



Rapport d'activité 2017

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

L'année 2017

En 2017 l'activité du *BEA*mer est une nouvelle fois placée sous le signe du changement. En avril 2017 le *BEA*mer a déménagé de la tour Pascal avec l'ensemble des services du ministère, il est désormais durablement installé dans la grande Arche de la Défense. L'été a été marqué par deux départs à la retraite, celui du directeur adjoint et celui d'un enquêteur. Enfin, une nouvelle assistante de direction a pris fonction en septembre.

La base de données européenne EMCIP est désormais l'unique base d'enregistrement des événements de mer du *BEA*mer. Commune à tous les bureaux d'enquêtes européens, elle permet des requêtes sur toutes les données saisies par ces derniers et donne une vision élargie de l'accidentologie en mer.

Dans l'attente de la création éventuelle d'un futur observatoire des accidents de mer, le *BEA*mer est désormais en mesure de fournir, à son niveau, à partir de ses propres données et dans le cadre de son champ de compétences, un éclairage sur l'accidentologie maritime. Cet éclairage reste orienté sur la navigation professionnelle bien que les accidents très graves à la plaisance soient désormais enregistrés.

Le bilan d'activité 2017 du *BEA*mer comporte donc deux volets. Le premier axé sur la présentation statistique des accidents enregistrés pendant l'année 2017 et le second, plus habituel, synthétise le travail d'enquête réalisé au cours de l'année écoulée avec bilan sur le suivi des recommandations émises dans les rapports d'enquêtes. Le nouveau volet statistique devrait permettre à l'avenir une analyse plus fine des tendances des différents accidents de mer pour chacun des métiers.

Il convient enfin de mentionner qu'en novembre 2017, l'équipe du *BEA*mer a passé avec succès la certification qualité de son système de management au titre de la nouvelle norme ISO 9001:2015.

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Jean-Luc LE LIBOUX
Directeur du *BEA*mer



Synthèse de l'activité

Les événements 2017

En 2017, 363 accidents, y compris les accidents du travail maritime, ont été pris en compte et enregistrés dans la base de données par le *BEA*mer. Bien que les accidents très graves à la plaisance fassent désormais l'objet d'un enregistrement, les données enregistrées concernent principalement : les navires professionnels français quelle que soit leur localisation, les navires professionnels étrangers lorsque l'événement est survenu dans les eaux territoriales ou dans un port français, mais également en dehors des eaux sous souveraineté nationale, lorsque l'événement a donné lieu à l'intervention d'un moyen français placé sous la coordination d'un centre français de coordination des secours en mer.

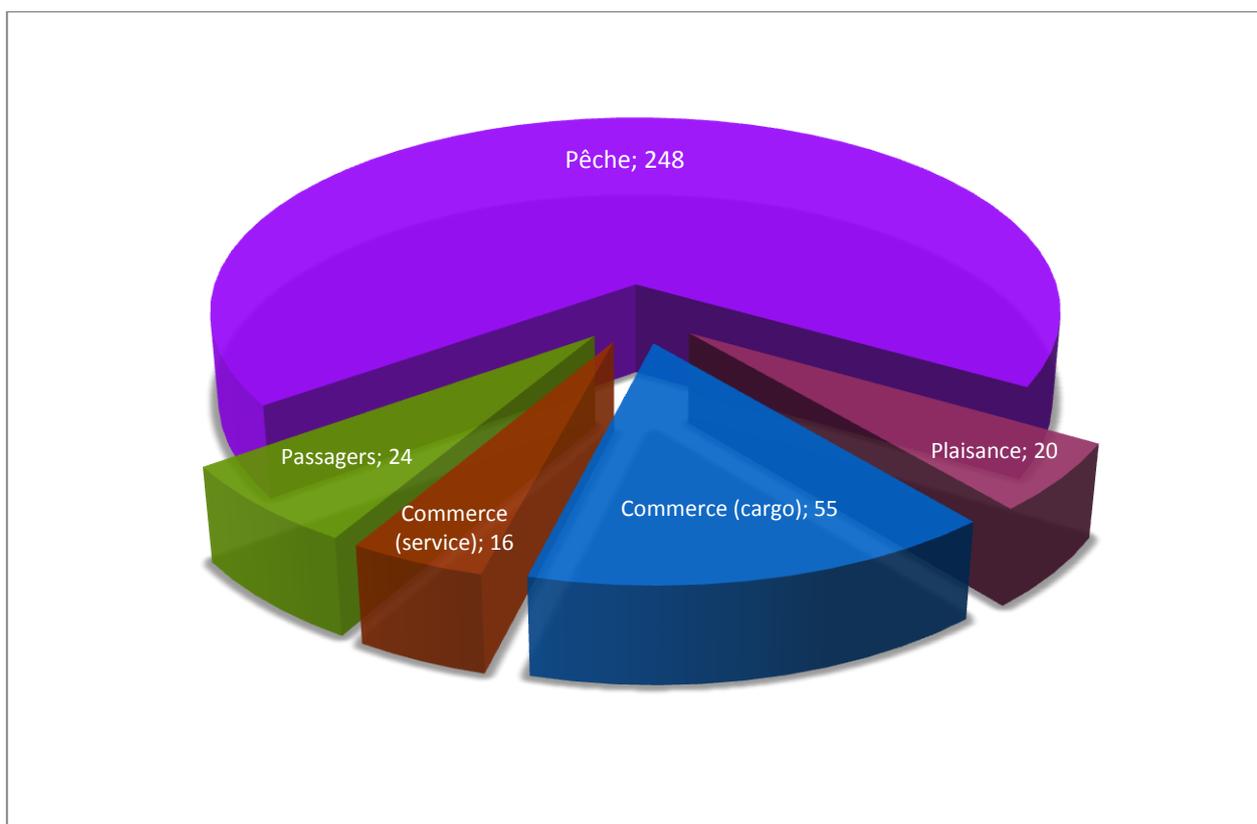
Les différents événements de mer survenus en 2017 ont été déclinés par type de navire et d'activité en retenant l'architecture normative des règles de sécurité applicables aux navires français (divisions annexées à l'arrêté ministériel du 30 novembre 1987).

Les tableaux et les diagrammes ci-après donnent une information détaillée sur la typologie des accidents qui ont retenu l'attention du *BEA*mer. Il ne s'agit pas de statistiques exhaustives comme celles dont peuvent disposer la sous-direction de la sécurité maritime de la direction des Affaires maritimes. Les événements les plus significatifs et les plus graves ont fait l'objet d'une enquête préliminaire à l'issue de laquelle, en application du code des transports, une enquête technique a pu être ouverte.

Nota : Seuls les événements maritimes très graves, graves et significatifs pour la sécurité maritime, ainsi que les accidents du travail très graves et graves dont le *BEA*mer a eu connaissance, sont enregistrés dans la base de données. Ces événements, selon leur gravité et les circonstances, donnent lieu à ouverture ou non d'une enquête technique dans les conditions prévues par le Code des transports.

Répartition des événements de mer enregistrés en 2017 par le BEA mer suivant le type d'activité

Commerce (cargo)	55	15,15 %
Commerce (service)	16	4,41 %
Passagers	24	6,61 %
Pêche	248	68,32 %
Plaisance	20	5,61 %
Total	363	100 %



À titre indicatif ci-après les chiffres des navires enregistrés sous pavillon français au 31/12/2017 :

Navires de pêche professionnels > 8m	3257	dont 678 de plus de 15 m
Navires à passagers	62	
Navires de charge	103	
Navires de service	243	
Navires de plaisance	> 1 000 000	immatriculations

Nota : le BEA mer prend en compte tous les événements de mer des navires professionnels français et dans certains cas des navires professionnels étrangers (pêche, commerce, service, servitude) ainsi que les accidents mortels pour des navires de plaisance français, dont il a connaissance.

Répartition des événements de mer enregistrés en 2017 par le BEA mer au commerce suivant le type de navigation

Passagers (navigation internationale de pavillon français ou étranger dont navires de croisières et navires rouliers à passagers)	19	20,00 %
Passagers (navigation nationale de pavillon français)	4	4,21 %
Charges > 500 UMS (navigation internationale de pavillon Français ou étrangers)	58	61,05 %
Charges < 500 (navigation nationale de pavillon français)	14	14,74 %
Total	95	100 %



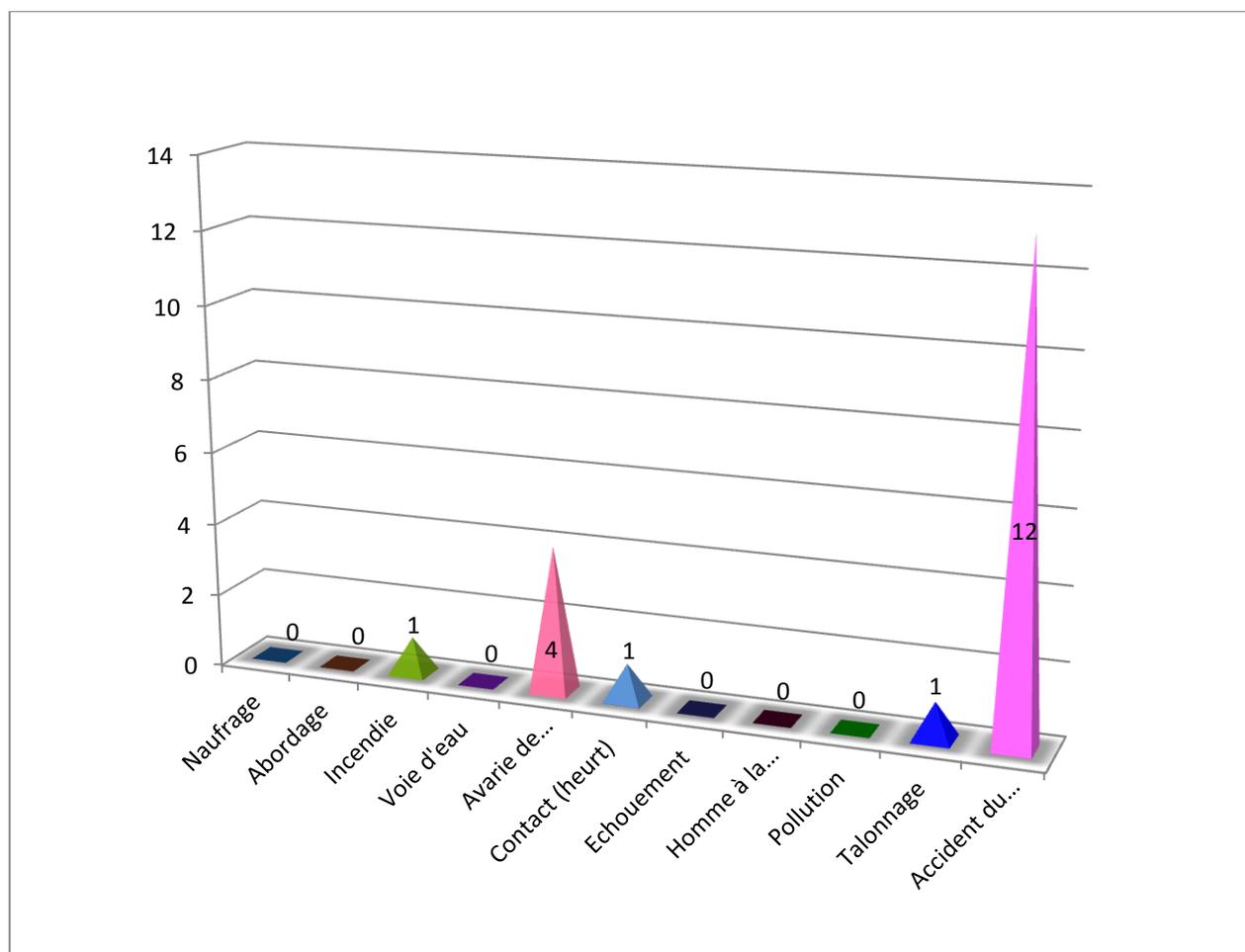
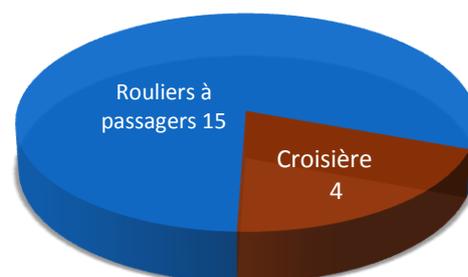
Nota : Les événements pour ces types de navires battant un autre pavillon sont également examinés lorsqu'ils surviennent dans les eaux territoriales et dans les ports et eaux intérieures françaises.

Les accidents survenus en 2017 à bord des navires à passagers en navigation internationale de pavillon français et étranger

Nature des accidents

Naufrage	0	0,00%
Abordage	0	0,00%
Incendie	1	5,26%
Voie d'eau	0	0,00%
Avarie de propulsion	4	21,05%
Contact (heurte)	1	5,26%
Échouement	0	0,00%
Homme à la mer (équipage)	0	0,00%
Pollution	0	0,00%
Talonnage	1	5,26%
Accident du travail	12	63,17%

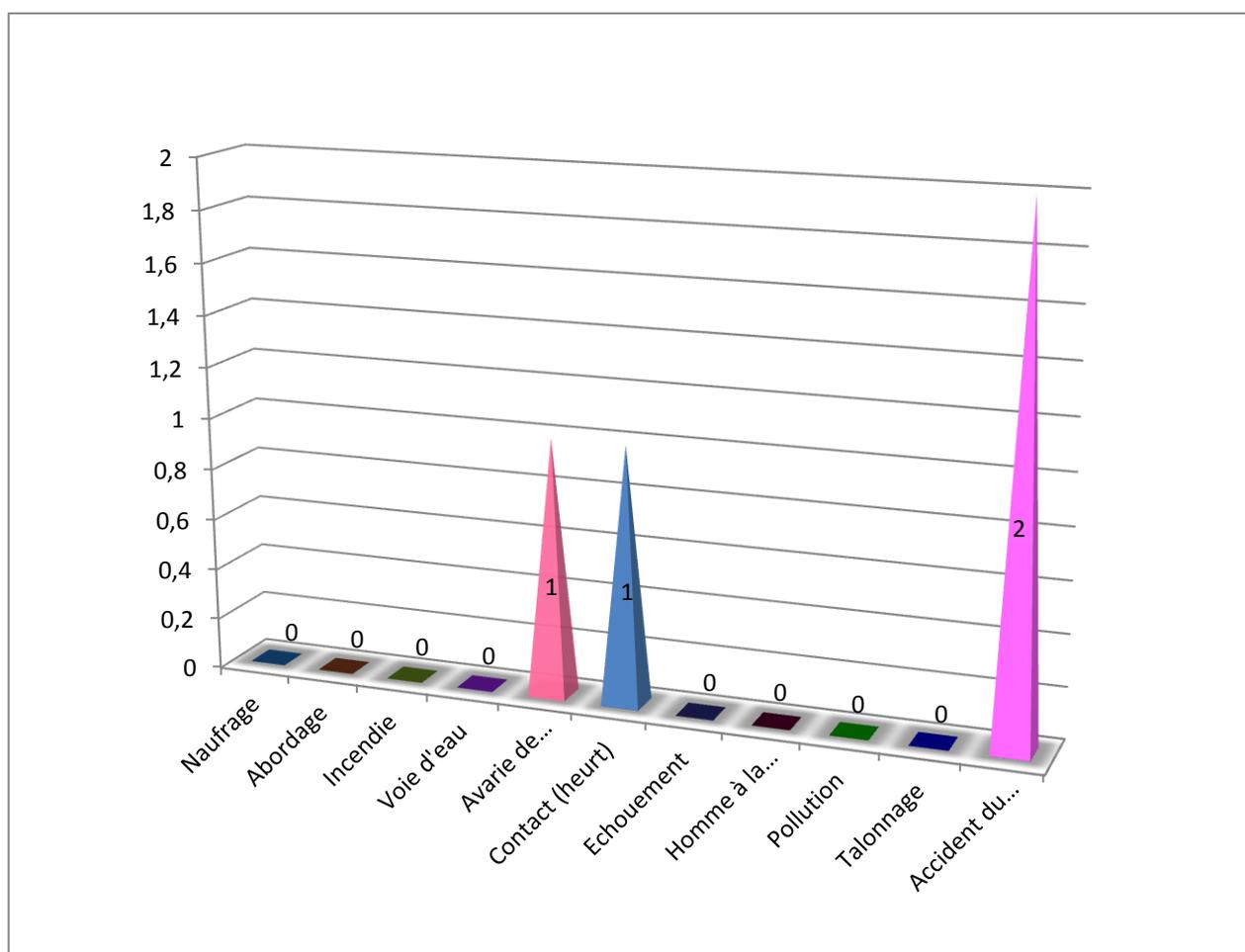
Type de navire



Les accidents survenus en 2017 à bord des navires à passagers en navigation nationale de pavillon français

Nature des accidents

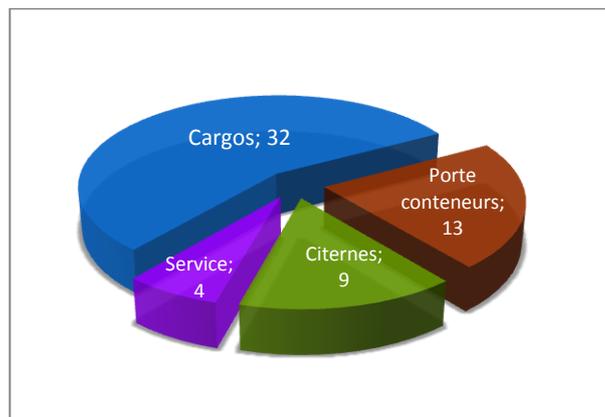
Naufrage	0
Abordage	0
Incendie	0
Voie d'eau	0
Avarie de propulsion	1
Contact (heurt)	1
Échouement	0
Homme à la mer (équipage)	0
Pollution	0
Talonnage	0
Accident du travail	2



Les accidents survenus en 2017 à bord des navires de charge > 500 UMS en navigation internationale (SOLAS) de pavillon français et étranger

Type de navire

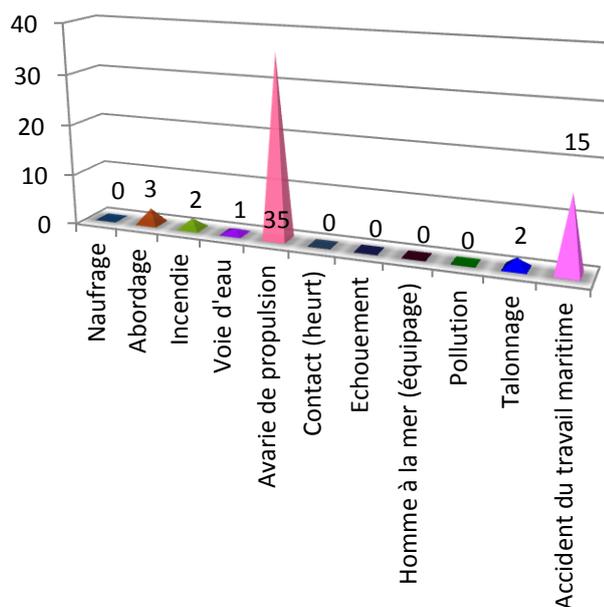
Cargos	32	55,17%
Porte-conteneurs	13	22,41%
Citernes	9	15,52%
Service	4	6,90%
Total	58	100%



Nature des accidents

Naufrage	0	0,00 %
Abordage	3	5,17 %
Incendie	2	3,45 %
Voie d'eau	1	1,72 %
Avarie de propulsion	35	60,35 %
Contact (heurt)	0	0,25 %
Échouement	0	0,00 %
Pollution	0	0,00 %
Talonnage	2	3,45 %
Accident du travail	15	25,86 %

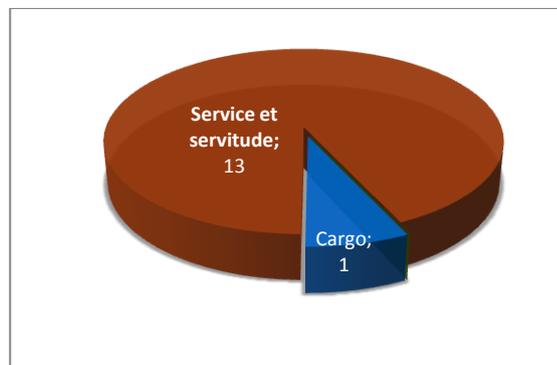
Nature des accidents à bord des navires de charge > 500 en navigation internationale



Les accidents survenus en 2017 à bord des navires de charge < 500 UMS en navigation nationale de pavillon français

Type de navire

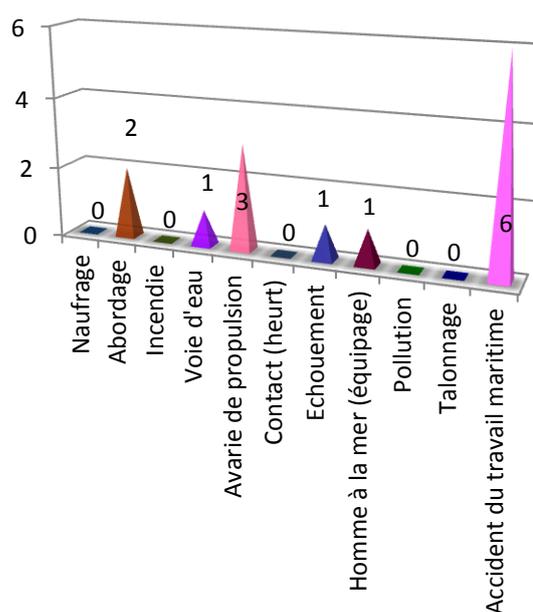
Cargo	1	7,14%
Service et servitude	13	92,86%
Assistance et sauvetage	0	0,00%
Total	14	100%



Nature des accidents

Naufrage	0	0,00 %
Abordage	2	14,29 %
Incendie	0	0,00 %
Voie d'eau	1	7,14 %
Avarie de propulsion	3	21,42 %
Contact (heurt)	0	0,00 %
Échouement	1	7,14 %
Homme à la mer (équipage)	1	7,14 %
Pollution	0	0,00 %
Talonnage	0	0,00 %
Accident du travail	6	42,86 %

Nature des accidents à bord des navires de charge < 500 en navigation nationale

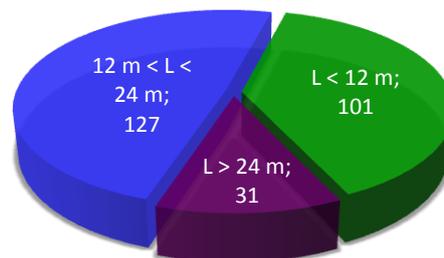


Les accidents survenus en 2017 à bord des navires de pêche de pavillon français

Répartition des accidents

(taille de la flottille - Nombre de navire)

L > 24 m	(109 navires)	31	11,97%
12 m < L < 24 m	(780 navires)	127	49,03%
8 < L < 12 m	(2368 navires)	101	39,00%
Total	(3257 navires)	259	100%

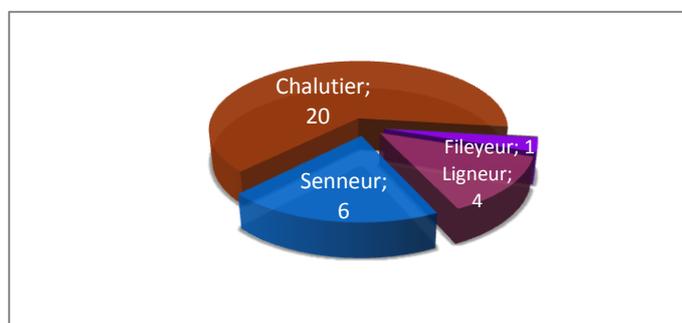


Les navires de pêche de plus de 24m sont ceux qui proportionnellement ont connu le plus fort taux d'événements de mer.

Répartition des accidents par type de navire

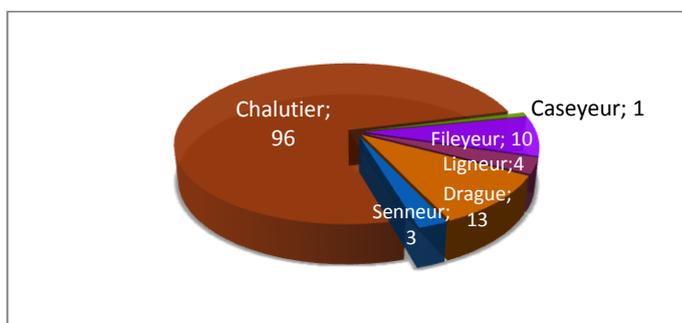
Pêche > 24m

Senneur	6	19,35%
Chalutier	20	64,52%
Caseyeur	0	0,00%
Fileyeur	1	3,23%
Ligneur	4	12,90%
Total	31	100%



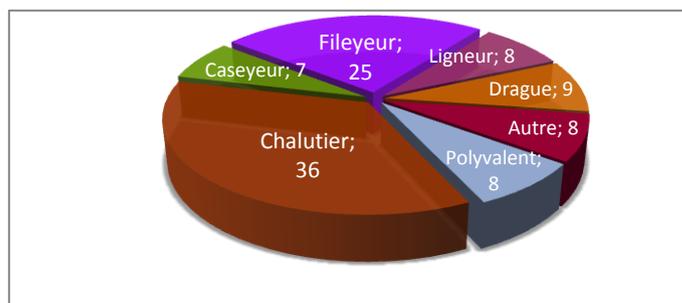
12 m < pêche < 24 m

Senneur	3	2,36%
Chalutier	96	75,59%
Caseyeur	1	0,79%
Fileyeur	10	7,87%
Ligneur	4	3,15%
Drague	13	10,24%
Total	127	100%



Pêche < 12 m

Chalutier	36	35,64%
Caseyeur	7	6,93%
Fileyeur	25	24,75%
Ligneur	8	7,92%
Drague	9	8,91%
Autre	8	7,92%
Polyvalent	8	7,92%
Total	101	100%

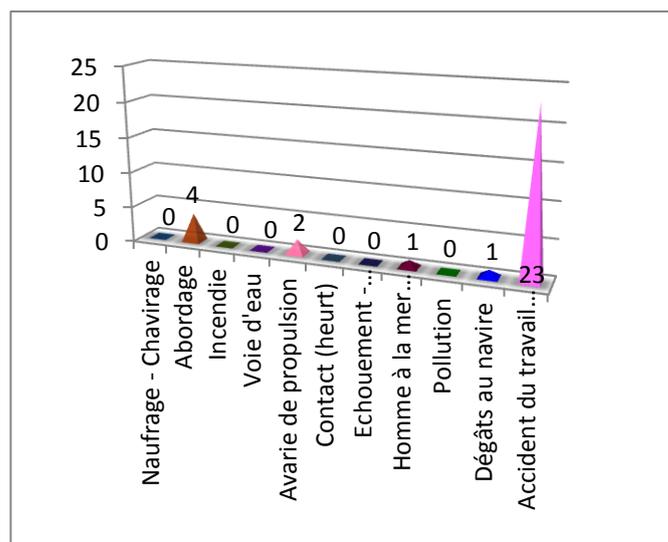


Pour tous les segments de longueur, le chalutage est le métier qui a présenté le plus fort taux d'accidents.

Nature des accidents à la pêche

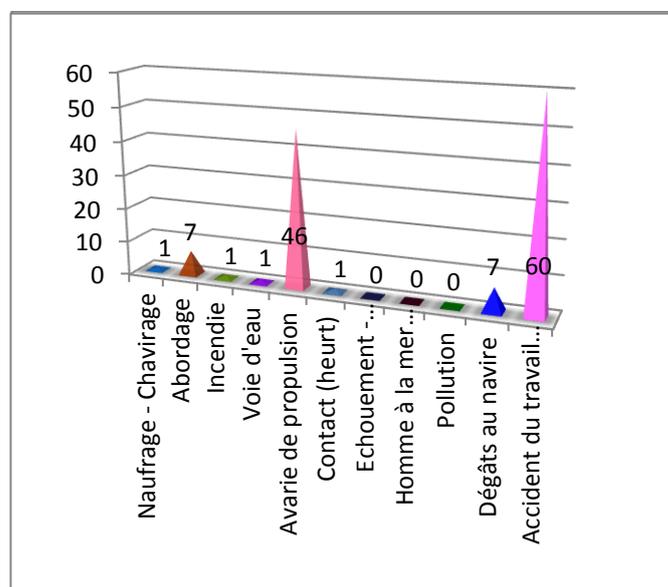
Pêche > 24 m

Naufrage - Chavirage	0	0,00%
Abordage	4	12,90%
Incendie	0	0,00%
Voie d'eau	0	0,00%
Avarie de propulsion	2	6,45%
Contact (heurt)	0	0,00%
Echouement - Talonnage	0	0,00%
Homme à la mer (équipage)	1	3,23%
Pollution	0	0,00%
Dégâts au navire	1	3,23%
Accident du travail	23	74,19%
Total	31	100%



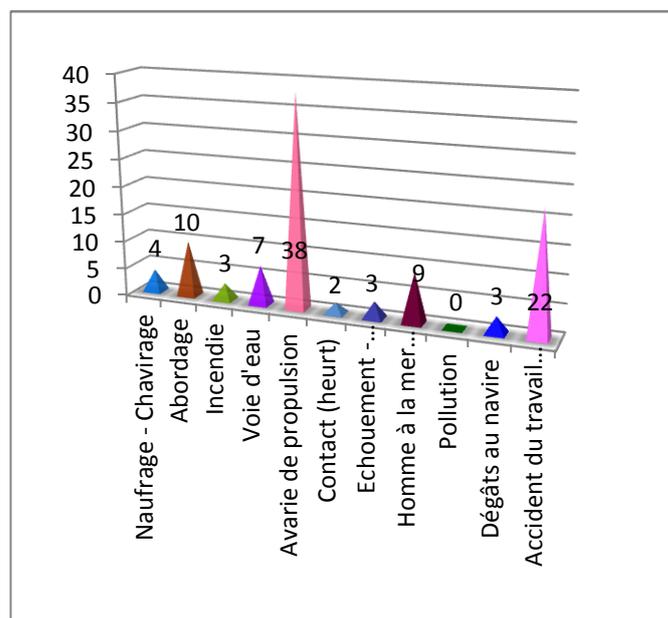
12 m < pêche < 24 m

Naufrage - Chavirage	1	0,81%
Abordage	7	5,65%
Incendie	1	0,81%
Voie d'eau	1	0,81%
Avarie de propulsion	46	37,10%
Contact (heurt)	1	0,81%
Echouement - Talonnage	0	0,00%
Homme à la mer (équipage)	0	0,00%
Pollution	0	0,00%
Dégâts au navire	7	5,65%
Accident du travail	60	48,39%
Total	124	100%



Pêche < 12 m

Naufrage - Chavirage	4	3,96%
Abordage	10	9,90%
Incendie	3	2,97%
Voie d'eau	7	6,93%
Avarie de propulsion	38	37,62%
Contact (heurt)	2	1,98%
Echouement - Talonnage	3	2,97%
Homme à la mer (équipage)	9	8,91%
Pollution	0	0,00%
Dégâts au navire	3	2,97%
Accident du travail	22	21,78%
Total	101	100%



Le bilan 2017 des événements de mer

Le nombre d'événements de mer enregistrés en 2017 (363) reste du même ordre de grandeur que celui de 2016 (364).

Quel que soit le genre de navigation, les accidents du travail représentent la majorité des événements de mer.

L'avarie de propulsion est le type d'événement qui arrive en seconde position. Il concerne principalement les navires de pêche et les navires de commerce. Les navires de plaisance ne sont pas pris en compte pour ces incidents mineurs.

Pour les navires de commerce, il s'agit très majoritairement d'avaries sur les circuits à combustible des moteurs de propulsion, survenues dans les eaux territoriales françaises à la suite d'opérations de changement de combustible, pour se conformer aux exigences de l'annexe VI de la Convention Internationale MARPOL.

Pour le secteur de la pêche, ce type d'avaries a généralement pour origine la vétusté des moteurs liée à des carences d'entretien ou de maintenance sur des navires dont la moyenne d'âge dépasse souvent trente ans.

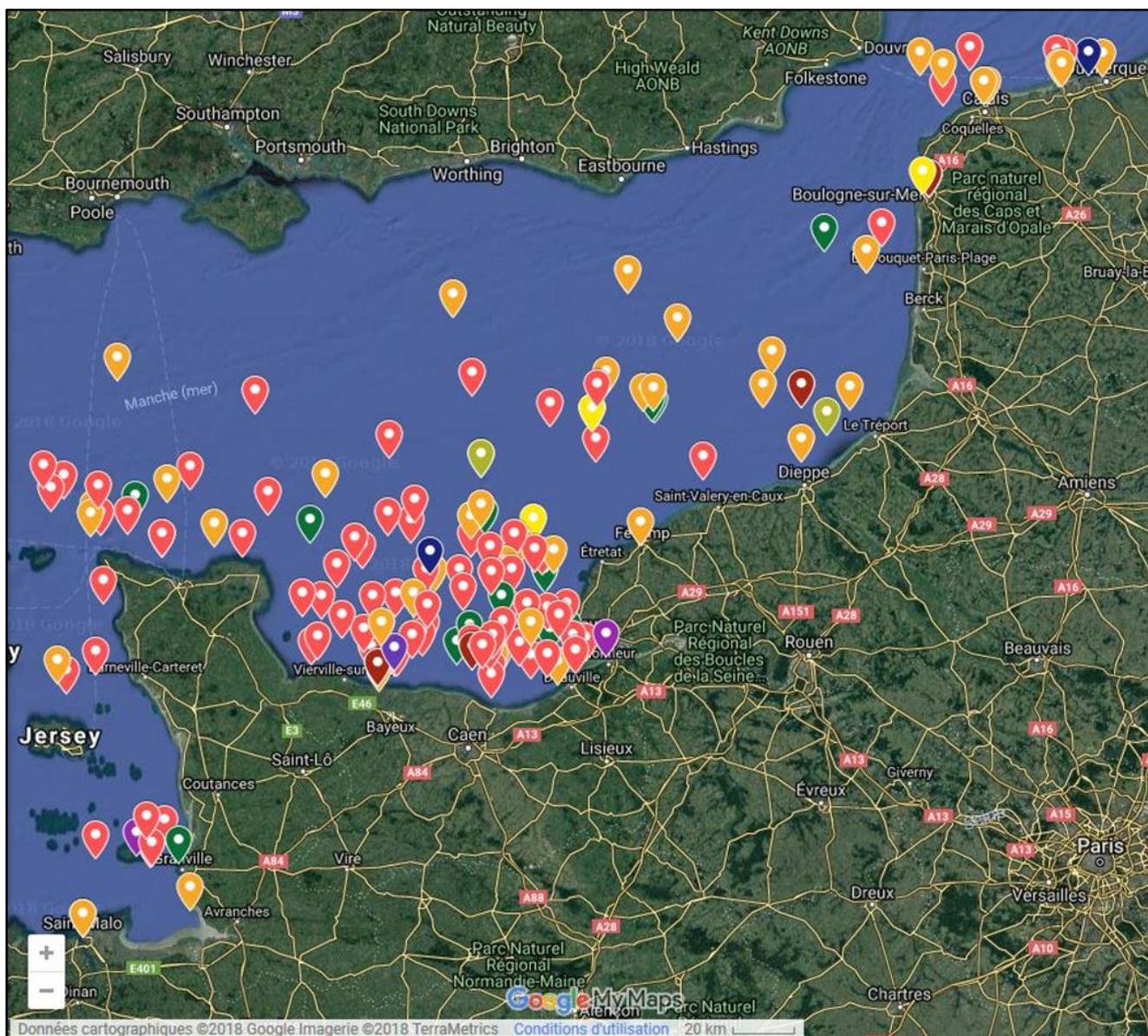
Au cours de l'année écoulée un seul événement de mer d'ampleur significative, à savoir le chavirage d'une vedette de pêche à La Réunion qui a fait trois victimes est à relever. Le *BEA*mer a également pris en compte un événement atypique, classé au titre de la fortune de mer. Il a impliqué le navire roulier à passagers *JEAN-NICOLI* qui, en Méditerranée, dans des conditions météorologiques très sévères, a rencontré une vague scélérate qui a occasionné des avaries.

En 2017, on dénombre **11 décès** consécutifs à des événements de mer qui ont tous fait l'objet d'une ouverture d'enquête technique. Parmi ces décès, ceux ayant pour origine une chute à la mer soit par chute directe soit après un chavirage brutal du navire, restent toujours préoccupants, surtout lorsque la victime ne portait pas de VFI. Les recommandations récurrentes émises dans les nombreux rapports du *BEA*mer ayant trait à ce type d'accident demeurent plus que jamais d'actualité.

Le bilan 2017 est complété ci-après par une cartographie qui localise les événements survenus en Manche-Mer du Nord, en Atlantique, en Méditerranée ainsi qu'aux Antilles, en Guyane et à La Réunion - Terres australes. On notera que l'accidentologie est plus significative dans certaines zones comme la baie de Seine et la Vendée.

2 - Manche-Mer du nord

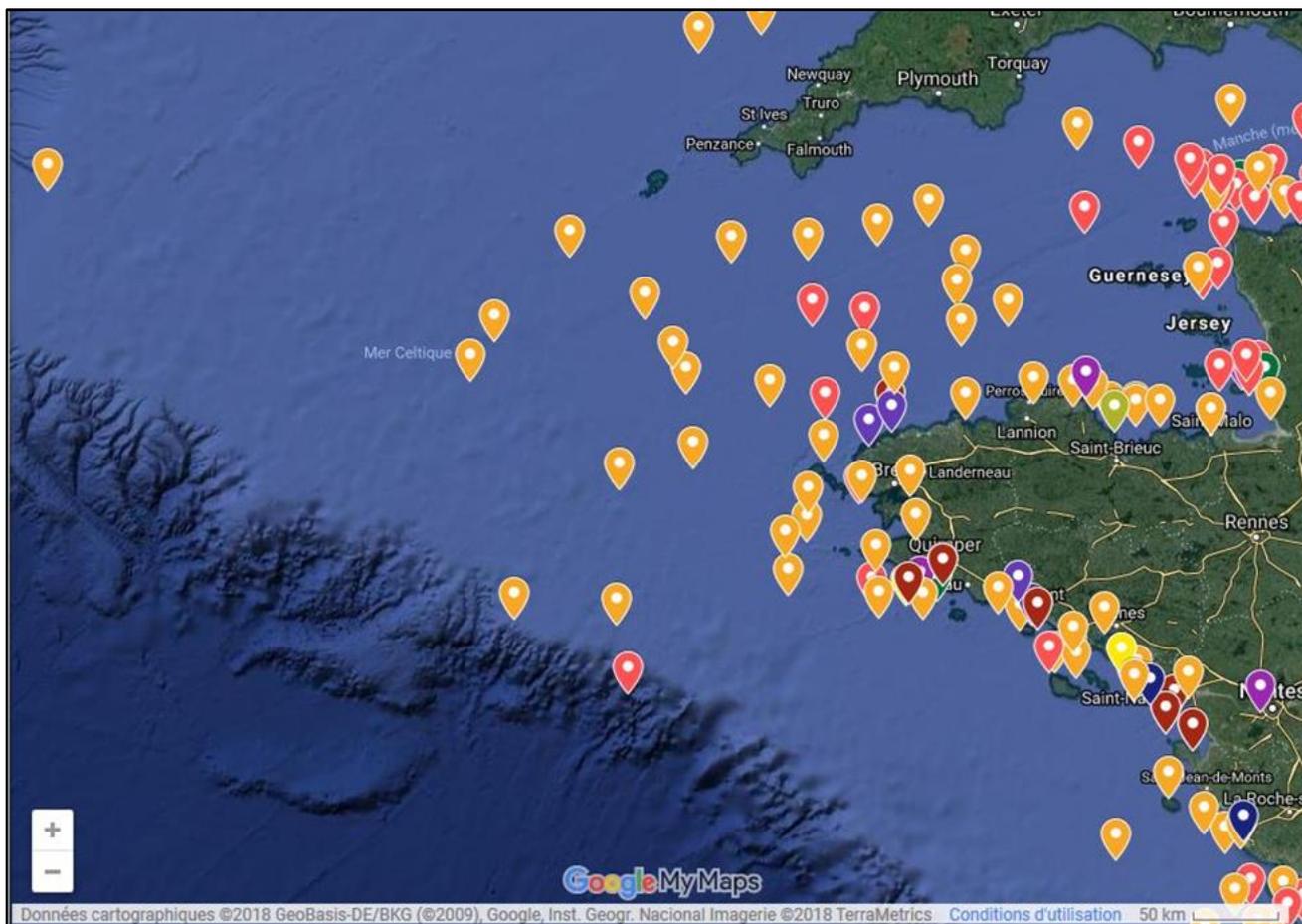
(du ressort de la direction Interrégionale de la Mer Manche Est Mer du Nord)



-  Accident du travail maritime
-  Perte de contrôle
-  Abordage
-  Avaries
-  Voie d'eau / Naufrage
-  Chavirage
-  Incendie / Explosion
-  Talonnage / Échouement
-  Contact (heurt)
-  Événement non accidentel
-  Disparition

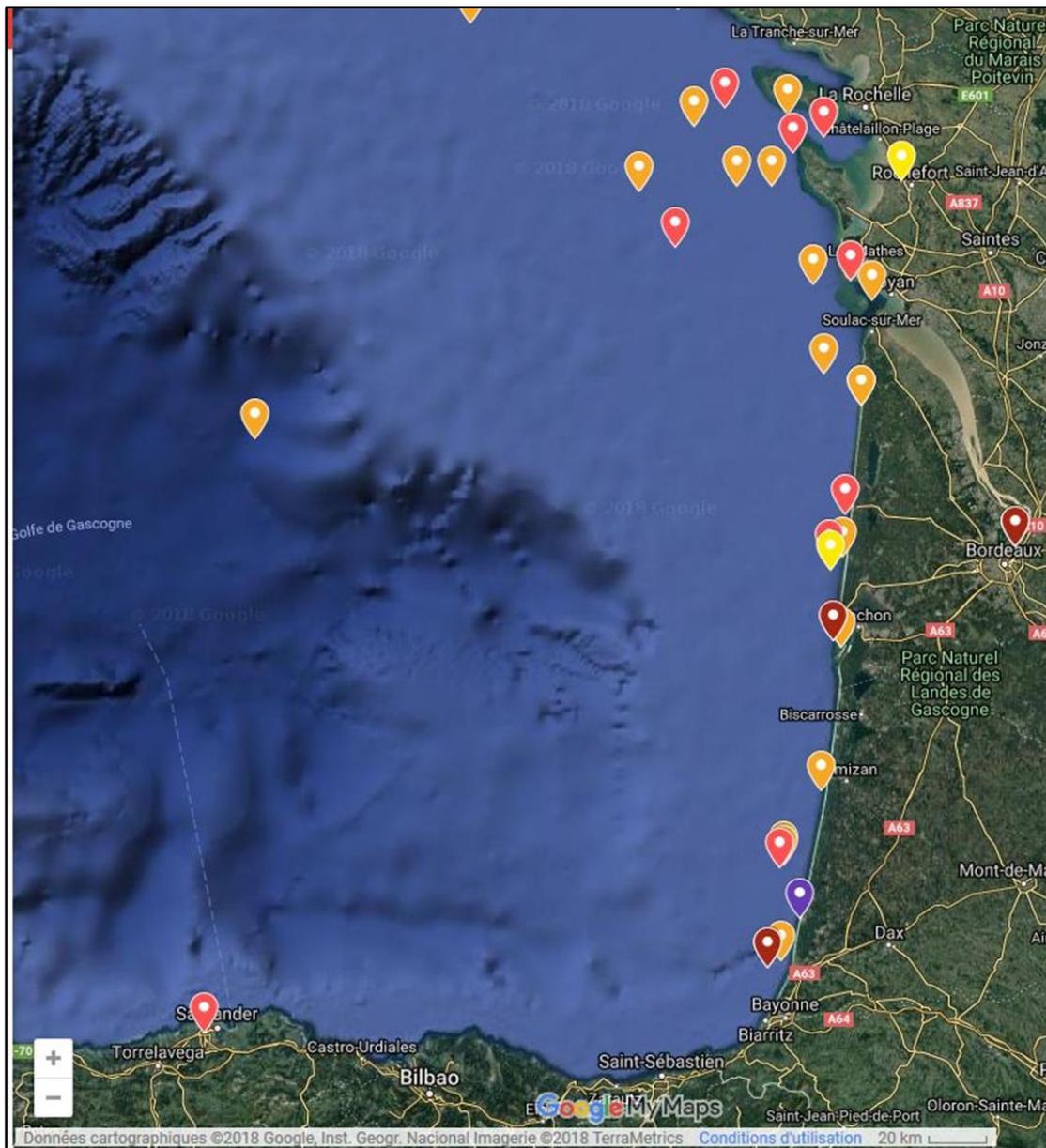
3 - Bretagne

(du ressort de la direction Interrégionale de la Mer Nord Atlantique Manche Ouest)



-  Accident du travail maritime
-  Perte de contrôle
-  Abordage
-  Avaries
-  Voie d'eau / Naufrage
-  Chavirage
-  Incendie / Explosion
-  Talonnage / Échouement
-  Contact (heurt)
-  Événement non accidentel
-  Disparition

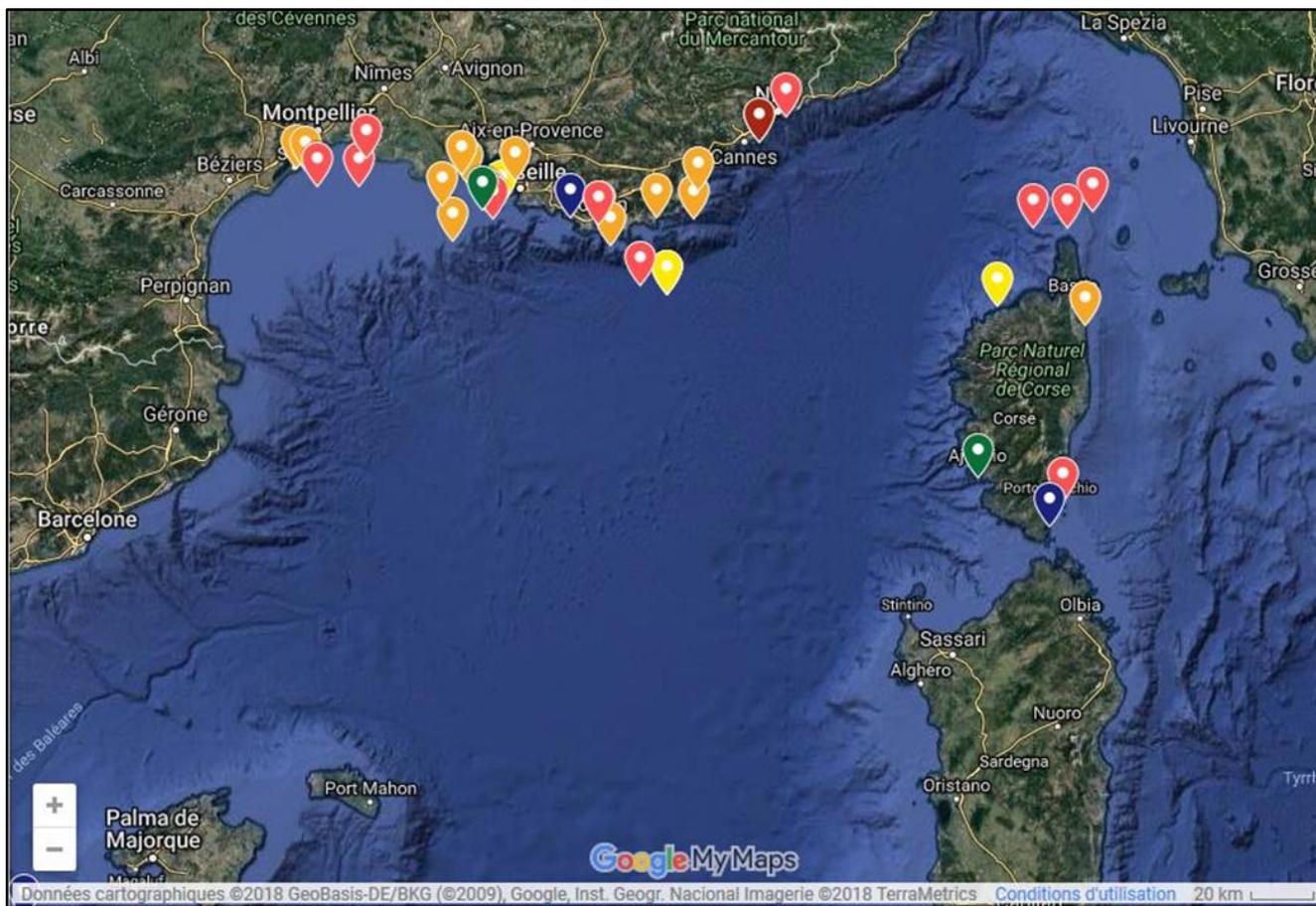
4 - Golfe de Gascogne (du ressort de la direction Interrégionale de la Mer Sud Atlantique)



-  Accident du travail maritime
-  Perte de contrôle
-  Abordage
-  Avaries
-  Voie d'eau / Naufrage
-  Chavirage
-  Incendie / Explosion
-  Talonnage / Échouement
-  Contact (heurt)
-  Événement non accidentel
-  Disparition

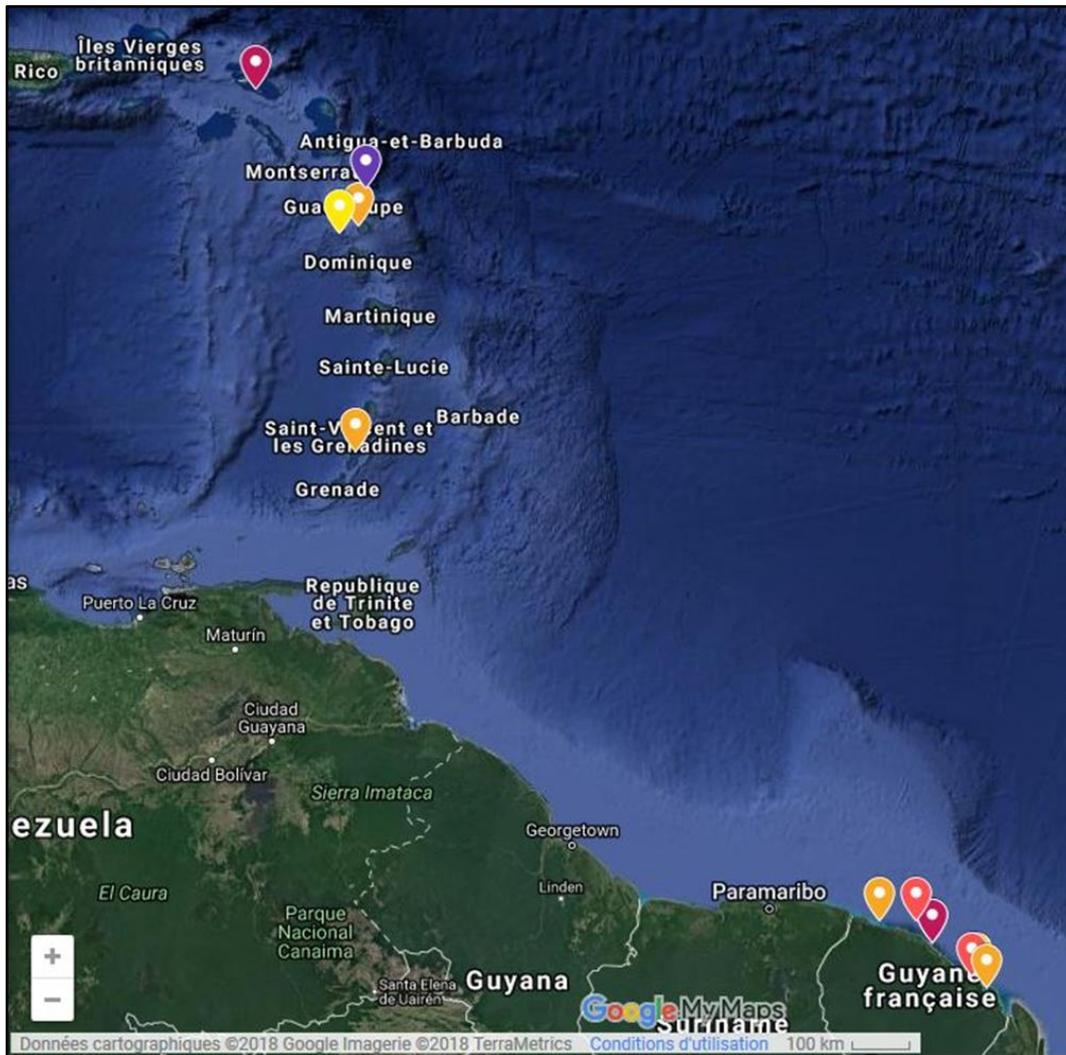
5 - Méditerranée

(du ressort de la direction Interrégionale de la Mer Méditerranée)



7 - Antilles-Guyane

(du ressort de la direction de la Mer Martinique)



-  Accident du travail maritime
-  Perte de contrôle
-  Abordage
-  Avaries
-  Voie d'eau / Naufrage
-  Chavirage
-  Incendie / Explosion
-  Talonnage / Échouement
-  Contact (heur)
-  Événement non accidentel
-  Disparition

Nota : Seuls sont enregistrés dans la base de données les accidents du travail qui ont nécessité une intervention du SGAR à savoir, au minimum, une consultation avec le CCMM de Toulouse suivie d'un déroutement du navire. Dans tous les cas l'arrêt de travail consécutif à l'accident est supérieur à 72 heures.

Les enquêtes techniques en 2017

Répartition des enquêtes techniques ouvertes en 2017

4,6% des événements enregistrés par le BEA mer en 2017 ont donné lieu à l'ouverture d'une enquête technique.

Pour le secteur de la pêche seul 4,4% des événements enregistrés ont entraîné l'ouverture d'une enquête alors que pour la navigation au commerce qui englobe toutes les activités, navires à passagers, navires de charge, navires de service, le taux est de 3,1%. Pour la plaisance il atteint 15%, ce qui découle du fait que, pour ce type d'activité, seuls les accidents mortels sont pris en compte.

Types d'accidents	Abordages	Accidents	Chavirages	Échouements	Hommes à la mer	Incendies	Naufrages	Talonnage	Voies d'eau	Total
Plaisance y compris NUC	-	-	1	1	-	1	-	-	-	3
Commerce	-	2	-	-	1	-	-	-	-	3
Pêche	-	3	1	-	2	1	4	-	-	11
Pêche - Commerce	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Commerce - Commerce	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Total	0	5	2	1	3	2	4	0	0	17

Le travail d'enquête

Les nouvelles enquêtes techniques après accident ouvertes en 2017 :

Événement	Nature
<i>LE BLONDI</i>	Accident du travail à bord d'un fileyeur au large des Sables-d'Olonne le 16/12/2016 (une victime).
<i>JEAN NICOLI</i>	Fortune de mer d'un navire roulier à passagers due à une vague scélérate au large des îles d'Hyères le 06/03/2017.
<i>MARINA FLOWER</i>	Homme à la mer à bord d'un navire de pêche au large de Perros-Guirec le 06/04/2017 (une victime).
<i>CHICHI</i>	Explosion à bord d'un navire de plaisance au large de Bandol le 08/04/2017 (sept blessés).
<i>IZEL-VOR</i>	Chavirage d'un fileyeur à proximité de l'île de Groix le 05/05/2017.
<i>SAINT BERNARD</i>	Naufrage d'un goémonier près de l'île de Rossero (Finistère) le 09/05/2017 (une victime).
<i>KE VERO</i>	Homme à la mer à bord d'un navire de pêche au large de l'île de Batz le 14/06/2017.
<i>MALUHEL</i>	Accident du travail à bord d'un chalutier dans le port de Port-en-Bessin-Huppain le 14/06/2017 (une victime).
<i>SCARAMOUCHE</i>	Accident du travail à bord d'un chalutier au large de Fécamp le 17/06/2017.
<i>MAEVA 4</i>	Chavirage d'une vedette de pêche à l'approche du port de Saint-Gilles-les-Bains (île de La Réunion) le 25/06/2017 (trois victimes).
<i>BANCO</i>	Accident du travail à bord d'un sablier dans le port de Lézardrieux le 26/07/2017 (une victime).
<i>PETITE FANNY</i>	Naufrage d'un chalutier au large de La Turballe le 05/10/2017.
<i>LA BELLE ANGELE</i>	Echouement d'un lougre chasse-marée en sortie de l'Aber Wrac'h le 17/10/2017 (une victime).
<i>MALETICO</i>	Naufrage d'un chalutier au large de Fécamp le 29/10/2017.
<i>LE DEFI</i>	Naufrage d'un chalutier coquillier devant Port-en-Bessin-Huppain le 29/10/2017 (une victime).
<i>PORZ STREILHEN</i>	Incendie et naufrage d'un chalutier en baie d'Audierne le 28/11/2017.
<i>TRIOMPHANT</i>	Homme à la mer d'un remorqueur portuaire dans le port-ouest de Dunkerque le 17/12/2017 (une victime).

Parmi les enquêtes en cours, 17 enquêtes techniques ont pu être closes en 2017 et les rapports correspondants publiés et mis en ligne sur le site : www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

Événement	Nature
<i>PAGLIA ORBA</i>	Rupture d'amarrage à bord d'un roulier à passagers dans le port de Marseille le 20/11/2015.
<i>STEREN MOR</i>	Voie d'eau à bord d'un caseyeur au large de l'île d'Ouessant le 26/04/2016.
<i>LA BROCHE 1</i>	Homme à la mer à bord d'un ligneur au large de Saint-Gilles-Croix-de-Vie le 10/05/2016 (une victime).
<i>CMA CGM ROSSINI</i>	Incendie dans la cargaison à bord d'un porte-conteneurs dans le port de Colombo (Sri Lanka) le 15/06/2016.
<i>SAMATHEO</i>	Incendie et naufrage d'un fileyeur au large des côtes landaises le 29/07/2016 (une victime).
<i>HARMONY OF THE SEAS</i>	Accident du travail, chute d'une embarcation de sauvetage à bord d'un paquebot en escale dans le port de Marseille le 13/09/2016 (une victime et 4 blessés).
<i>ASPIN</i>	Contact d'un fileyeur avec l'île de Great Blasket (Irlande) le 25/09/2016.
<i>L'ENFANT D'ARVOR</i>	Naufrage d'un chalutier coquillier au large l'île de Bréhat le 12/10/2016 (une victime).
<i>MELISSA III</i>	Voie d'eau et naufrage d'un fileyeur dans l'ouest de Rochebonne le 14/10/2016.
<i>ENTRE LES DEUX CAPS</i>	Naufrage et homme à la mer d'un caseyeur au large du Cap Gris-Nez le 11/12/2016.
<i>LE BLONDI</i>	Accident du travail à bord d'un fileyeur au large des Sables-d'Olonne le 16/12/2016 (une victime).
<i>CAPE BON</i>	Incendie d'origine électrique à bord d'un pétro-chimiquier dans le DST du Pas-de-Calais le 19/12/2016.
<i>JEAN NICOLI</i>	Fortune de mer d'un navire roulier à passagers due à une vague scélérate au large des îles d'Hyères le 06/03/2017.
<i>MARINA FLOWER</i>	Homme à la mer à bord d'un navire de pêche au large de Perros-Guirec le 06/04/2017 (une victime).
<i>CHICHI</i>	Explosion à bord d'un navire de plaisance au large de Bandol le 08/04/2017 (sept blessés).
<i>KE VERO</i>	Homme à la mer à bord d'un navire de pêche au large de l'île de Batz le 14/06/2017.
<i>MALUHEL</i>	Accident du travail à bord d'un chalutier dans le port de Port-en-Bessin-Huppain le 14/06/2017 (une victime).

Les recommandations

Les 17 rapports publiés au cours de l'année 2017 par le *BEA*mer ont donné lieu à l'émission de 23 recommandations à destination :

- des armements au commerce des navires concernés (4),
- des armements à la pêche, patrons et équipages (5),
- des sociétés de classification des navires (0),
- de l'administration maritime (14).

Elles se répartissent entre les catégories suivantes :

1 - Pêche

Formation / entraînement	<ul style="list-style-type: none">- familiarisation au déclenchement de l'alerte de détresse et à l'abandon du navire- mise en œuvre d'exercices périodiques de lutte contre l'incendie et l'abandon du navire- campagne de communication auprès des marins sur le numéro d'urgence secours en mer des >CROSS 196
Conduite et exploitation du navire	<ul style="list-style-type: none">- transfert de toute les commandes d'urgence à la timonerie lorsque le navire est en manœuvre
Equipage/effectif	<ul style="list-style-type: none">- conditions d'octroi de visa pour un effectif d'un marin seul à bord
DUERP/EPI	<ul style="list-style-type: none">- port dans certaines conditions d'une balise individuelle de détresse homme à la mer
Conception et équipement du navire	<ul style="list-style-type: none">- commandes à distance des volets de ventilation du compartiment moteur- détection incendie automatique dans le compartiment moteur

**Contrôle/Maintenance
entretien du navire
et de ses équipements**

- surveillance et contrôle de l'étanchéité des viviers à bord des navires de pêche
- contrôle et essai des détecteurs de niveau d'eau dans les compartiments situés sous le pont de franc-bord

**ISM et surveillance des
processus de fabrication
et de contrôle**

- fabrication des détecteurs de niveau d'eau approuvés pour les navires de pêche

2 - Plaisance

**Conception
et équipements
du navire**

- détecteurs de vapeur d'essence avec alarme dans le compartiment moteur à essence

3 - Commerce

**ISM et surveillance
des processus de
fabrication et de
contrôle**

- procédures d'amarrage pour les postes à quai exposés
- évaluation des risques de perte d'information dans le traitement du chargement des marchandises dangereuses à bord des porte-conteneurs

**Contrôle/Maintenance
entretien du navire
et de ses équipements**

- contrôle de bon fonctionnement des enregistrements VDR
- contrôle et maintenance des amarres

Cargaison

- propositions d'amendements au code IMDG

On trouvera en annexe une liste exhaustive des recommandations avec les références à l'événement.

Bilan de mise en œuvre des recommandations

Sur les 23 recommandations émises, 18 ont été suivies en tout ou partie, soit un taux de 78%. Ce taux apparaît en nette amélioration par rapport aux années précédentes du fait, notamment, de l'effort du *BEA*mer pour relancer les destinataires des recommandations quelques mois après la transmission du rapport définitif.

Parmi les recommandations qui n'ont pas connu un commencement d'action, plusieurs d'entre elles concernent des navires de pêche qui ont été désarmés à la suite de l'événement.

Chez les armateurs au commerce le taux de suivi des recommandations atteint 100%. Dans la plupart des cas, le commencement de réalisation de la recommandation intervient dès la transmission du rapport provisoire. Il faut y voir l'effet positif des systèmes de management de la qualité imposés par le code ISM. En effet, les recommandations des rapports du *BEA*mer sont systématiquement considérées comme une réponse à des non-conformités à corriger.

Pour ce qui concerne les recommandations émises à l'intention de l'administration maritime, le taux de réalisation est de 85%. Certaines recommandations tardent à connaître un début de réalisation du fait de la complexité des procédures de modification de certaines normes. Néanmoins la situation est satisfaisante du fait des échanges périodiques que le *BEA*mer entretient avec les services de la Direction des affaires maritimes, au travers du CATS (comité de suivi des recommandations) qui se réunit deux fois par an et permet de faire le point sur l'état d'avancement de la réalisation des recommandations, et plus généralement d'examiner collectivement les tendances des accidents de mer.

Le taux de réalisation des recommandations émises en 2017 dans le secteur de la pêche reste faible. Si la situation pour 2017 est particulière, compte tenu du désarmement ou de la destruction de la plupart des navires de pêche impliqués dans les événements, il convient de souligner que le *BEA*mer n'a jamais reçu de la part des armements à la pêche concernés un retour sur les recommandations émises. Le *BEA*mer envisage un appui des Centre de Sécurité des Navires pour, à l'occasion des visites périodiques, interroger les armateurs et les patrons sur le devenir des recommandations.

Le taux de réalisation des recommandations est un indicateur important pour mesurer la pertinence et l'aboutissement des rapports. D'une manière générale il permet d'apprécier la qualité et l'efficacité de la mission confiée au bureau et in fine sa crédibilité.

Conclusion

À l'image des années précédentes, une grande partie des rapports publiés au cours de l'année 2017 concerne le secteur de la pêche. Les rapports d'enquête, encore une fois, mettent en évidence le caractère récurrent d'un certain nombre de facteurs d'accidents où l'élément humain intervient de manière prépondérante, dans la causalité ainsi que dans les conséquences de l'accident. On peut constater un comportement souvent défailant dans la gestion de l'événement. On ne saurait trop insister sur l'importance de la formation et de l'entraînement périodique des équipages aux situations de crise. La pratique des exercices de sécurité, dans la plupart des cas négligée, voire oubliée, est pourtant une exigence requise de longue date dans les règles de sécurité.

Suivi des recommandations émises dans les rapports publiés en 2017

Orientation de la Prévention	Recommandation	Événement	Nature de l'événement	Destinataire	Suite donnée
Formation entrainement sensibilisation	Mettre en place une action de familiarisation de l'équipage aux procédures de déclenchement d'alerte de détresse et d'abandon.	<i>STEREN MOR</i>	Voie d'eau	Patron armateur	Non réalisé Navire désarmé et mis en vente.
	Réaliser des exercices d'incendie et d'abandon sur ses navires conformément à la réglementation en vigueur.	<i>SAMATHEO</i>	Incendie et naufrage	Patron armateur	Absence de retour.
	Relancer une campagne de communication sur l'existence du n° de téléphone d'urgence secours en mer 196 des CROSS.	<i>ENTRE LES DEUX CAPS</i>	Homme à la mer	Administration	Campagne de communication relancée auprès des partenaires dans le courant 2018.
Conduite Exploitation du navire	Transférer systématiquement en passerelle la commande du stop moteur lorsque le navire est en manœuvre dans le port.	<i>MALUHEL</i>	Accident du travail	Armateur	Non réalisé. Navire désarmé et en vente.
Equipage/effectif	De conditionner le visa des décisions d'effectif à une seule personne, à la mise en place d'équipements limitant le risque de chute à la mer et à l'installation d'un équipement provoquant l'arrêt automatique du moteur en cas de chute à la mer.	<i>LA BROCHE 1</i>	Homme à la mer	Administration	La réglementation actuelle autorise ce type de conditionnement. Rappel des dispositions aux services concernés.
DUERP/EPI	Etudier la généralisation sur les navires opérés par un marin seul, le port d'une balise individuelle.	<i>LA BROCHE 1</i>	Homme à la mer	Administration	Modification réglementaire en cours afin de définir le type de balise individuelle et le rendre obligatoire dans certaines conditions.

Contrôles,
maintenance
entretien du navire et
de ses équipements

Poursuivre la réflexion sur la mise en place et la radiobalise de survie personnelle à déclenchement automatique de l'alerte dotée de la fonction positionnement en particulier pour les marins seuls à bord.	<i>ENTRE LES DEUX CAPS</i>	Homme à la mer	Administration	Modification réglementaire en cours afin de définir le type de balise individuelle et le rendre obligatoire dans certaines conditions.
Renforcer la maintenance préventive du boîtier de commande de l'inverseur de marche.	<i>MALUHEL</i>	Accident du travail	Armateur	Non réalisé Navire désarmé et mis en vente.
Lors des visites de sécurité périodiques du caseyeur, surveiller le bon état de ses viviers et procéder à une inspection complète.	<i>STEREN MOR</i>	Voie d'eau	Administration	Pris en compte par le CSN de Brest
Présenter un essai d'étanchéité de la cloison d'abordage.	<i>STEREN MOR</i>	Voie d'eau	Armateur	Non réalisé. Navire désarmé et mis en vente.
Sensibiliser les inspecteurs de la sécurité sur la nécessité de vérifier systématiquement le bon état des viviers lors des visites de franc-bord des caseyeurs en bois.	<i>STEREN MOR</i>	Voie d'eau	Administration	Pris en compte par le CSN et les armateurs concernés à la suite de la transmission d'un courrier au DDTM du Finistère.
Vérifier l'efficacité du détecteur de niveau d'eau dans la cale.	<i>STEREN MOR</i>	Voie d'eau	Administration	Non réalisé. Navire désarmé et mis en vente
Effectuer des contrôles réguliers de bon fonctionnement du VDR.	<i>JEAN NICOLI</i>	Fortune de mer	Armateur	Mis en application.
Organiser une campagne de vérification ciblée sur les dispositifs de détection de niveau d'eau à bord des navires de pêche.	<i>MELISSA III</i>	Voie d'eau et naufrage	Administration	Campagne de vérification en cours en 2018.
Intégrer dans la procédure de contrôle des amarres de ses navires, les facteurs de dégradation et un remplacement périodique systématique.	<i>PAGLIA ORBA</i>	Rupture d'amarrage	Armateur	Pris en compte dans le processus de contrôle des amarres de chaque navire.

Conception et équipement du navire	Prévoir une obligation réglementaire sur l'installation de commande à distance des volets de ventilation du compartiment machine des navires de pêche.	<i>SAMATHEO</i>	Incendie et naufrage	Administration	Etude d'impact et de faisabilité en cours 2018.
	Prévoir la rétroactivité de l'installation d'une détection automatique d'incendie dans les compartiments moteur des navires de pêche en matériaux composites.	<i>SAMATHEO</i>	Incendie et naufrage	Administration	Etude d'impact et de faisabilité en cours 2018.
	Prévoir une modification de la norme en ISO relative aux navires de plaisance à moteur afin d'équiper le compartiment moteur le cas échéant d'un détecteur de vapeur d'essence.	<i>CHICHI</i>	Explosion	Administration	Absence de retour.
ISM et surveillance des processus de fabrication et de contrôle	Revoir ou prévoir dans le SMQ des navires une procédure avec des dispositions adaptées pour l'amarrage des navires aux postes exposés aux conditions météorologiques défavorables du port de Marseille.	<i>PAGLIA ORBA</i>	Rupture d'amarrage	Armateur	Pris en compte dans le SMQ compagnie ainsi que celui des navires.
	Conduire un audit auprès de l'organisme habilité ayant délivré l'approbation des détecteurs de niveau d'eau.	<i>MELISSA III</i>	Voie d'eau et naufrage	Administration	Audit effectué en 2017 au siège de l'organisme habilité et en usine chez le fabriquant.
ISM et surveillance des processus de fabrication et de contrôle	Evaluer les risques de perte d'information sur la marchandise avant que la décision finale de positionnement et d'arrimage des conteneurs ne soit prise.	<i>CMA CGM ROSSINI</i>	Incendie dans la cargaison	Armateur	Instructions données aux bureaux traitant le transport des marchandises dangereuses ainsi qu'aux chargeurs.
Cargaison et transport des marchandises dangereuses	Proposer à l'OMI un amendement au code IMDG pour la description des marchandises de type batterie ion lithium afin de prévoir la disposition spéciale de transport applicable.	<i>CMA CGM ROSSINI</i>	Incendie dans la cargaison	Administration	Projet de modification soumis à l'OMI en mai 2017.
	Proposer à l'OMI une numérotation UN spécifique pour les batteries relevant de certaines dispositions spéciales.	<i>CMA CGM ROSSINI</i>	Incendie dans la cargaison	Administration	Projet soumis à l'OMI en mai 2017.



Ministère de la Transition écologique et solidaire

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Arche sud - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

