en balisage dans les TAAF en liaison avec les acteurs maritimes concernés par la navigation dans ces zones.

Management, ISM, gestion de crise, mode dégradé

- 2013-R-32 : engager une démarche de gestion de la sécurité adaptée aux petits navires à passagers, inspirée du code ISM ;

- 2013-R-36 : de mener à bien les études et mesures telles que calculs – modélisation navire – vent – courant, permettant de déterminer les limites de l'amarrage, permettre son amélioration et réglage des aussières sur les tambours de force, vérification et entretien des tambours de freins (état de surface) et familiariser les équipages aux conditions de fonctionnement aux limites des possibilités des treuils électro-hydrauliques ;

- 2013-R-41 : lors des arrêts techniques des navires mettre en place, en concertation, des protocoles encadrant les opérations prévues lors des essais à la mer ;

- 2013-R-42 : renforcer les dispositions permettant à un navire en hivernage de faire face à une situation dégradée prévisible ;

- 2013-R-43 : conserver le VDR en fonction pour préserver les données lorsque le navire est en hivernage et, a minima, en cas de situation dégradée prévisible ;

- 2013-R-44 : coordonner l'étude d'un plan d'actions à mettre en œuvre en cas de prévisions météorologiques exceptionnelles, notamment pour les navires désarmés ou en hivernage ;

- 2013-R-46 : préciser, par voie réglementaire (Code des ports maritimes), les dispositions permettant à un navire en hivernage de faire face à une situation dégradée prévisible.

Incendie

- 2013-R-40 : accorder un soin particulier à la conception, à la surveillance et à l'entretien des composants des circuits de transport de calories par l'huile thermique, compte tenu de l'inflammabilité des fluides utilisés.

VTS, autorités terrestres, services météorologiques

- 2013-R-34 : mieux appréhender les conséquences du passage de fortes dépressions météorologiques en vue de mieux préciser les règles d'accès au port et d'appareillage en temps utile si nécessaire ;

- 2013-R-35 : élaborer un plan d'urgence pour les navires à grand fardage, en cas de forte tempête et de risque de rupture de l'amarrage.

3 - PLAISANCE AVEC ÉQUIPAGE PROFESSIONNEL ET SERVITUDE

Navire / équipements : maintenance, transformations

- 2013-R-02 : déclarer les modifications apportées au navire ;

- 2013-R-08 : présence de l'administration à l'expérience de stabilité ;

- 2013-R-09 : déclarer les modifications apportées au navire.

Conception de navire

- 2013-R-01 : déployer des procédures de travail dès la construction inspirées des normes ISO 2001 ;

- 2013-R-03 : s'affranchir des contraintes esthétiques si contraires à la sécurité du navire ;

- 2013-R-04 : proscrire le choix d'architectures si contraires à la sécurité du navire ;

- 2013-R-05 : faire évoluer les dispositions réglementaires en incluant dans division 242 la référence à la règle 21 de la convention internationale sur les lignes de charge ;

- 2013-R-06 : faire évoluer les dispositions réglementaires en incluant dans la division 242 une étude de stabilité, proche de celle de la division 211 pour les navires à passagers, notamment les conséquences d'une brèche mineure ;

- 2013-R-17 : confiner les batteries d'embarcations à propulsion électrique dans un compartiment dédié étanche et doté d'une ventilation naturelle en communication directe avec l'extérieur ;

- 2013-R-18 : aux concepteurs d'embarcations à propulsion électrique de présenter à l'administration un dossier de conception correspondant à l'activité prévue par l'acquéreur ;

- 2013-R-19 : doter les chargeurs de batteries d'embarcations à propulsion électrique d'une alarme s'activant en cas de défaut sur le circuit de charge ;

- 2013-R-20 : réactualiser la norme NF EN 50272-3 en l'adaptant aux contraintes de la propulsion marine ;

- 2013-R-21 : étudier l'adaptation de la division 236 aux embarcations à propulsion électrique construites pour la plaisance et destinées à un usage de servitude portuaire.

Équipements collectifs, survie : sauvetage

- 2013-R-07 : faire évoluer les dispositions réglementaires en incluant dans la division 242 l'obligation d'emport d'un VDR (doté d'une capsule avec largueur hydrostatique et flotteur) sur les navires d'une jauge de plus de 500.

Autorités portuaires

- 2013-R-22 : prendre en compte les risques induits par la proximité des différents postes de ravitaillement portuaires, selon les types d'énergie.

Les **recommandations** de sécurité formulées par le *BEA*mer dans les rapports d'enquêtes font l'objet du suivi suivant :

1. Les recommandations dites « à vocation générale » sont portées à l'attention de « tous » par la publication du rapport d'enquête sur le site internet du *BEA*mer.
2. Les recommandations adressées à l'Administration font l'objet d'un suivi dans le cadre du Comité d'Analyse Technique et de Suivi (CATS) qui se réunit une à deux fois par an. Ce comité est placé sous la présidence du directeur des Affaires Maritimes.
3. Les recommandations adressées à un destinataire (ex : l'armateur du navire) en particulier font l'objet d'une fiche d'appréciation et de retour d'expérience annexée à la diffusion du rapport avec un délai de réponse maximal de trois mois.
4. Les recommandations adressées à des destinataires étrangers recueillent rarement un retour vers le *BEA*mer.

Le tableau récapitulatif en **annexe C** fait état de la situation des **recommandations** 2013 à la date du dernier CATS tenu en décembre 2013 pour des enquêtes publiées jusqu'en novembre 2013. La liste des **enseignements** émis dans les rapports simplifiés est également présentée en **annexe D**.

Conclusion

Comme les années précédentes, une grande partie des rapports publiés au cours de l'année 2013, pour des événements survenus entre janvier 2012 et juin 2013, ont concerné aux deux tiers le secteur de la pêche.

Dans ce secteur, le caractère récurrent d'un certain nombre de facteurs d'accidents (veille, pratiques professionnelles, situations d'urgence, formation, etc.) reste toujours d'actualité. La synthèse de ces observations est à nouveau présentée en **annexe F**.

Une analyse plus précise des diverses recommandations devrait permettre en 2014 de programmer des études ou la réalisation de notices de sensibilisation aux accidents de mer.

Annexe A

CLASSIFICATION OMI DES ÉVÉNEMENTS DE MER

CHAMP D'APPLICATION ET OBLIGATIONS ISSUES DE LA DIRECTIVE 2019/18/CE

Le **Code de l'OMI pour la conduite des enquêtes de sécurité maritime** (résolution MSC.255 (84) adoptée le 16 mai 2008 publiée par le décret n°2010-1577 du 16 décembre 2010) distingue pour les accidents aux navires entrant dans le champ de ses conventions :

- Les « **accidents très graves** » sont des accidents survenus à des navires qui entraînent la perte totale du navire, des pertes en vies humaines ou une pollution grave dont la définition, telle qu'arrêtée par le Comité de la protection du milieu marin à sa trente-septième session (MEPC 37/22, paragraphe 5.8), est la suivante :

« une " pollution grave " est un cas de pollution qui, tel qu'évalué par l'État ou les États côtiers touchés ou par l'État du pavillon, selon qu'il convient, a, pour le milieu marin, des conséquences néfastes très importantes, ou qui aurait eu de telles conséquences si des mesures de prévention n'avaient pas été prises ».

- Les « **accidents graves** » sont des accidents survenus à des navires qui ne répondent pas aux critères d'un « accident très grave » et qui sont dus à un incendie, une explosion, un abordage, un échouement, une avarie par contact, une avarie due au gros temps, une avarie causée par les glaces, une fissuration de la coque ou une défectuosité présumée de la coque entraînant :
 - une immobilisation des machines principales, des dommages importants dans les locaux d'habitation, des dommages de structure graves, tels qu'une brèche dans la coque sous la flottaison, etc., rendant le navire inapte à prendre la mer (le navire est dans un état qui ne correspond pas pour l'essentiel aux dispositions des conventions applicables et qui présente un danger pour le navire lui-même et pour les personnes à bord, ou encore un danger excessif pour le milieu marin) ;
 - ou une pollution (quelle qu'en soit l'ampleur) ;
 - et/ou une panne nécessitant un remorquage ou le secours de services côtiers.

- Les « **accidents moins graves** » sont des accidents qui ne répondent pas aux critères d'un "accident très grave" ou d'un "accident grave" et qui englobent également, aux fins de l'enregistrement des renseignements utiles.
- Les « **incidents de mer** », ceux-ci comprennent quant à eux les « événements potentiellement dangereux » et les « quasi-abordages ».

Le Code de l'OMI classe également la famille d'accidents corporels, selon leur gravité, en quatre catégories :

- L' « **accident corporel professionnel très grave** » lorsqu'il y a décès de la personne dans une période inférieure à un mois par rapport à la date de l'accident ;
- L' « **accident corporel professionnel grave** » lorsqu'un arrêt de travail de plus de 72 heures est prononcé dans un délai inférieur à 7 jours par rapport à la date de l'accident ou dans le cas d'une hospitalisation de plus de 24 heures ;
- L' « **accident corporel professionnel moins grave** » qui résulte d'un arrêt de travail de moins de 72 heures prononcé dans un délai inférieur à 7 jours par rapport à la date de l'accident ;
- L' « **incident corporel professionnel** » dans les autres situations.

La **directive 2009/18/CE du 23 avril 2009** transposée en dernier lieu par le décret n°2012-668 du 4 mai 2012, établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes, s'applique aux accidents et incidents de mer qui impliquent des navires battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne, surviennent dans la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État membre ou mettent en jeu d'autres intérêts importants de l'État membre.

Elle ne s'applique pas notamment aux accidents et incidents de mer qui impliquent uniquement des bateaux de plaisance à des fins non commerciales ou des navires de pêche d'une longueur inférieure à 15 m.

Elle prévoit l'obligation d'enquête pour les accidents de mer très graves et dans le cas d'accidents graves une évaluation préalable afin de décider de la nécessité ou non de procéder à une enquête de sécurité. Dans le cadre de tout autre accident ou incident de mer, l'organisme d'enquête décide seul de procéder ou non à une enquête de sécurité.

Annexe B

LE TRAVAIL D'ENQUÊTE 2013

Au cours de l'année 2013, **15 enquêtes techniques après accident ont été ouvertes** :

Directive 2009/18/CE obligation enquête ou après évaluation préalable	Codification OMI	Date	Événement	Description
OUI obligation enquête	Accident au navire très grave	23.01.2013	<i>GALAAD</i>	Chavirement d'un ponton de 24,16 m par une déferlante entre Belle-Île et Quiberon (deux victimes) .
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	30.01.2013	<i>CIUDAD DE CADIZ</i>	Échouement d'un roulier de 126,51m dans l'est du port de Mostyn (Pays de Galles) suite à une rupture d'amarrage.
OUI Obligation enquête	Accident au navire très grave	27.03.2013	<i>MOUSETRAP</i>	Démâtage d'un catamaran de grande plaisance de 33,50 m en route de Saint-Martin (Antilles françaises) vers la Méditerranée (une victime) .
OUI Obligation enquête	Accident au navire très grave	08.04.2013	<i>LOIC-LUCAS / AMBASSADEUR</i>	Naufrage d'un coquillier de 15,88 m à l'entrée de la voie montante du DST du Pas de Calais. Présomption d'abordage avec un navire de charge danois de 110,78 m.
OUI Obligation enquête	Accident corporel très grave	12.06.2013	<i>FRANCOIS CECILE</i>	Chute à la mer d'un marin d'un fileyeur de 17,90 m en action de pêche au large de l'embouchure du Rhône (une victime) .
OUI Obligation enquête	Accident corporel très grave	22.06.2013	<i>LE BATTANT</i>	Accident du travail sur un chalutier de 20,79 m en action de pêche au large des Sables d'Olonne (une victime) .
NON	Accident au navire très grave	15.07.2013	<i>PERLE NOIRE / FIFI</i>	Abordage entre une barge conchylicole de 11,99 m en route et une embarcation de plaisance de 4,00 m stoppée en dérive sur l'Étang de Thau (une victime) .
NON	Accident au navire très grave	02.08.2013	<i>L'ENFANT SORCIER / GAP IV</i>	Abordage entre un fileyeur de 10,36 m en route et une vedette de plaisance de 4,28 m stoppée aux abords de Royan (une victime) .

OUI Obligation enquête	Accident au navire très grave	03.08.2013	<i>CYGOGNE</i>	Incendie suivi du naufrage d'un chalutier de 17,03 m à 38 milles au N-W de Fécamp, à l'entrée de la voie montante du dispositif de séparation de trafic du Pas de Calais.
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	28.08.2013	<i>SCUDERIA</i>	Échouement d'un chalutier de 20,60 m à Lankidden Cove en Cornouailles anglaise en route pour rejoindre ses lieux de pêche.
NON	Accident au navire moins grave	03.09.2013	<i>FROMVEUR II</i>	Échouement d'un navire à passagers de 43,60 m sur les roches de la Basse Réal à l'approche de l'île de Molène.
NON	Accident au navire moins grave	20.09.2013	<i>LE SOLEAL</i>	Échouement d'un navire à passagers de 142,10 m le long des côtes russes de la province de Tchoukotcha.
OUI Obligation enquête	Accident au navire très grave	03.11.2013	<i>PANAMERA</i>	Voie d'eau suivi du naufrage d'un chalutier de 20,60 m dans le SE du Cap Lizard à 25 milles en route vers le port de Saint-Quay-Portrieux.
OUI Obligation enquête	Accident au navire très grave	29.11.2013	<i>BAIE DES ANGES</i>	Échouement ayant conduit à la perte totale d'un chalutier de 16,42 m lors de son entrée au port du Tréport.
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	22.12.2013	<i>GUYENNE</i>	Explosion d'une chaudière à bord d'un pétrolier chimiquier de 119,85 m en cours d'opérations commerciales, port de Lavéra, Marseille.

Parmi les enquêtes en cours, **14 enquêtes techniques après accident ont pu être closes** en 2013 et les rapports correspondants RET mis en ligne sur le site www.beamer-france.org :

Directive 2009/18/CE obligation enquête ou après évaluation préalable	Codification OMI	Date	Événement	Description	Date de publication du rapport
OUI Obligation enquête	Accident au navire très grave	17.02.2012	YOGI	Naufrage d'un motor-yacht de 60,20 m suite à une perte de stabilité après voie d'eau au large de l'île Skyros en Mer Égée.	13.02.2013
OUI Obligation enquête	Accident au navire très grave	09.04.2012	PÈRE MILO / LADY OZGE	Collision entre un navire de pêche de 11,98 m et un navire de charge chimiquier turc de 112,31 m au large de Belle-Île. Naufrage du navire de pêche (une victime) .	01.03.2013
NON	Accident au navire très grave	08.05.2012	BARA PEMDEZ	Naufrage d'un caseyeur de 9,50 m dans le sud-est de Belle-Île suite à une déferlante (deux victimes) .	20.02.2013
NON	Accident au navire très grave	28.05.2012	TOIRETTE	Naufrage d'un chalutier de 9,95 m en Baie de Seine suite à une croche (une victime) .	31.05.2013
OUI	Accident au navire très grave	24.07.2012	ALESSANDRO VOLTA	Explosion d'un navire de servitude à propulsion électrique de 6,45 m dans le port de Saint-Quay-Portrieux (un blessé grave).	18.03.2013
OUI Obligation enquête	Accident corporel très grave	28.07.2012	TORRE GIULIA	Accident du travail sur un thonier-senseur de 81,90 m en action de pêche au large des Seychelles (une victime) .	10.06.2013
NON	Accident au navire moins grave	31.07.2012	GUILLEMOT	Talonnage d'une vedette à passagers de 19,05m à la pointe du champ du port, commune d'Erquy (16 blessés légers).	11.07.2013

OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	15.08.2012 14.09.2012	<i>GUYENNE</i>	Deux incendies dans le compartiment machine à bord d'un pétrolier chimiquier de 119,85m en Méditerranée.	02.10.2013
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	28.10.2012	<i>NAPOLÉON BONAPARTE</i>	Rupture d'amarrage d'un paquebot transbordeur de 161,84m désarmé au port de Marseille suivi d'un heurt avec un quai entraînant un envahissement du compartiment machine et l'échouement du navire.	28.10.2013
NON	Accident corporel très grave	13.11.2012	<i>STORM</i>	Décès d'un plongeur lors de son intervention pour désengager l'hélice d'un fileyeur de 11,91 m prise dans ses filets en baie de La Baule (une victime) .	07.10.2013
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	14.11.2012	<i>MARION DUFRESNE</i>	Talonnage d'un navire polyvalent de 120,50 m sur un haut-fond aux abords de l'archipel de Crozet avec déchirure de coque et voie d'eau.	05.12.2013
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	25.11.2012	<i>LE SOLITAIRE</i>	Accident suite à une déferlante à bord d'un fileyeur de 17,33 m au mouillage aux abords d'Hourtain avec dégâts au navire (un blessé grave).	21.11.2013
OUI obligation enquête	Accident au navire très grave	23.01.2013	<i>GALAAD</i>	Chavirement du ponton de 24,16 m par une déferlante entre Belle-île et Quiberon (deux victimes) .	22.10.2013
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	30.01.2013	<i>CIUDAD DE CADIZ</i>	Échouement du roulier de 126,51 m dans l'est du port de Mostyn (Pays de Galles) suite à une rupture d'amarrage.	20.09.2013

Une enquête ouverte en 2012 n'a pu être close en 2013. Un rapport intermédiaire a été publié le 26 septembre 2013. Le rapport définitif est attendu deuxième trimestre 2014.

22.09.2012	<i>CÔTES DE BRETAGNE / LA SORELLINA</i>	Collision entre un navire sablier de 74,90 m et une péniche fluviale à passagers de 48 m dans le secteur du Bec d'Ambès. Naufrage de la péniche. (Enquête conjointe avec le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre).
------------	---	--

Au cours de l'année 2013, **41 enquêtes de sécurité maritime ont été ouvertes conduisant à des rapports simplifiés RES :**

Directive 2009/18/CE obligation enquête ou après évaluation préalable	Codification OMI	Date	Événement	Description
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	07/01/2013	<i>KEROULAN</i>	Accident du travail à bord d'un palangrier de 24,80 m lors de la manœuvre des engins de pêche au large de la Pointe de Grave (1 blessé grave).
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	11.01.2013	<i>ILE AUX MOINES / IZENAH I</i>	Abordage entre une vedette à passagers de 12,75 m et une barge vracquière de 16,00 m à la sortie du port de l'Île aux Moines.
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	14.01.2013	<i>RAYMOND ELISE IV</i>	Accident du travail à bord d'un chalutier de 24,70 m lors d'une manœuvre du train de pêche au large du Grau d'Agde (1 blessé grave).
NON	Accident au navire moins grave	22.01.2013	<i>EDOUARD FRANCOIS / VOLGO-DON 5038</i>	Abordage entre un chalutier de 24,95 m en route et un cargo russe de 132,22 m au mouillage devant Port-La-Nouvelle.
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	10.02.2013	<i>RODIN</i>	Accident du travail à bord des embarcations de sauvetage d'un transbordeur de 185,00 m dans le port de Dunkerque.
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	10.02.2013	<i>ANDRE LEDUC</i>	Accident du travail à bord d'un chalutier de 44,00 m en opérations de pêche à 80 milles dans l'E-N-E des Îles Schetland (1 blessé grave).
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	12.02.2013	<i>DELTA D'OC</i>	Incendie machine à bord d'un chalutier de 24,70 m en pêche au large de Port-Saint-Louis-du-Rhône.
NON	Accident au navire très grave	12.02.2013	<i>TI PIERRE</i>	Naufrage d'un coquillier de 9,40 m en route terre à l'issue de la journée de pêche au nord du Cap Fréhel.

NON	Accident corporel grave	14.02.2013	<i>MADISON</i>	Accident du travail à bord d'un coquillier de 11,90 m lors d'une manœuvre des engins de pêche au large d'Antifer (1 blessé grave).
NON	Accident au navire moins grave	18.02.2013	<i>CHANTACO / L'ECLIPSE</i>	Abordage entre un navire de charge de 143,29 m en route et un coquillier de 11,30 m en pêche en Baie de Seine.
NON	Accident au navire grave	02.03.2013	<i>JOLENN</i>	Incendie machine à quai au port de Dieppe à bord d'un chalutier de 11,95 m.
NON	Accident au navire très grave	04.03.2013	<i>SYMPHONIE DE LA MER</i>	Chavirement suivi du naufrage d'un chalutier polyvalent / coquillier de 11,65 m en opérations de pêche en Baie de Saint-Brieuc.
NON	Accident corporel grave	06.03.2013	<i>LE POULBOT</i>	Accident du travail à bord d'un coquillier de 14,34 m aux abords de Granville lors d'une manœuvre des engins de pêche (1 blessé grave).
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	21.03.2013	<i>ALF</i>	Accident du travail à bord d'un chalutier de 23,61 m au large de Milford Haven lors d'une manœuvre des engins de pêche (1 blessé grave).
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	21.03.2013	<i>VIA EUROS</i>	Accident du travail dans le compartiment machine à bord d'un senneur congélateur de 78,30 m en route pêche à 105 milles dans le sud d'Abidjan (1 blessé grave).
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	21.03.2013	<i>PASCAL PAOLI</i>	Accident du travail à bord d'un navire à passagers roulier de en 176,00 m en opérations commerciales dans le port de Marseille (1 blessé grave).
NON	Accident au navire très grave	02.04.2013	<i>APHRODITE</i>	Naufrage d'un chalutier de 11,91 m en pêche suite à une voie d'eau au large des Sables d'Olonne.
OUI Évaluation préalable	Accident au navire très grave	07.04.2013	<i>BOREE-AL</i>	Accident du travail à bord d'un chalutier de 24,83 m lors de la manœuvre du train de pêche à 10 milles dans l'E-N-E des îles Scilly (1 blessé grave).
NON	Accident au navire moins grave	08.04.2013	<i>ILE DE GROIX / ACADIE</i>	Abordage entre deux transbordeurs de 45,00 m et 46,00 m dans le port de Lorient.

NON	Accident au navire grave	08.04.2013	<i>CY THERE I</i>	Incendie à bord d'un chaland aquacole de 11,88 m sur le parc d'exploitation dans le Pertuis Breton.
NON	Accident au navire très grave	16.04.2013	<i>EXCALIBUR</i>	Croche suivie du naufrage d'un chalutier de 12,00 m en opérations de pêche dans le S-W du plateau des Roches-Douvres.
NON	Accident au navire très grave	29.04.2013	<i>LE JADYS</i>	Croche suivie du naufrage d'un chalutier polyvalent/coquillier de 11,42 m en opérations de pêche dans le N-E à 13 milles de l'île de Bréhat.
NON	Accident au navire très grave	24.04.2013	<i>LA LICORNE</i>	Naufrage suite à une voie d'eau à bord d'un caseyeur de 7,52 m en route aux abords de Goury
NON	Accident au navire moins grave	12.06.2013	<i>NINJA II</i>	Explosion dans le compartiment machine d'un fileyeur de 7,99 m en pêche aux abords de Sainte-Marie-du-Mont (1 blessé grave).
NON	Accident au navire moins grave	20.06.2013	<i>L'OCEANIDE / MUSTANG II</i>	Abordage entre un fileyeur de 11,90 m en pêche et un ligneur de 9,98 m en pêche en Baie d'Audierno.
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	07.07.2013	<i>ATTALAYA BERRIA</i>	Accident survenu à un passager biologiste à bord d'un senneur-canneur de 15,00 m en Baie de Chingudy près d'Hendaye (1 blessé grave).
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	02.07.2012 info <i>BEAMER</i> 07.2013	<i>MEDITERRANEE</i>	Accident du travail à bord d'un transbordeur de 165,54 m à 30 milles dans le sud des Baléares (1 blessé grave).
NON	Accident au navire moins grave	06.08.2013	<i>GIROLATA 1 / type HOBBY CAT</i>	Abordage entre une vedette à passagers de 18,60 m et un catamaran plaisance de 4,80 m en rade de Marseille (1 blessée grave).
NON	Accident au navire très grave	07.08.2013	<i>FLORENCE DOMINIQUE</i>	Voie d'eau suivie du naufrage d'un chalutier polyvalent/ligneur de 9,98 m en route terre à 10 milles dans le N-E de l'Île de Batz.
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	09.08.2013	<i>DUBAI FAITH</i>	Heurt d'un vraquier de 186,00 m, pavillon Bahamas, lors d'une manœuvre d'accostage au port de Brest.

NON	Accident au navire très grave	23.08.2013	<i>NIDAGAS III / LA PELLE ADMIRAL 2</i>	Abordage entre deux semi-rigides de plaisance de 7,70 m et 5,72 m, en rade de Marseille (1 victime) .
NON	Accident au navire très grave	01.10.2013	<i>ST HUBERT II</i>	Voie d'eau suivie du naufrage d'un chalutier polyvalent/fileyeur de 11,98 m dans le Pertuis d'Antioche.
NON	Accident au navire moins grave	01.10.2013	<i>L'EMERAUDE I / PRASIDENT</i>	Abordage entre un chalutier polyvalent/coquillier de 15,95 m en route terre et un cargo pavillon Antigua et Barbuda de 88,49 m au mouillage en zone d'attente du port de Saint-Malo.
NON	Accident au navire très grave	13.10.2013	<i>AN DIVELIOUR</i>	Chavirage suite à une déferlante suivi du naufrage d'un chalutier polyvalent/coquillier de 12,00 m en route en Baie de Seine.
NON	Accident au navire moins grave	17.10.2013	<i>MAJESTY</i>	Heurt de la digue nord du port de Fécamp par un chalutier/coquillier de 18,00 m lors de son entrée.
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	18.10.2013	<i>PRINS BERNHARD</i>	Incendie d'une porte d'une chambre froide à bord d'un chalutier pélagique congélateur de 88,24 m à quai au port d'Ijmuiden aux Pays-Bas.
NON	Accident au navire très grave	20.11.2013	<i>LES 6 FRERES DE LUCIE</i>	Échouement suivi d'une perte totale d'un fileyeur de 11,98 m en opérations de pêche sur un plateau rocheux aux abords du Fort Bloqué en Ploemeur.
NON	Accident au navire très grave	25.11.2013	<i>GWENVIDIK / LE SQUALE II</i>	Abordage entre deux chalutiers de 14,35 m et 14,70 m en opérations de pêche, suivi pour l'un d'eux d'un naufrage, aux abords du Guilvinec.
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	28.11.2013	<i>CONDOR RAPIDE</i>	Accident du travail à bord d'un transbordeur rapide de 86,00 m, pavillon Bahamas, lors d'une manœuvre au port de Saint-Malo.
NON	Accident au navire très grave	05.12.2013	<i>LE PAPILU</i>	Voie d'eau suivie du naufrage d'un caseyeur de 8,96 m en opérations de pêche aux abords de Saint-Quay-Portrieux.
NON	Accident au navire très grave	12.12.2013	<i>STANG</i>	Décès de deux personnes en mer à bord d'une embarcation semi-rigide de 6,26 m prise dans la brume aux abords du Fort-Bloqué en Ploemeur (2 victimes) .

33 rapports simplifiés RES ont été publiés en 2013
 et mis en ligne sur le site www.beamer-france.org

Ils correspondent aux événements suivants :

Directive 2009/18/CE obligation enquête ou après évaluation préalable	Codification OMI	Date	Événement	Description	Date de publication du rapport
OUI Obligation enquête	Accident au navire très grave	18.01.2012	<i>JESSICA LUCIE</i>	Incendie suivi du naufrage d'un chalutier de 20,35 m au large de l'Espiguette.	18.07.2013
NON	Accident au navire moins grave	22.04.2012	<i>SALVATORE CAFIERO / NAUSICAA</i>	Collision entre un vraquier italien de 225,00 m et un chalutier de 24,00 m en Manche Ouest.	24.07.2013
NON	Accident au navire très grave	21.06.2012	<i>CHRISTELLE MIKAEL</i>	Naufrage suite à une déferlante d'un goémonier de 9,39 m en transit retour au port d'Argenton.	15.04.2013
NON	Accident au navire très grave	03.07.2012	<i>ROSE DES VENTS</i>	Deux incendies successifs à bord d'un chalutier de 10,05 m en Baie de Quiberon.	08.02.2013
NON	Accident au navire très grave	04.07.2012	<i>LILY FRANCOIS</i>	Naufrage suite chavirage d'un chalutier polyvalent de 8,55 m au large de l'Espiguette.	18.07.2013
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	05.08.2012	<i>VIVALDI / LE BARON</i>	Abordage entre deux chalutiers pélagiques de 22,80 m en manœuvre de pêche dans le sud de l'Irlande (un blessé grave).	09.04.2013
NON	Accident au navire moins grave	21.09.2012	<i>LES VIKINGS II</i>	Échouement en retour de pêche d'un chalutier polyvalent de 20,80 m sur une plage de La Turballe.	03.06.2013
NON	Accident au navire très grave	25.09.2012	<i>NEREE</i>	Naufrage suite à une déferlante d'un ligneur de 7,00 m aux Glénan.	30.05.2013

NON	Accident au navire moins grave	27.09.2012	<i>ALYA / KAPITAN ZHIKHAREV</i>	Abordage entre un chalutier de 24,90 m et un cargo polyvalent panaméen de 90 m au large de Portsall.	24.06.2013
NON	Accident au navire très grave	19.10.2012	<i>MEN BRIAL</i>	Incendie sur un chalutier de 11,93 m aux abords de Jard-sur-Mer.	16.08.2013
NON	Accident au navire très grave	22.10.2012	<i>FEE DES MERS</i>	Naufrage suite à une forte gîte d'un chalutier de 9,70 m en retour de pêche aux abords de Berneval-Le-Grand.	09.04.2013
NON	Accident au navire moins grave	23.10.2012	<i>SAINT SIFFREIN</i>	Échouement d'un navire à passagers de 23,20 m lors d'une manœuvre d'accostage sur l'île Saint-Honorat (blessés légers).	26.11.2013
NON	Accident corporel incident	01.11.2012	<i>CHIMERE</i>	Chute à la mer d'un ligneur de 9,72 m suite à une déferlante aux abords d'Ouessant.	24.06.2013
NON	Accident au navire moins grave	09.11.2012	<i>PURHA / BILLABONG</i>	Abordage entre un chalutier de 16,50 m en pêche et un navire citerne finlandais de 169,50 m au large de Belle-Île.	17.05.2013
NON	Accident au navire moins grave	25.11.2012	<i>SAINT-TUDY</i>	Incendie d'un palier de ligne d'arbres à bord d'un transbordeur à passagers de 44,50 m aux abords de Groix.	03.04.2013
NON	Accident corporel très grave	10.12.2012	<i>BOSCO</i>	Chute à la mer d'un caseyeur de 9,81 m en pêche au large de Chemoulin (une victime).	12.07.2013
NON	Accident au navire très grave	18.12.2012	<i>LE PETIT CORSE</i>	Naufrage en route pêche d'un fileyeur de 11,92 m aux abords d'Audierne.	03.06.2013
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	07.01.2013	<i>KEROULAN</i>	Accident du travail à bord d'un palangrier de 24,80 m lors de la manœuvre des engins de pêche au large de la Pointe de Grave.	11.07.2013
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	11.01.2013	<i>ILE AUX MOINES / IZENAH I</i>	Abordage entre une vedette à passagers de 12,75 m et une barge vracquière de 16,00 m à la sortie du port de l'Île aux Moines.	20.08.2013

OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	14.01.2013	<i>RAYMOND ELISE IV</i>	Accident du travail à bord d'un chalutier de 24,70 m lors d'une manœuvre du train de pêche au large du Grau d'Agde.	03.12.2013
NON	Accident au navire moins grave	22.01.2013	<i>EDOUARD FRANCOIS / VOLGO-DON 5038</i>	Abordage entre un chalutier de 24,95 m en route et un cargo russe de 132,22 m au mouillage devant Port-La- Nouvelle.	04.12.2013
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	10.02.2013	<i>RODIN</i>	Accident du travail à bord des embarcations de sauvetage d'un transbordeur de 185,00 m dans le port de Dunkerque.	31.10.2013
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	12.02.2013	<i>DELTA D'OC</i>	Incendie machine à bord d'un chalutier de 24,70 m en pêche au large de Port-Saint-Louis- du-Rhône.	03.12.2013
NON	Accident au navire très grave	12.02.2013	<i>TI PIERRE</i>	Naufrage d'un coquillier de 9,40 m en route terre à l'issue de la journée de pêche au nord du Cap Fréhel.	07.08.2013
NON	Accident corporel grave	14.02.2013	<i>MADISON</i>	Accident du travail à bord d'un coquillier de 11,90 m lors d'une manœuvre des engins de pêche au large d'Antifer (1 blessé grave).	27.09.2013
NON	Accident au navire moins grave	18.02.2013	<i>CHANTACO / L'ECLIPSE</i>	Abordage entre un navire de charge de 143,29 m en route et un coquillier de 11,30 m en pêche en Baie de Seine.	29.05.2013
NON	Accident corporel grave	06.03.2013	<i>LE POULBOT</i>	Accident du travail à bord d'un coquillier de 14,34 m aux abords de Granville lors d'une manœuvre des engins de pêche (1 blessé grave).	16.08.2013
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	21.03.2013	<i>ALF</i>	Accident du travail à bord d'un chalutier de 23,61 m au large de Milford Haven lors d'une manœuvre des engins de pêche (1 blessé grave).	01.12.2013
NON	Accident au navire très grave	02.04.2013	<i>APHRODITE</i>	Naufrage d'un chalutier de 11,91 m en pêche suite à une voie d'eau au large des Sables d'Olonne.	11.07.2013

NON	Accident au navire moins grave	08.04.2013	<i>ILE DE GROIX / ACADIE</i>	Abordage entre deux trans-bordeurs de 45,00 m et 46,00 m dans le port de Lorient.	28.11.2013
NON	Accident au navire grave	08.04.2013	<i>CY THERE I</i>	Incendie à bord d'un chaland aquacole de 11,88 m sur parc dans le Perthuis Breton.	19.08.2013
NON	Accident au navire très grave	24.04.2013	<i>LA LICORNE</i>	Naufrage suite à une voie d'eau à bord d'un caseyeur de 7,52 m en route aux abords de Goury	04.12.2013
NON	Accident au navire moins grave	20.06.2013	<i>L'OCEANIDE / MUSTANG II</i>	Abordage entre un fileyeur de 11,90 m en pêche et un ligneur de 9,98 m en pêche en Baie d'Audierne.	25.11.2013

Annexe C

RECOMMANDATIONS ÉMISES DANS LES RAPPORTS D'ENQUÊTES TECHNIQUES (RET) PUBLIÉS EN 2013 ET SUITES DONNÉES

RECOMMANDATIONS 2013						SUIVI DES RECOMMANDATIONS	
Navires	Numéros	Public	Objets	Statut	Référence de clôture		
YOGI	2013-R-001	ARMATEURS YACHTS GRANDE PLAISANCE	Déployer, dès le début de la construction du navire, des procédures de travail inspirées de la norme ISO 9001 par les différents acteurs du projet, à l'instar des pratiques en vigueur pour les navires de commerce. Ces procédures préfigurent et facilitent la mise en place du code de gestion de la sécurité.	Clos du point de vue BEAmer	févr-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en février 2013.	
YOGI	2013-R-002	ARMATEURS YACHTS GRANDE PLAISANCE	Informar la société de classification, dès le transfert de propriété, de toute modification pouvant remettre en cause la validité des certificats délivrés au navire.	Clos du point de vue BEAmer	févr-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en février 2013.	
YOGI	2013-R-003	ARCHITECTES CHANTIERS YACHTS GRANDE PLAISANCE	S'affranchir des contraintes esthétiques pouvant nuire à la sécurité de l'équipage et des passagers (accessibilité des radeaux de sauvetage en toutes circonstances, par exemple).	Clos du point de vue BEAmer	févr-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en février 2013.	
YOGI	2013-R-004	ARCHITECTES CHANTIERS YACHTS GRANDE PLAISANCE	Aux architectes et constructeurs de yachts de grande plaisance : de proscrire les choix d'architecture présentant des risques pour la sécurité du navire.	Clos du point de vue BEAmer	févr-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en février 2013.	
YOGI	2013-R-005	ADMINISTRATION SECURITE NAVIRES	Inclure dans la division 242 la référence à la règle 21 de la convention internationale sur les lignes de charge (portes de bordé de grandes dimensions ouvrant sur des compartiments étanches).	En Cours	févr-13	CATS 18/12/2013 La division 242 est la version française du code britannique « LY2 » (Large Yacht Code). Le nouveau code LY3 entre en vigueur prochainement et la division 242 doit être modifiée à l'automne pour suivre ces évolutions. La modification recommandée par le BEA mer sera intégrée à la division 242 à ce moment-là. Pour information, le code LY3 intègre cette disposition. En cours. Échéance : fin d'année 2014. Constitution d'un groupe de travail au préalable. Evolution : la compétence serait donnée à la CCS pour l'étude de ces grands Yachts.	

RECOMMANDATIONS 2013						SUIVI DES RECOMMANDATIONS	
Navires	Numéros	Public	Objets	Statut	Référence de clôture		
YOGI	2013-R-006	ADMINISTRATION SECURITE NAVIRES	Inclure dans la division 242 une étude de stabilité, proche de celle de la division 211 pour les navires à passagers, notamment les conséquences d'une brèche mineure : - par une méthode déterministe, pour une tranche, - ou par une méthode probabiliste	En Cours	févr-13	CATS 18/12/2013 Idem ci-dessus De plus les critères météorologiques sont pris en compte. En cours . Échéance fin d'année 2014. Constitution d'un groupe de travail. Evolution : la compétence serait donnée à la CCS pour l'étude de ces grands Yachts.	
YOGI	2013-R-007	ADMINISTRATION SECURITE NAVIRES	Inclure à la division 242 l'obligation d'emport d'un VDR (doté d'une capsule avec largueur hydrostatique et flotteur) sur les navires d'une jauge de plus de 500.	En Cours	févr-13	CATS 18/12/2013 Idem ci-dessus. En cours. Échéance : fin d'année 2014. Constitution d'un groupe de travail au préalable. Evolution : la compétence serait donnée à la CCS pour l'étude de ces grands Yachts.	
YOGI	2013-R-008	ADMINISTRATION SECURITE NAVIRES	Participer à l'expérience de stabilité mentionnée à l'article 211-1.02, en s'inspirant des procédures telles que décrites par l'article 211-2.05, et en précisant le cas particulier des « navires de plaisance à utilisation commerciale » de plus de 500 pratiquant une navigation internationale.	En Cours	févr-13	CATS 18/12/2013 Idem ci-dessus.Des dispositions relatives à l'expérience de stabilité seront proposées pour être intégrées dans la division en tenant compte des dispositions des règlements nationaux et internationaux. Les rapporteurs de la CNSNP participent en tant qu'observateurs aux expériences de stabilité. En cours. Échéance : fin d'année 2014. Constitution d'un groupe de travail au préalable. Evolution : la compétence serait donnée à la CCS pour l'étude de ces grands Yachts.	
YOGI	2013-R-009	SOCIETES CLASSIFICATION	Informier sans retard l'autorité du pavillon de toute modification remettant en cause la validité des certificats délivrés au navire ainsi que les réserves de classe.	Clos du point de vue BEAmer	févr-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en février 2013.	
BARA PEMDEZ	2013-R-010	MARINS EQUIPAGES	Rappel du BEAmer : Il convient d'être extrêmement vigilant dans certains lieux de pêche par mauvais temps.	Clos du point de vue BEAmer	févr-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en février 2013.	
BARA PEMDEZ	2013-R-011	MARINS EQUIPAGES	Rappel du BEAmer : Il faut obligatoirement porter un VFI bien ajusté et sanglé « en cas d'exposition au risque de chute à la mer, lors des opérations de pêche » (Décret 2007- 1227 du 21 août 2007 – Article 9-1).	Clos du point de vue BEAmer	févr-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en février 2013.	

RECOMMANDATIONS 2013					SUIVI DES RECOMMANDATIONS	
Navires	Num éros	Public	Objets	Statut	Référence de clôture	
BARA PEMDEZ	2013-R-012	ADMINISTRATION SECURITE NAVIRES	Elaborer des critères de stabilité aux grands angles sur tous les navires de pêche de moins de 12 mètres.	En Cours		CATS 18/12/2013 La modification des critères de stabilité demandée ne sera pas rétroactive et ne pourra, en conséquence, être appliquée qu'aux navires neufs. Un PV 871 Inf. 04 a été présenté à la réunion de la CCS du 14 septembre 2013 qui propose des amendements à la division 227 concernant la stabilité des navires. Il est en cours de consultation au niveau du CNPMM (cercle de référents maritimes), des différentes CRS. Le Bureau SM2 est en attente des retours de ces instances et souhaite présenter un PV REG à la CCS du mois de mars 2014, pour aboutir à un texte consolidé dans le 1er semestre 2014. En cours. Échéances 1/ Revue réglementation – réalisée le 11/12/2013. 2/Consultation du CNPMM (Comité nationale des pêches maritimes et des élevages marins). 3/ Présentation d'un PV CCS Inf. au mois de mars 2014. 4/ Consultation des CRS (Commission régionales de sécurité). 5/ Présentation d'un PV CCS REG. au mois de juin 2014. 6/ Publication d'un arrêté au mois de juin/ juillet 2014.
PERE MILO / LADY OZGE	2013-R-013	MARINS OFFICIERS DE QUART PASSERELLE	Rappel du BEAmer : L'ensemble des équipements à disposition des officiers et marins de quart doivent être utilisés, qu'il s'agisse des ARPA, de l' AIS ou des alarmes anticollision.	Clos du point de vue BEAmer	févr-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer fin février 2013.
PERE MILO / LADY OZGE	2013-R-014	MARINS OFFICIERS DE QUART PASSERELLE	Rappel du BEAmer : la veille ne souffre pas d'interruption.	Clos du point de vue BEAmer	févr-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer fin février 2013.
PERE MILO / LADY OZGE	2013-R-015	MARINS OFFICIERS DE QUART PASSERELLE	Le BEAmer rappelle : Que la Règle 17 de COLREG, souvent mal interprétée, doit être appliquée.	Clos du point de vue BEAmer	févr-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer fin février 2013.
PERE MILO / LADY OZGE	2013-R-016	PATRONS PÊCHE	Rappel du BEAmer : Les marques de pêche de jour doivent être facilement visibles par les autres navires et exclusivement portées en pêche (Règle 26 de COLREG).	Clos du point de vue BEAmer	févr-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer fin février 2013.

RECOMMANDATIONS 2013						SUIVI DES RECOMMANDATIONS	
Navires	Numéros	Public	Objets	Statut	Référence de clôture		
ALESSANDRO VOLTA	2013-R-017	CONCEPTEURS EMBARCATIONS PROPULSION ELECTRIQUE	Confiner les batteries dans un compartiment dédié étanche et doté d'une ventilation naturelle en communication directe avec l'extérieur (ventilateur électrique à l'intérieur du compartiment batteries a priori proscriit).	Clos du point de vue BEAmer	mars-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en mars 2013.	
ALESSANDRO VOLTA	2013-R-018	CONCEPTEURS EMBARCATIONS PROPULSION ELECTRIQUE	Présenter à l'administration un dossier de conception correspondant à l'activité prévue par l'acquéreur.	Clos du point de vue BEAmer	mars-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en mars 2013.	
ALESSANDRO VOLTA	2013-R-019	CONCEPTEURS CHARGEURS DE BATTERIE	Doter les chargeurs d'une alarme s'activant en cas de défaut sur le circuit de charge (avec renvoi de l'alarme sur le poste de barre de l'embarcation),	Clos du point de vue BEAmer	mars-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en mars 2013.	
ALESSANDRO VOLTA	2013-R-020	INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE ET DE SECURITE	Réactualiser la norme NF EN 50272-3 en l'adaptant aux contraintes de la propulsion marine (notamment en spécifiant que les dimensions et l'aération des compartiments des batteries étanches à recombinaison de gaz devraient appliquer les règles établies pour les batteries au plomb ouvertes).	En cours		Janvier 2014 : info CARSAT (Caisse retraite santé au travail) : recommandation transmise à INRS (institut national recherche sécurité) >> attente info M. Salé sur réactualisation norme	

RECOMMANDATIONS 2013					
Navires	Numéros	Public	Objets	Statut	Référence de clôture
ALESSANDRO VOLTA	2013-R-021	ADMINISTRATION SECURITE NAVIRES	Etudier l'adaptation de la division 236 à ce type de navire construit pour la plaisance et destiné à un usage de servitude portuaire.	En Cours	
ALESSANDRO VOLTA	2013-R-022	AUTORITES PORTUAIRES	Prendre en compte les risques induits par la proximité des différents postes de ravitaillement portuaires, selon les types d'énergie de propulsion.	Clos du point de vue BEAmer	mars-13
TOIRETTE	2013-R-023	PATRONS PÊCHE ARTS TRAINANTS	Aux patrons pratiquant les arts trainants : de se méfier des effets dynamiques de la giration sur la stabilité et, dès lors, d'éviter les girations brutales à grande vitesse, dans les zones à risques de croche.	Clos du point de vue BEAmer	mai-13
TOIRETTE	2013-R-024	ARMATEURS NAVIRES PÊCHE	Aux armateurs : de doter leurs navires de balises équipées de GPS intégrés (différence de prix faible, de l'ordre de 200 euros).	Clos du point de vue BEAmer	mai-13
SUIVI DES RECOMMANDATIONS					
CATS 18/12/2013 La MNPLN a préparé et diffusé une note relative à l'utilisation, par les ports de plaisance, des navires initialement conçus pour la plaisance (fédération des ports de plaisance, DML, CSN). Cette note fixe des dispositions sur le navire, sur son armement et sur les brevets requis pour son équipage. Concernant la difficulté d'appliquer la division 236 sur ce type de navires : une réunion sur ce point s'est tenue lors du Salon Nautique. Il en est ressorti que le respect de certaines normes ISO pour un passage en navire professionnel est nécessaire. Une approbation CE d'un navire n'étant pas suffisante pour un classement en professionnel. À partir d'une évaluation des risques la MNPLN va s'assurer que la réglementation plaisance est adaptée si ce n'est pas le cas il sera nécessaire de définir les compléments. Le bureau SM2 a, quant à lui, prévu la modification de la réglementation pour permettre de reconnaître une approbation plaisance au niveau de la structure. Une réglementation relative à la propulsion électrique des navires est, également, en cours d'élaboration. En cours. Échéance : fin d'année 2014.					
Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en mars 2013.					
Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer fin mai 2013.					
Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer fin mai 2013.					

RECOMMANDATIONS 2013				
Navires	Numéros	Public	Objets	Statut
TOIRETTE	2013-R-025	ADMINISTRATION SECURITE NAVIRES	Rexaminer, en liaison avec les fabricants, la fiabilité des largueurs hydrostatiques.	CLOS
				Référence de clôture
				SUIVI DES RECOMMANDATIONS
				<p>CATS 18/12/2013 Le rapport ne fait pas mention du type du radeau et du largueur installés à bord. Le PV de visite périodique du 14/09/2011 indique que le radeau était un radeau de classe V pro. La division 311 indique dans son article 333-1.14 (arrêté du 23/11/87 modifié par arrêté du 09/02/2004 publié le 21/03/2004): Installation des radeaux de sauvetage gonflables de la classe V-PRO et de la classe VI</p> <p>1. Les radeaux de sauvetage gonflables doivent être installés à bord par le fabricant ou son représentant.</p> <p>2. Les radeaux doivent être placés sur un ber de stockage conçu spécifiquement pour recevoir le modèle de radeau installé et réalisé selon les recommandations du fabricant du radeau.</p> <p>3. Le radeau doit être équipé d'un système de largage hydrostatique approuvé, adapté à la flottabilité du radeau et d'un dispositif de libération manuelle rapide, de telle façon que sa mise à l'eau soit possible par un seul homme.</p> <p>4. L'arrimage du radeau sur le dessus d'un rouf est autorisé si un dispositif adapté permet sa mise à l'eau facilement.</p> <p>5. Le dispositif de largage du radeau doit être conforme aux dispositions prévues dans le recueil LSA au paragraphe 4.1.6.</p> <p>Le certificat d'approbation du radeau classe V pro intègre le type de largueurs autorisés. Une attestation d'installation du radeau de sauvetage, du largueur à bord du navire sera fournie par l'installateur agréé à l'armateur.</p> <p>Un nouveau système en cours d'approbation (ber – largueur – radeau de sauvetage classe V pro) ne permettra plus de dissocier les différents éléments (arrêté signé à la date du 26/06/2013 et paru le 23/09/2013, article 331.1.14).</p> <p>Un courrier sera transmis aux stations de sauvetage afin de faire apparaître sur leur rapport de révision les caractéristiques du radeau, du ber et du largueur hydrostatique (marque, homologation, etc.). Courrier en cours de rédaction. Il sera rappelé aux CSN de relever les caractéristiques des radeaux et largueurs hydrostatiques (Lettre d'actualité de février 2014). En cours. Échéance : 1/ Rappel au CSN via la lettre d'actualité de février 2014. 2/ Rédaction du courrier aux stations avant fin janvier 2014.</p>

RECOMMANDATIONS 2013				
Navires	Numéros	Public	Objets	Statut
TORRE GIULIA	2013 R- 026	ARMATEURS CAPITAINES PÊCHE SENNE TOURNAUTE	<p>Actualiser régulièrement le Document Unique de Prévention (DUP) en s'appuyant non seulement sur le retour de l'expérience des accidents, mais d'abord sur l'analyse des risques dans une perspective de prévention.</p> <p>En particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le suivi des opérations de positionnement du navire au moyen du skiff. - le risque pris par le personnel dans la partie arrière tribord (y compris la course) des thoniers pendant les phases de virage de la senne et de chargement du poisson. <p>À cet effet, sur ces navires et en fonction de leurs spécificités, la zone analysée comme dangereuse pourrait être matérialisée par un marquage distinctif sur le pont ou/et des dispositifs physiques (rambarde).</p> <ul style="list-style-type: none"> - la communication entre la passerelle et la machine en instituant, en particulier, une obligation d'information préliminaire de la passerelle lorsque des travaux sont prévus sur le pont pendant les opérations de pêche et une information pour tout le personnel présent à bord, notamment le personnel machine, au besoin par un signal convenu ou par une diffusion sonore générale, du début et de la fin des « coups de senne ». 	Clos du point de vue BEAmer
				Référence de clôture juin-13
				SUIVI DES RECOMMANDATIONS Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en juin 2013.

RECOMMANDATIONS 2013						SUIVI DES RECOMMANDATIONS	
Navires	Numéros	Public	Objets	Statut	Référence de clôture		
TORRE GIULIA	2013-R-027	ARMATEURS CAPITAINES PÊCHE SENNE TOURNANTE	Appliquer en cas d'urgence la procédure de consultation radio-médicale avec le CCMM du CHU Purpan à Toulouse.	Clos du point de vue BEAmer	juin-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en juin 2013.	
TORRE GIULIA	2013-R-028	ARMATEURS PATRONS PÊCHE SENNE TOURNANTE	Aux armateurs et capitaines de navires pratiquant la pêche à la senne tournante : de disposer une caméra d'observation de la course arrière tribord lorsque celle-ci n'est pas directement visible depuis la passerelle.	Clos du point de vue BEAmer	juin-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en juin 2013.	
TORRE GIULIA	2013-R-029	ARMATEURS CAPITAINES PÊCHE SENNE TOURNANTE	Résoudre dans le cas du TORRE GIULIA, mais aussi des autres navires (en service ou en projet), pratiquant la pêche à la senne tournante, l'incompatibilité des opérations de remorquage du navire par le skiff, en particulier pendant les coups de senne, avec la présence de l'échappée arrière de la machine et du local de barre dans la zone balayée par la remorque.	Clos du point de vue BEAmer	juin-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en juin 2013.	
GUILLEMOT	2013-R-030	MARINS OFFICIERS DE QUART PASSERELLE	Rappel du BEAmer : Il convient d'utiliser l'ensemble des équipements d'aide à la navigation, même dans les situations où la navigation à vue peut être suffisante dans une zone parfaitement connue. La corrélation des informations doit être systématique.	Clos du point de vue BEAmer	juil-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en juillet 2013.	
GUILLEMOT	2013-R-031	MARINS OFFICIERS DE QUART PASSERELLE	Rappel du BEAmer : Les communications de détresse ou de sécurité doivent être impérativement respectées par les navires. La responsabilité directe du capitaine ne peut être assurée par l'armateur.	Clos du point de vue BEAmer	juil-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en juillet 2013.	

RECOMMANDATIONS 2013				Statut	Référence de clôture	SUIVI DES RECOMMANDATIONS
Navires	Numéros	Public	Objets			
GUILLEMOT	2013 R-032	ADMINISTRATION SECURITE NAVIRES	Engager une démarche de gestion de la sécurité adaptée aux petits navires à passagers, inspirée du code ISM	En Cours		CATS 18/12/2013 Un groupe de travail va se constituer pour élaborer un futur référentiel adapté à ce type de navire et de compagnies. Nécessité d'adhésion des professionnels, voire des assureurs à cette démarche.
CIUDAD DE CADIZ	2013 R-033	SERVICES METEO PORT MOSTYN	Aux services météorologiques couvrant le port de Mostyn et sa région : d'étudier dans les archives climatologiques si le caractère récurrent de séquences tempétueuses progressives peut être identifié, afin de mieux appréhender les conséquences du passage de fortes dépressions.			Janv. 2014: pas d'action de recherches dans les archives entreprises à la suite de notre recommandation (e-mail MET Office). Mais une première réponse à notre recommandation indiquait que les recherches sur les archives sont possibles mais payantes.
CIUDAD DE CADIZ	2013 R-034	AUTORITE PORTUAIRE MOSTYN	Au port de Mostyn : faute de pouvoir améliorer ses possibilités d'accueil, de préciser en cas de conditions météorologiques dégradées et notamment au vu des résultats	En cours		Janv. 2014: e-mail Port Authority pour actions en cours
CIUDAD DE CADIZ	2013 R-035	AUTORITE PORTUAIRE MOSTYN	Au port de Mostyn : d'élaborer un plan d'urgence pour les navires à grand fardage, en cas de forte tempête de nord-ouest et de risque de rupture de l'amarrage.	En cours		Janv. 2014: e-mail Port Authority pour actions en cours
CIUDAD DE CADIZ	2013 R-036	ARMATEUR CIUDAD OF CADIZ	À l'armateur : de mener à bien les études et mesures déjà initiées : - calculs – modélisation navire – vent – courant, permettant de déterminer les limites de l'amarrage et de permettre son amélioration ; - réglage des aussières sur les tambours de force ; - vérification et entretien des tambours de freins (état de surface) ; - de familiariser les équipages aux conditions de fonctionnement aux limites des possibilités des treuils électro-hydrauliques.	En cours		Information Responsable technique LDA (Janv. 2014): Modélisation : étude tenue à quai faite par Sté PRINCIPIA; Réglage aussières: étude PRINCIPIA (chaîne modélisée/ marée) >> fabrication d'aussières à 2 âmes (1 tirage, 1 tenue), livraison prévue 1er trim. 2014; Entretien tambours: instruction aux bords modifiée; Conditions de fonctionnement des treuils: instruction aux bords modifiée

RECOMMANDATIONS 2013				Statut	Référence de clôture	SUIVI DES RECOMMANDATIONS
Navires	Numéros	Public	Objets			
STORM	2013-R-037	PATRONS PÊCHE	Aux patrons des navires de pêche : avant de faire intervenir des plongeurs pour libérer les hélices engagées par les filets ou les orins, les patrons devraient bien analyser la situation et privilégier la demande de remorquage. Le filet peut être aisément retiré de l'hélice lors de la mise à sec du navire ou à marée basse.	Clos du point de vue BEAmer	oct-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer début octobre 2013.
STORM	2013-R-038	PLONGEURS EN INTERVENTION	Un système de communication phonique entre les plongeurs et le responsable en surface serait souhaitable.	Clos du point de vue BEAmer	oct-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer début octobre 2013.
STORM	2013-R-039	PLONGEURS EN INTERVENTION	Aux plongeurs : un système de communication phonique entre les plongeurs et le responsable en surface serait souhaitable.	Clos du point de vue BEAmer	oct-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer début octobre 2013.
GUYENNE	2013-R-040	SERVICES TECHNIQUES ARMEMENTS NAVIRES EQUIPES CIRCUITS TRANSPORT CALORIES HUILE THERMIQUE	Accorder un soin particulier à la conception, à la surveillance et à l'entretien des composants de ces circuits, compte tenu de l'inflammabilité des fluides utilisés.	Clos du point de vue BEAmer	oct-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer tout début octobre 2013.
GUYENNE	2013-R-041	ARMATEURS CHANTIERS NAVALS SOCIETES CLASSIFICATION	Lors des arrêts techniques des navires, mettre en place, en concertation, des protocoles encadrant les opérations prévues lors des essais à la mer.	Clos du point de vue BEAmer	oct-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer tout début octobre 2013.

RECOMMANDATIONS 2013						SUIVI DES RECOMMANDATIONS	
Navires	Numéros	Public	Objets	Statut	Référence de clôture		
NAPOLEON BONAPARTE	2013-R-042	ARMATEUR NAPOLEON BONAPARTE	Renforcer les dispositions permettant à un navire en hivernage de faire face à une situation dégradée prévisible (amarrage spécifique type « amarres de poste », rinçage des circuits combustible au DO avant l'hivernage afin de réduire les délais de mise en route de la propulsion, procédure ISM).				
NAPOLEON BONAPARTE	2013-R-043	ARMATEUR NAPOLEON BONAPARTE	Conserver le VDR en fonction pour préserver les données lorsque le navire est en hivernage et, a minima, en cas de situation dégradée prévisible.				
NAPOLEON BONAPARTE	2013-R-044	AUTORITE PORTUAIRE MARSEILLE	Cordonner l'étude d'un plan d'actions à mettre en œuvre en cas de prévisions météorologiques exceptionnelles, notamment pour les navires désarmés ou en hivernage. Ceci dans le but d'éviter de « basculer » en situation de gestion de crise.				
NAPOLEON BONAPARTE	2013-R-045	AUTORITE PORTUAIRE MARSEILLE	Eviter les amarrages « courts » et d'étudier la solution des amarres de poste pour les navires à grand fardage en hivernage à la digue du large.				

RECOMMANDATIONS 2013				SUIVI DES RECOMMANDATIONS	
Navires	Numéros	Public	Objets	Statut	Référence de clôture
NAPOLEON BONAPARTE	2013 R- 046	ADMINISTRATION TUTELLE PORTS	Préciser, par voie réglementaire (Code des ports maritimes), les dispositions permettant à un navire en hivernage de faire face à une situation dégradée prévisible.	CLOS	déc-13
GALAAD	2013 R- 047	PATRONS PETITS NAVIRES DE CHARGE FOND PLAT	Tenir dûment compte des conditions de mer et des zones de brisants.	Clos du point de vue BEAmer	oct-13
GALAAD	2013 R- 048	ADMINISTRATION SECURITE NAVIRES	Être suffisamment explicite pour les navires ayant ce type de carène, sur les conditions d'exploitation à respecter, en prenant notamment en compte les conditions météorologiques et les dangers inhérents aux zones fréquentées, ces conditions devant être rappelées sur le permis de navigation.	En Cours	

CATS 18/12/2013 Dans les grands ports maritimes, dont le GPM de Marseille en l'occurrence, l'autorité portuaire (AP) et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP) sont une même entité, à savoir le président du directoire (articles L. 5331-5 et L.5331-6 du Code des transports). Les dispositions réglementaires prévues par le décret n°2009-877 du 17 juillet 2009, modifié par le décret 2011-347 du 29 mars 2011 portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche sont, au sens de PTF, suffisamment explicites sur le rôle et l'attitude des différents acteurs portuaires tant en situation d'activité normale, qu'en situation exceptionnelle.

Il revient donc à la capitainerie, incarnant les prérogatives de l'AP et de l'AIPPP, de prendre les mesures adaptées en cas de circonstances exceptionnelles. Ces dispositions sont à combiner avec l'article 14 qui prévoit la présence du gardien d'un navire désarmé, sur lequel pèse les précautions et prescriptions prévues à l'article 12 précité. Par ailleurs, l'article L.5331-10 prévoit que des règlements particuliers de police peuvent venir compléter le règlement général de police.

Le débat technique sur l'amarrage repose pour le GPM sur la responsabilité du capitaine et non sur celle du GPM. Il n'est pas prévu de modification du règlement particulier de police du GPM. L'armateur a depuis lors fait des propositions techniques pour pallier au renouvellement de situations analogues, sans demander une modification réglementaire.

Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer fin octobre 2013.

CATS 18/12/2013 1/ Un rappel vers les CRS et Chef de CSN de la procédure de réétude complète des navires en transformations majeures va être effectué.
2/ Un inventaire des navires ayant la même configuration va être réalisé. Échéance : juin 2014.
3/ L'avis favorable de la CCS concernant Un PV CCS 875/ REG-01 du 08 janvier 2014 modifiant la division 211 « définition de critères de stabilité pour les navires grande largeur » a été suivi par le président de la commission. L'arrêté d'application sera publié en juillet 2014.
4/ Les éventuelles mentions de limitation de navigation seront portés sur le permis de navigation.

RECOMMANDATIONS 2013						SUIVI DES RECOMMANDATIONS	
Navires	Numéros	Public	Objets	Statut	Référence de clôture		
LE SOLITAIRE	2013-R-049	CHANTIERS NAVALS	<p>Limiter le positionnement en hauteur dans les passerelles des appareillages lourds ou de les scinder afin de ne pas constituer un seul bloc, et d'améliorer d'un point de vue général leur fixation.</p> <p>Ne pas mouiller au vent d'une côte, la nuit en attente du virage, quand les conditions météo sont dégradées. La prise de cape devrait être la règle dans ce cas, à une distance suffisante « pour avoir de l'eau à courir » en cas de panne moteur.</p> <p>S'assurer que les marins présents à bord sachent désactiver le cas échéant les sécurités et relancer le moteur. Une information dans ce sens doit leur être donnée dès leur embarquement.</p>	Clos du point de vue BEAmer	nov-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en novembre 2013.	
LE SOLITAIRE	2013-R-050	PATRONS PÊCHE		Clos du point de vue BEAmer	nov-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en novembre 2013.	
LE SOLITAIRE	2013-R-051	PATRONS PÊCHE FILEYEURS		Clos du point de vue BEAmer	nov-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer en novembre 2013.	
LE SOLITAIRE	2013-R-052	ADMINISTRATION SECURITE NAVIRES	Imposer une protection adaptée du stop d'urgence du moteur.	En Cours		CATS 18/12/2013 Une consultation est lancée sur une obligation réglementaire d'installer un tel dispositif (Toutes divisions). Échéance : juin 2014.	
MARION DUFRESNE	2013-R-053	ARMATEURS CAPITAINES OFFICIERS DE QUART	Les instruments de navigation non approuvés par l'OMI doivent être utilisés avec prudence, et les positions doivent être recoupées systématiquement par d'autres systèmes homologués (radar), notamment dans les zones de navigation resserrées ou à proximité de la terre.	Clos du point de vue BEAmer	déc-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer tout début décembre 2013.	
MARION DUFRESNE	2013-R-054	ENSEIGNEMENT MARITIME	Alerter, plus encore, les officiers en formation sur les risques inhérents à l'utilisation des aides électroniques (en particulier le GPS) sans recoupement avec l'observation visuelle et le radar.	Clos du point de vue BEAmer	déc-13	Pas de diffusion particulière aux destinataires mais publication du rapport technique sur le site internet du BEAmer tout début décembre 2013.	

RECOMMANDATIONS 2013						Statut	Référence de clôture	SUIVI DES RECOMMANDATIONS
Navires	Numéros	Public	Objets					
MARION DUFRESNE	2013-R-055	ARMATEUR MARION DUFRESNE ET ARMATEURS	S'assurer que la documentation cartographique, notamment électronique et les instructions nautiques sont tenues à jour, étant souligné que le recours à cette documentation doit être fait avec le souci d'utiliser la meilleure source disponible dans la zone géographique fréquentée.					
MARION DUFRESNE	2013-R-056	SERVICE HYDRO. OCEANO. DE LA MARINE	Rééditer la carte SHOM 6497 dans le système géodésique WGS84.					
MARION DUFRESNE	2013-R-057	ARMATEUR MARION DUFRESNE ET ARMATEURS NAVIRES AVEC PASSAGERS	Elaborer des procédures écrites pour que soit préservée, en passerelle, la qualité de la veille et la concentration nécessaire à la pratique de la navigation, en particulier pendant les manœuvres et dans les zones de navigation délicates.					
MARION DUFRESNE	2013-R-058	PREFET ADMINISTRATEUR SUPERIEUR DES TAAF	Coordonner l'expression de besoin en informations nautiques et en balisage dans les TAAF en liaison avec les acteurs maritimes concernés par la navigation dans ces zones.					

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.
SAIN-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.
SAIN-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 LIENNE 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 : rassemblement 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-rait 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-elle 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 pratiquement 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 probablement 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.
KERULAN	2013-E-047	Poste de travail à risque pour un homme seul.
KERULAN	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		
Navires	Numéros	Objets
JESSICA LUCIE	2013-E-058	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).
NAUSICAA et SALVATORE CAFIERO	2013-E-059	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.
TI PIERRE	2013-E-060	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.
TI PIERRE	2013-E-061	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).
LE POULBOT	2013-E-062	La manoeuvre 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.
CYTHERE 1	2013-E-063	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.
CYTHERE 1	2013-E-064	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.
CYTHERE 1	2013-E-065	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.
ÎLE AU MOINES et IZENAH 1	2013-E-066	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.
ÎLE AU MOINES et IZENAH 1	2013-E-067	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 détecter 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.

Annexe E

COOPÉRATION INTERNATIONALE PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS DE MER 2013

Espagne :

M/V *ST MILA*, IMO 9261841, pavillon français / M/V *BOUZAS*, IMO 9249996, pavillon espagnol : abordage sans gravité entre un pétrolier et un roulier, le 11 mars 2013 dans le port de Las Palmas (Îles des Canaries) ;

La Dominique :

M/V *ELITE*, IMO 5209405, pavillon La Dominique : naufrage d'un petit caboteur de 24 m, le 26 mars 2013 au large de Terre de Haut dans l'Archipel des Saintes (La Guadeloupe). Ancien chalutier danois converti en caboteur. Suite à des problèmes moteur et une impossibilité de mouiller, le navire a heurté une caye dans sa dérive puis a sombré, l'eau ayant envahi la cale. Pas de pollution constatée. Les 5 marins ont été secourus.

Espagne :

S/V *LAZZI SIXTIES*, pavillon français / F/V *BERTO*, pavillon espagnol : abordage entre un navire de plaisance et un chalutier, le voilier ayant démâté le 19 juin 2013 au large de Port-Vendres. Un blessé est à déplorer. Pas d'avarie sur le navire de pêche et le blessé est évacué. Le navire de plaisance est pris en remorque par la SNSM.

Malte :

M/V *HOPA*, IMO 9106986, pavillon maltais : accident du travail dans le port de Caronte, le 16 février 2013 lors de la manœuvre d'accostage d'un navire de charge. Un blessé grave.

Italie :

Fin avril 2013, le *BEAmer* a transmis un certain nombre d'observations à son homologue italien, principalement responsable de l'enquête sur le rapport provisoire de l'échouement du navire à passagers *COSTA CONCORDIA*, événement du 13 janvier 2012 qui fit 32 victimes dont 6 de nationalité française. Pour cette raison, la France était considérée État ayant d'importants intérêts en jeu.

Norvège :

M/V *POLARIS I*, OMI 4500163, pavillon français : décès d'une passagère d'un navire à passagers par un morceau de glace suite à une rupture d'un glacier dans la région de Spitzberg, alors qu'elle était à bord d'un canot pneumatique le 21 août 2012 (information reçue au *BEAmer* en juillet 2013).

Chine :

F/V *ZHONG YANG 26*, pavillon chinois : chavirage d'un palangrier de 49 m au large de l'île de Rapa dans l'archipel des Australes (Polynésie française), dans les eaux internationales, le 5 août 2013. Le navire a chaviré suite à une voie d'eau, une partie de l'équipage s'est réfugié sur la coque, secourus par des moyens aériens en raison de leur éloignement des côtes. Le navire a fini par sombrer, 6 marins secourus et 8 disparus sur un total de 14 marins.

Grande-Bretagne :

S/V *ISAMAR*, pavillon britannique : talonnage d'une vedette de plaisance dans la réserve naturelle des Bouches de Bonifacio, à 2 milles des côtes à l'ouest de Figari, le 17 août 2013. Après avoir heurté l'écueil d'Olmeto, une voie d'eau a fait sombrer le navire. Les 11 personnes ont été récupérées saines et sauvées. Pas de pollution signalée.

Antigua et Barbuda :

M/V *PRISCILLA*, IMO 9013036, pavillon Antigua et Barbuda : accident mortel d'un lamaneur en opérations commerciales à Montoir, le 11 octobre 2013.

Danemark :

M/V *DAN FIGHTER*, IMO 8709767, pavillon danois : échouement d'un vraquier dans l'estuaire du fleuve Charente suite à une avarie de propulsion lors de la marée basse, le 16 octobre 2013. Le déséchouement a été possible à marée montante par l'intervention des vedettes de lamanage du port de La Rochelle. Le navire a ensuite pris un mouillage plus adapté au sud de l'île d'Aix. Aucune pollution n'a été constatée, la coque était intègre.

Malte :

M/V *UMAR 1*, IMO 9521411, pavillon maltais : explosion d'une tuyauterie non suivie de feu à bord d'un chimiquier lors du chargement de 3000 tonnes de méthyl tert-butyl éther, le 19 octobre 2013 dans le port de Fos-sur-Mer. Pas de victime, pas de pollution. La coque est déformée et déchirée à certains endroits.

Grande-Bretagne :

M/V *PRIDE OF BURGUNDY*, IMO 9015254, pavillon britannique : collision sans gravité d'un ferry avec la jetée est du port de Calais, le 19 octobre 2013. Pas de blessés parmi les 243 passagers.

Pays-Bas :

M/V *VICTORIABORG*, IMO 9234276, pavillon néerlandais : homme à la mer (disparu) à bord d'un cargo, en eaux internationales dans le Golfe de Gascogne, le 23 décembre 2013.

Annexe F

RECOMMANDATIONS ET RAPPELS FONDAMENTAUX BILAN DE CINQ ANNÉES D'ACCIDENTS À LA PECHE

Ces recommandations de sécurité, qui pourraient sembler à première vue évidentes, sont le produit des dernières années de travail d'enquête du BEAmer sur plus d'une centaine d'accidents. Au nombre d'une dizaine, elles constituent pourtant des principes fondamentaux dont le suivi serait de nature à améliorer sensiblement la sécurité des navires et de leurs équipages. Elles visent pour l'essentiel les comportements et pratiques professionnelles et n'ont pas vocation à se substituer à l'ensemble des réglementations en vigueur.

La veille

Une veille attentive ne souffre pas d'interruption. Elle doit de plus être effectuée par des marins physiquement aptes et suffisamment reposés.

La navigation

La navigation est un métier qui s'apprend. Tout homme de quart doit posséder un minimum de connaissances :

- respect du règlement pour prévenir les abordages ;
- utilisation des appareils de timonerie ;
- suivi de la navigation.

L'homme à la mer

La chute à la mer est une situation d'urgence absolue. Les chances de survie du marin tiennent :

- à la qualité de la réaction de l'équipage : il ne faut pas attendre l'accident pour s'entraîner à la manœuvre de récupération ;
- au port du VFI (avec dispositif lumineux).

Les croches

Ce ne sont pas les croches en elles-mêmes qui sont dangereuses, mais leur traitement. La « force de l'habitude » peut amener les patrons à sous-estimer la dangerosité de la situation.

Le risque identifié est le plus souvent un dépassement des capacités du navire au cours des manœuvres de récupération de l'engin de pêche :

- résistance trop forte des funes et puissance des treuils surdimensionnée ;
- diminution de la stabilité sous l'effet de la traction, aggravée en cas de rupture d'une des funes ;
- utilisation inappropriée et / ou excessive de la propulsion ;
- accroupissement et envahissement par forte mer de l'arrière (notamment si les portes ne sont pas fermées et les sabords bloqués).

Tout marin amené à patronner aux arts traînants devrait avoir reçu une formation spécifique.

La stabilité - les ouvertures

Le risque de carène liquide par présence d'eau sur le(s) pont(s), et la perte importante de stabilité qui en résulte, est insuffisamment appréhendé. Les paquets de mer doivent pouvoir s'évacuer rapidement par des sabords de décharge laissés libres et ne pas pénétrer dans les espaces clos par des portes ou panneaux laissés ouverts.

En dehors des croches, l'embarquement de poids lourds dans le chalut (poids suspendus) a souvent des conséquences tragiques, surtout lorsque la puissance des enrouleurs est surdimensionnée.

La navigation par mer arrière

La navigation par mer forte de l'arrière met le navire dans une situation délicate. Dans ce cas, il faut savoir changer de route (cap) ou de destination, pour limiter le risque.

Les voies d'eau

Les navires en bois sont les plus vulnérables. La coque résiste moins aux chocs et le cloisonnement est insuffisant, voire inefficace à la suite de réparations ou de modifications mineures (passages de câbles ou de tuyaux surdimensionnés et non étanches), ou inexistant.

Une attention toute particulière doit être portée à la maintenance : tuyautages, prises de coque, etc.

Les alarmes de montée d'eau doivent être testées très souvent et en aucun cas neutralisées.

L'équipage doit avoir une connaissance parfaite de la mise en œuvre des moyens de pompage, fixes ou mobiles.

L'incendie

La principale cause d'incendie étant la projection de combustible ou d'huile sur les échappements, il faut vérifier régulièrement l'état des raccords et mettre en place des écrans de protection.

Le système de détection doit être opérationnel.

L'équipage doit s'être entraîné à mettre en œuvre les moyens de confinement et d'extinction disponibles. Il doit y avoir à bord des marins ayant suivi un stage « feu ».

L'alerte et l'abandon

En cas de détresse, il est vital de respecter les procédures en contactant en premier lieu le CROSS, seul capable de mettre en œuvre les moyens, qu'ils viennent de terre ou qu'ils soient déjà sur zone.

L'équipage doit connaître précisément l'emplacement des équipements individuels et collectifs de sauvetage et leur utilisation.



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex
Téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - Télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42
www.beamer-france.org
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411