



Rapport d'activité 2012



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'activité 2012

L'année 2012

En 2012, 39 accidents ont été pris en compte par le *BEA*mer. Ce chiffre a légèrement baissé par rapport aux années précédentes alors que celui des victimes (personnes décédées) est remonté au niveau de 2010 après une légère baisse observée en 2011.

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

➤ **Au plan international avec :**

- La transposition de la directive 2009/18/CE sur la conduite des enquêtes après accident (décret publié le 04 mai 2012) et la mise en place du cadre de coopération permanente, prévu par la même directive (réunions PCF1 en mars 2012 et PCF2 en novembre 2012 au siège de l'EMSA à Lisbonne) ;
- L'approbation d'une méthodologie commune aux bureaux d'enquête ;
- La participation au Maritime Accident Investigators Forum et à divers séminaires.

➤ **Au plan national avec :**

- La publication de l'étude sur les risques spécifiques liés au filage des engins de pêche (arts dormants) et la diffusion dans le milieu professionnel ;
- Les interventions/conférences dans diverses instances (CEDRE, ENSEM, ENSAM, PILOTES DE SEINE, ...) en vue de porter les messages de sécurité maritime ;
- La poursuite de la participation au programme «SOS stabilité» ;
- Le renouvellement de la certification Qualité du *BEA*mer ;
- Enfin, la synthèse des recommandations récurrentes à destination des professionnels de la pêche reste opportune et est à nouveau annexée au bilan.

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

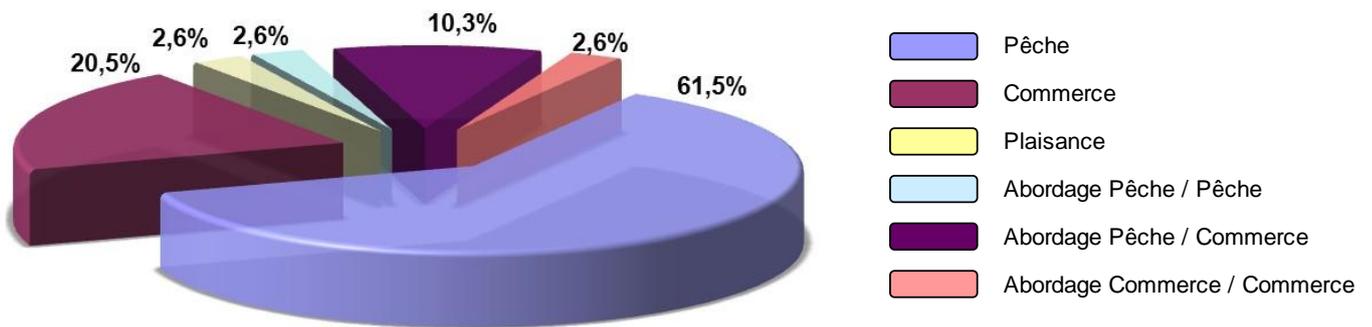


Synthèse de l'activité

Les évènements 2012

En 2012, le nombre d'accidents (39) pris en compte par le *BEA*mer a été inférieur à celui de 2011 (46) et 2010 (49). Le nombre de victimes (13) retrouve le niveau de 2010 (14) après une diminution observée en 2011 (9). On note une nette augmentation des naufrages ou chavirages de navires de pêche avec 28 % des enquêtes ou investigations préliminaires ouvertes par le *BEA*mer en 2012.

Les navires de pêche sont concernés dans 70 % des cas, soient seuls, soient avec des navires de commerce, pourcentage constant depuis plusieurs années.



Ainsi, plus d'une centaine d'événements de mer signalés principalement par les CROSS ont fait l'objet d'un examen et donné lieu à l'ouverture de :

- 25 investigations préliminaires,
- 14 enquêtes techniques après accident.

Le tableau ci-dessous présente la répartition de ces différents cas par grandes catégories d'événement :

Répartition des événements survenus en 2012

Types d'accidents	Abordages	Accidents de travail maritimes	Chavirages	Rupture amarrage Contact	Échouements	Hommes à la mer	Incendies Explosion	Naufrages	Talonnage	Voies d'eau	Total
Plaisance servitude	-	-	-	-	-	-	1 ETA	-	-	-	1 ETA
Commerce	-	-	-	1 ETA	1 RIP	-	1 ETA 1 RIP	1 ETA	2 ETA 1 RIP	-	5 ETA 3 RIP
Pêche	-	4 ETA	2 RIP	-	2 RIP	2 RIP	3 RIP	2 ETA 8 RIP	-	1 RIP	6 ETA 18 RIP
Pêche - Pêche	1 RIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 RIP
Pêche - Commerce	1 ETA 3 RIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ETA 3 RIP
Commerce - Commerce	1 ETA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ETA
Pêche - Plaisance	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	6	4	2	1	3	2	6	11	3	1	39

ETA : Enquête Technique après Accident donnant lieu à un rapport d'enquête technique incluant des recommandations.

RIP : Investigation préliminaire donnant lieu à un rapport d'enquête simplifié incluant des enseignements.

Le travail d'enquête

Au cours de l'année 2012, 14 enquêtes techniques après accident ont été ouvertes :

Date	Événement	Description
08.01.2012	<i>JEAN-CLAUDE COULON II</i>	Accident du travail sur un chalutier de 45,92m en action de pêche dans le nord-ouest de L'Ecosse (une victime) .
17.02.2012	<i>YOGI</i>	Naufrage d'un motoryacht de 60,20m suite à une perte de stabilité après voie d'eau au large de l'île Skyros en mer Égée.
09.04.2012	<i>PERE MILO / LADY ÖZGE</i>	Collision entre un navire de pêche de 11,98m et un navire de charge chimiquier de 112,31m au large de Belle-Île. Naufrage du navire de pêche (une victime) .
18.05.2012	<i>BARA PEMDEZ</i>	Naufrage d'un caseyeur de 9,50m dans le sud-est de Belle-Île suite à une déferlante (deux victimes) .
28.05.2012	<i>TOIRETTE</i>	Naufrage d'un chalutier de 9,95m en baie de Seine suite à une croche (une victime) .
28.07.2012	<i>TORRE GIULIA</i>	Accident du travail sur un thonier-senneur de 81,90m en action de pêche au large des Seychelles (une victime) .
24.07.2012	<i>ALESSANDRO VOLTA</i>	Explosion d'un navire de servitude à propulsion électrique de 6,45m dans le port de Saint-Quay-Portrieux (un blessé grave).
31.07.2012	<i>GUILLEMOT</i>	Talonnage d'une vedette à passagers de 19,05m à la pointe du champ du port, commune d'Erquy (16 blessés légers).
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.
22.09.2012	<i>CÔTES DE BRETAGNE / LA SORELLINA</i>	Collision entre un navire sablier de 74,90m et une péniche fluviale à passagers de 48m dans le secteur du Bec d'Ambes. Naufrage de la péniche. (enquête conjointe avec le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre)
28.10.2012	<i>NAPOLEON 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.
13.11.2012	<i>STORM</i>	Décès d'un plongeur lors de son intervention pour désengager l'hélice d'un fileyeur de 11,91m prise dans ses filets en baie de La Baule (une victime) .
14.11.2012	<i>MARION DUFRESNE II</i>	Talonnage d'un navire polyvalent de 120,50m sur un haut-fond aux abords de l'archipel de Crozet avec déchirure de coque et voie d'eau.
25.11.2012	<i>LE SOLITAIRE</i>	Accident suite à une déferlante à bord d'un fileyeur de 17,33m au mouillage aux abords d'Hourtain avec dégâts au navire (un blessé grave).

Parmi les enquêtes en cours, 6 enquêtes techniques après accident ont pu être closes en 2012 et les rapports correspondants mis en ligne sur le site : www.beamer-france.org

Date	Événement	Description	Date de publication du rapport
26.05.2011	<i>STESSARY</i>	Chavirage d'un caseyeur de 7,40m au large de Pirou en Manche (une victime) .	20.03.2012
07.08.2011	<i>AQUA VISTA</i>	Talonnage d'un catamaran à passagers de 17,52m dans le secteur de Port-Vendres (11 blessés légers).	11.04.2012
13.08.2011	<i>LE PALAIS</i>	Chute à la mer d'une passagère d'un navire à passagers de 29,60m entre Houat et Belle-Île.	15.02.2012
20.09.2011	<i>PERE BRIANT</i>	Incendie sur un thonier sennear de 67,50m au large du Gabon (perte totale).	07.08.2012
16.12.2011	<i>TK BREMEN</i>	Échouement d'un vraquier de 109,05m sur une plage d'Erdeven (perte totale).	11.04.2012
08.01.2012	<i>JEAN-CLAUDE COULON II</i>	Accident du travail sur un chalutier de 45,92m en action de pêche dans le nord-ouest de L'Ecosse (une victime) .	30.05.2012

Le travail d'enquête

Au cours de l'année 2012, 25 investigations préliminaires après accident ont été ouvertes :

Date	Événement	Description
18.01.2012	<i>JESSICA LUCIE</i>	Incendie suivi du naufrage d'un chalutier de 20,35m au large de l'Espiguette.
31.01.2012	<i>ALGWASTRE</i>	Naufrage suite à une croche d'un chalutier coquillier de 9,54m en baie de Seine (deux victimes).
07.02.2012	<i>L'ALLELUIA</i>	Naufrage suite à une croche d'un chalutier-coquillier de 12,60m au large de Dieppe.
27.02.2012	<i>PETIT COMEDIEN</i>	Voie d'eau en transit d'un fileyeur de 13,00m avec perte totale au large de l'île d'Ouessant.
29.02.2012	<i>TREC'HER</i>	Échouement sur l'île de Batz d'un chalutier de 19,50m en retour de pêche (perte totale).
18.04.2012	<i>CMA CGM CHOPIN</i>	Échouement d'un porte-conteneurs de 277,00m en transit dans le canal de Suez.
22.04.2012	<i>SALVATORE CAFIERO / NAUSICAA</i>	Collision entre un vraquier italien de 225,00m et un chalutier de 24,00m en Manche Ouest.
05.05.2012	<i>LA POMME</i>	Chavirage suite à une croche d'un fileyeur de 8,30m aux abords de Saint-Aubin-Sur-Mer (deux victimes).
16.05.2012	<i>LE MARSYLIEN</i>	Chavirage suite à une déferlante du fileyeur de 11,00m sur le banc de La Coubre avec deux hommes à la mer (une victime).
17.05.2012	<i>HAURA</i>	Naufrage d'un fileyeur de 12,80m suite à une voie d'eau au large de Mimizan.
05.06.2012 03.07.2012	<i>ROSE DES VENTS</i>	Deux incendies successifs à bord d'un chalutier de 10,05m en baie de Quiberon.
21.06.2012	<i>CHRISTELLE MIKAEL</i>	Naufrage suite à une déferlante d'un goémonier de 9,39m en transit retour au port d'Argenton.
04.07.2012	<i>LILY FRANCOIS</i>	Naufrage suite chavirage d'un chalutier polyvalent de 8,55m au large de l'Espiguette.
21.09.2012	<i>LES VIKINGS II</i>	Échouement en retour de pêche d'un chalutier polyvalent de 20,80m sur une plage de La Turballe.
05.08.2012	<i>VIVALDI / LE BARON</i>	Abordage entre deux chalutiers pélagiques de 22,80m en manœuvre de pêche dans le sud de l'Irlande (un blessé grave).
25.09.2012	<i>NEREE</i>	Naufrage suite à une déferlante d'un ligneur de 7,00m aux Glénan.

27.09.2012	<i>ALYA / KAPITAN ZHIKHAREV</i>	Abordage entre un chalutier de 24,90m et un cargo polyvalent de 90m au large de Portsall.
19.10.2012	<i>MEN BRIAL</i>	Incendie sur un chalutier de 11,93m aux abords de Jard-sur-Mer.
22/10/2012	<i>FEE DES MERS</i>	Naufrage suite à une forte gîte d'un chalutier de 9,70m en retour de pêche aux abords de Berneval-le-Grand.
23/10/2012	<i>SAINT SIFFREIN</i>	Talonnage d'un navire à passagers de 23,20m lors d'une manœuvre d'accostage sur l'île Saint-Honorat (blessés légers).
01/11/2012	<i>CHIMERE</i>	Chute à la mer d'un ligneur de 9,72m suite à une déferlante aux abords d'Ouessant.
09/11/2012	<i>PURHA / BILLABONG</i>	Abordage entre un chalutier de 16,50m en pêche et un navire citerne de 169,50m au large de Belle-île.
25/11/2012	<i>SAINT-TUDY</i>	Incendie d'un palier de ligne d'arbres à bord d'un transbordeur à passagers de 44,50m aux abords de Groix.
10/12/2012	<i>BOSCO</i>	Chute à la mer d'un caseyeur de 9,81m en pêche au large de Chemoulin (une victime) .
18/12/2012	<i>LE PETIT CORSE</i>	Naufrage en route pêche d'un fileyeur de 11,92m aux abords d'Audierne.

26 rapports simplifiés ont été publiés en 2012 et mis en ligne sur le site :

www.beamer-france.org

Ils correspondent aux événements suivants :

Date	Événement	Description	Date de publication du rapport simplifié
16.02.2011	<i>MAUPITI EXPRESS 2</i>	Échouement en route d'un navire à passagers de 20,50m à Huahine en Polynésie Française.	06.01.2012
25.02.2011	<i>LHASSA</i>	Incendie à bord d'un chalutier de 11,93m en pêche aux abords des Glénan.	06.01.2012
28.02.2011	<i>KEVIN II</i>	Échouement d'un chalutier de 18,50m en sortie du port de Lorient.	14.06.2012
24.03.2011	<i>L'ASSUNTA II</i>	Naufrage suite à une voie d'eau d'un chalutier de 24,95m en pêche au large de Sète.	11.01.2012
06.05.2011	<i>LA RETRAITE II</i>	Chavirage d'une barge ostréicole de 11,30m en opérations sur le banc d'Arguin.	11.01.2012
12.05.2011	<i>CROIX DU SUD 1</i>	Échouement en route d'un ligneur de 54,30m aux Îles Kerguelen.	15.02.2012
24.06.2011	<i>PETIT AUGUSTE ET CIE / CASCADEUR</i>	Abordage entre un voilier de 6,50m et un chalutier en pêche de 14,35m au large de Penmarc'h.	06.01.2012
17.06.2011	<i>CHEPHREN</i>	Incendie d'un chalutier de 20,40m en pêche en baie d'Audierne.	06.01.2012
28.06.2011	<i>BELLE ILIENNE</i>	Naufrage d'un goémonier de 10,28m en retour au port en mer d'Iroise.	11.01.2012
04.07.2011	<i>LA PETITE LOU</i>	Naufrage d'une vedette de pêche polyvalente de 9,25m en route en baie de Saint-Brieuc.	08.03.2012
11.07.2011	<i>ANTHEUS</i>	Naufrage suite à un chavirage d'un navire de pêche à la drague de 11,97m aux abords de Saint-Vaast-La-Hougue.	15.02.2012
19.07.2011	<i>JEAN RICCIARDI</i>	Naufrage suite à un échouement d'un chalutier de 24,90m en sortie du port de Sète.	15.02.2012
26.07.2011	<i>TERRE NEUVE</i>	Naufrage suite à une croche d'un chalutier de 11,47m au large de Penmarc'h.	25.06.2012
21.09.2011	<i>STENACA</i>	Naufrage suite à une voie d'eau d'un chalutier de 14,00m aux abords d'Antifer.	05.01.2012
09.10.2011	<i>PETITE FLEUR</i>	Disparition en mer d'un marin d'un chalutier de 19,50m en pêche au large de Penmarc'h (une victime).	25.06.2012

30.10.2011	<i>OCTOPUSSY VII</i>	Chavirage d'une vedette de plaisance de 5,45m aux abords de l'Île d'Oléron (deux victimes) .	05.01.2012
31.10.2011	<i>LE MERITUM</i>	Incendie d'un chalutier-coquillier de 9,61m en pêche aux abords de Chausey.	05.01.2012
18.12.2011	<i>FABRICE-DANIEL</i>	Naufrage suite à un incendie d'un chalutier de 22,00m en pêche aux abords d'Antifer.	21.03.2012
31.01.2012	<i>ALGWASTRE</i>	Naufrage suite à une croche d'un chalutier coquillier de 9,54m en baie de Seine (deux victimes) .	16.05.2012
07.02.2012	<i>L'ALLELUIA</i>	Naufrage suite à une croche d'un chalutier-coquillier de 12,60m au large de Dieppe.	16.05.2012
27.02.2012	<i>PETIT COMEDIEN</i>	Voie d'eau en transit d'un fileyeur de 13,00m avec perte totale au large de l'Île d'Ouessant.	14.06.2012
29.02.2012	<i>TREC'HER</i>	Échouement sur l'île de Batz d'un chalutier de 19,50m en retour de pêche (perte totale).	04.12.2012
18.04.2012	<i>CMA CGM CHOPIN</i>	Échouement d'un porte-conteneurs de 277,00m en transit dans le canal de Suez.	04.12.2012
05.05.2012	<i>LA POMME</i>	Chavirage suite à une croche d'un fileyeur de 8,30m aux abords de Saint-Aubin-Sur-Mer (deux victimes)	03.12.2012
16.05.2012	<i>LE MARSYLIEN</i>	Chavirage suite à une déferlante du fileyeur de 11,00m sur le banc de La Coubre avec deux hommes à la mer (une victime) .	26.10.2012
17.05.2012	<i>HAURA</i>	Naufrage d'un fileyeur de 12,80m suite à une voie d'eau au large de Mimizan.	26.10.2012

Les études

Les études suivantes ont été poursuivies ou achevées en 2012 :

- Le risque de chute à la mer sur les fileyeurs, au moment du filage de l'engin de pêche (partenariat avec l'Institut Maritime de Prévention et les organisations professionnelles). La plaquette a été diffusée en fin d'année aux professionnels et mise en ligne sur le site internet.
- La Délégation Générale de l'Armement, Techniques hydrodynamiques (ex Bassin des carènes) a réalisé les deux premiers modules d'une étude approfondie des circonstances ayant conduit au naufrage de *L'EPAULARD*, un chalutier de 19,50m (étude à l'état intact et étude paramétrique basée sur des simulations temporelles). Le troisième module sera livré à la fin du premier semestre 2013.
- En parallèle, l'amélioration du simulateur de stabilité, déjà livré par la société SIREHNA, s'est poursuivie, en liaison avec le projet «SOS stabilité», dont le *BEA*mer est partenaire, et l'étude des scénarios ayant conduit au naufrage du chalutier *L'EPAULARD*.

Les recommandations

Dans les 6 rapports d'enquête techniques publiés au cours de l'année 2012, le BEAmer a émis 32 recommandations à destination :

- des administrations et autorités maritimes (14),
- des armements des navires concernés (5),
- des armements, patrons et équipages (12),
- des concepteurs de navires ou fournisseurs d'équipements (1).

Elles se répartissent entre les catégories suivantes :

1 - PECHE

Bonnes pratiques professionnelles

- identification des mesures d'amélioration de la sécurité au travail.

Communications, langue

- prévoir un moyen de communication spécifique entre timonerie et plage arrière lors des situations à risques.

Conduite du navire de pêche

- vigilance état de la mer et tenir compte des limites du navire.

Equipements collectifs, survie, sauvetage

- rendre les équipements collectifs de survie plus performants (radeaux de sauvetage, conception, emplacement, utilisation),
- concevoir des systèmes de largage hydrostatique fonctionnant à faible immersion (1 mètre).

Incendie

- détection incendie dans compartiment machine même sur un navire non automatisé,
- assurer le système déclenchement extinction fixe (CO₂) à l'extérieur du tambour machine,
- obturation de la ventilation du compartiment machine,
- assurer une remise rapide à disposition pompe incendie si plusieurs utilisations possibles de celle-ci.

- | | |
|--|--|
| Conception de navire | <ul style="list-style-type: none"> - faire évoluer les exigences réglementaires concernant la stabilité des navires aux grands angles, - approuver dispositifs spécifiques d'alimentation des réservoirs des skiffs / thonier senneur. |
| Navire / équipements :
maintenance, transformations | <ul style="list-style-type: none"> - déclaration des modifications apportées au navire et/ou à ses installations, - vérification de la réalité puissances installées. |
| Machine : organisation et
veille | <ul style="list-style-type: none"> - assurer quart à la machine H24 sur navire non automatisé. |

2 - COMMERCE

- | | |
|--|--|
| Bonnes pratiques professionnelles | <ul style="list-style-type: none"> - effectuer des rondes régulières sur les petits navires à passagers, - (rappel) utilisation de l'ensemble des équipements d'aide à la navigation installés avec corrélation systématique. |
| Communications, langue | <ul style="list-style-type: none"> - (rappel) respecter les procédures SMDSM pour les communications détresse et de sécurité. |
| Equipage | <ul style="list-style-type: none"> - aptitude médicale des marins embarqués au genre de navigation. |
| Administration chargée balisage | <ul style="list-style-type: none"> - mettre en place une signalisation danger isolé. |
| Formation / entraînement | <ul style="list-style-type: none"> - effectuer des exercices sécurité régulièrement, - accroître aux référentiels "capitaine 200" la gestion à la situation de crise des navires à passagers. |
| Management, ISM, gestion de
crise, mode dégradé | <ul style="list-style-type: none"> - améliorer annonces sécurité aux passagers en début de traversée avec démonstration, - mettre en place des procédures de gestion à la sécurité sur petits navires à passagers démarche inspirée de l'ISM, - être en mesure de connaître à bord avec certitude le nombre de passagers embarqués. |
| Conception de navire | <ul style="list-style-type: none"> - à la construction ou si modification privilégier ouverture des portillons de pavois vers l'intérieur pour prévenir chutes à la mer. |

**Navire/équipements :
maintenance, transformations**

- déclaration des modifications apportées au navire.

VTS, autorités terrestres

- encadrer une zone de mouillage d'attente portuaire,
- introduire dans réglementation nationale dispositions juridiques pour notification au capitaine par le port de situations météorologiques locales (exceptionnellement défavorables) et pour le capitaine obligation d'informer le port de ses intentions en retour.

3 - PLAISANCE PROFESSIONNELLE

Etat néant.

On trouvera en annexe la liste exhaustive des recommandations avec les références de l'évènement.

Conclusion

Comme les années précédentes, une grande partie des rapports publiés au cours de l'année 2012, pour des événements survenus entre février 2011 et février 2012 ont concerné le secteur de la pêche.

Dans le secteur de la pêche maritime, le caractère récurrent d'un certain nombre de facteurs d'accidents (veille, pratiques professionnelles, situations d'urgence, formation etc.) a conduit le *BEA*mer à récapituler, à partir des rapports publiés au cours des dernières années, ses recommandations.

On trouvera à nouveau, en annexe, la synthèse de ces observations, toujours d'actualité.

RECOMMANDATIONS ET RAPPELS FONDAMENTAUX BILAN DE CINQ ANNEES D'ACCIDENTS A LA PECHE

Ces recommandations de sécurité, qui pourraient sembler à première vue évidentes, sont le produit des dernières années de travail d'enquête du BEA mer 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.

RECOMMANDATIONS EMISES DANS LES RAPPORTS PUBLIES EN 2012 ET SUITES DONNEES

ORIENTATION DE LA PREVENTION	RECOMMANDATION	EVENEMENT	NATURE DE L'EVENEMENT	DESTINATAIRE DE LA RECOMMANDATION
Balisage, cartographie, courants	Mettre en place une signalisation du danger représenté par les rochers immergés prolongeant, à l'est, le Cap Oullestrell.	AQUA VISTA	Talonnage vedette à passagers	ADMINISTRATION CHARGEE DU BALISAGE
Bonnes pratiques professionnelles	<p>Améliorer et de formaliser la procédure de récupération des chaluts par grappinage et de l'intégrer au DUP : identification des zones et postures dangereuses, saisissage du grappin, conduite des treuils...</p> <p>Les rondes du capitaine, du chef mécanicien et des matelots doivent être effectuées régulièrement et sérieusement. À la fin de celles-ci, le rondier doit indiquer l'heure de départ, d'arrivée et ses observations.</p> <p>Il convient (cf. RIPAM) d'utiliser l'ensemble des équipements d'aide à la navigation. La corrélation des indications doit être systématique.</p>	<p>JEAN-CLAUDE COULON II</p> <p>LE PALAIS</p> <p>AQUA VISTA</p>	<p>Accident du travail à bord navire de pêche avec décès</p> <p>Chute à la mer d'une passagère d'un navire à passagers</p> <p>Talonnage vedette à passagers</p>	<p>ARMATEURS NAVIRES CHALUTIERS</p> <p>CAPITAINES ET EQUIPAGES PETITS NAVIRES À PASSAGERS</p> <p>CAPITAINES ET OFFICIERS DE QUART</p>
Communications, langue	<p>Prévoir un équipement de communication directe entre l'arrière du navire et la passerelle, lors des opérations à risques.</p> <p>Que les procédures du SMDSM pour les communications de détresse ou de sécurité doivent être impérativement respectées.</p>	<p>JEAN-CLAUDE COULON II</p> <p>AQUA VISTA</p>	<p>Accident du travail à bord navire de pêche avec décès</p> <p>Talonnage vedette à passagers</p>	<p>ARMATEURS NAVIRES CHALUTIERS</p> <p>CAPITAINES ET OFFICIERS DE QUART</p>

Conduite du navire de pêche	Il convient d'être particulièrement vigilant à l'état de la mer en vue du retour sur une plage exposée.	STESSARY	Chavirage navire de pêche	PATRONS DE PECHE CONCERNES
	Il est essentiel de tenir compte des limites techniques du navire, notamment si celui-ci est à coque planante et donc à stabilité moindre.	STESSARY	Chavirage navire de pêche	PATRONS DE PECHE CONCERNES
Equipage	S'assurer de l'aptitude des marins embarqués sur ce genre de navire armé « commerce » (éviter d'embarquer les marins aptes avec restriction « conchyliculture - petite pêche »).	LE PALAIS	Chute à la mer d'une passagère d'un navire à passagers	ADMINISTRATION
Equipements collectifs survie sauvetage	Modifier la réglementation relative aux canots de secours afin d'imposer des embarcations présentant de réelles qualités marines et disposant d'une puissance suffisante.	JEAN-CLAUDE COULON II	Accident du travail à bord navire de pêche avec décès	ADMINISTRATION CHARGEE DE LA REGLEMENTATION
	Étudier, en liaison avec l'Administration chargée de la sécurité des navires, des systèmes de largage fonctionnant à faible immersion (1 mètre), et donc adaptés aux bateaux insubmersibles.	STESSARY	Retournement navire de pêche (une victime)	FABRICANTS RADEAUX ET BALISES
Formation / entraînement	Des exercices de sécurité doivent être réalisés régulièrement et enregistrés	LE PALAIS	Chute à la mer d'une passagère d'un navire à passagers	CAPITAINES ET EQUIPAGES PETITS NAVIRES A PASSAGERS
	D'accroître, dans les référentiels du brevet de capitaine 200, la formation à la gestion des situations de crise des navires à passagers.	AQUA VISTA	Talonnage vedette à passagers	ADMINISTRATION GM (TUTELLE FORMATION MARITIME)
Incendie	Rendre obligatoire, sur les navires non automatisés, une détection incendie dans la machine.	PERE BRIANT	Incendie puis naufrage du thonier-senneur	ADMINISTRATION SM (REGLEMENTATION)
	S'assurer que les dispositifs de déclenchement du CO2 sont accessibles depuis l'extérieur du tambour machine.	PERE BRIANT	Incendie puis naufrage du thonier-senneur	ADMINISTRATION SM (REGLEMENTATION)
	Vérifier systématiquement, lors des visites le bon fonctionnement des volets et autres dispositifs destinés à confiner les espaces machine et qu'à tout moment, les volets de fermeture du tambour machine fonctionnent.	PERE BRIANT	Incendie puis naufrage du thonier-senneur	ADMINISTRATION SM (REGLEMENTATION)

Incendie (suite)	S'assurer de l'accessibilité des dispositifs, sectionnements etc. permettant la remise à disposition de la pompe à incendie, lorsque celle-ci a plusieurs utilisations	PERE BRIANT	Incendie puis naufrage du thonier-senneur	ADMINISTRATION SM (REGLEMENTATION)
Management, ISM gestion de crise, mode dégradé	<p>Améliorer les annonces de sécurité aux passagers au début de la traversée et les illustrer par une démonstration (engins collectifs et individuels, procédures de sécurité).</p> <p>Sur les navires à passagers, sauf dérogation, le nombre des passagers doit être connu et reporté sur le document ad hoc.</p> <p>De mettre en place, quel que soit l'âge et le type de navire à passagers pratiquant une navigation nationale, des procédures de gestion de la sécurité, approuvées par l'administration. Celles-ci viseraient notamment les modalités de comptage et d'enregistrement des passagers, la familiarisation de l'équipage avec les équipements et les entraînements réguliers à la gestion des situations de crise. Dans le cas d'une activité saisonnière, des mesures devraient être prises pour mettre en œuvre ces dispositions avant le démarrage de l'activité.</p> <p>Rendre obligatoire une démarche inspirée de l'ISM, simplifiée et adaptée aux petits navires à passagers. Cette exigence concernerait notamment : l'identification de la compagnie, les contacts à terre et en mer, la formation des patrons et équipages, le comptage des passagers, les exercices de sécurité, les journaux de bord et enregistrements, la gestion des situations de crises.</p>	<p>LE PALAIS</p> <p>AQUA VISTA</p> <p>AQUA VISTA</p> <p>AQUA VISTA</p>	<p>Chute à la mer d'une passagère d'un navire à passagers</p> <p>Talonnage vedette à passagers</p> <p>Talonnage vedette à passagers</p> <p>Talonnage vedette à passagers</p>	<p>CAPITAINES ET EQUIPAGES PETITS NAVIRES À PASSAGERS</p> <p>CAPITAINES PETITS NAVIRES À PASSAGERS</p> <p>ARMEMENTS DES NAVIRES À PASSAGERS NON SOUMIS ISM</p> <p>ADMINISTRATION SM (REGLEMENTATION)</p>
Conception de navire	<p>Approuver les dispositifs spécifiques d'alimentation des réservoirs des skiffs incluant notamment la séparation et la protection des circuits, les dispositifs anti débordements et les sécurités d'arrêt.</p> <p>Privilégier à la construction l'ouverture vers l'intérieur des portillons de pavois, plutôt que vers l'extérieur.</p> <p>Faire évoluer les exigences réglementaires concernant la stabilité des petits navires de pêche aux grands angles.</p>	<p>PERE BRIANT</p> <p>LE PALAIS</p> <p>STESSARY</p>	<p>Incendie puis naufrage du thonier-senneur</p> <p>Chute à la mer d'une passagère d'un navire à passagers</p> <p>Retournement navire de pêche (une victime)</p>	<p>ADMINISTRATION SM (REGLEMENTATION)</p> <p>ARMATEURS</p> <p>ADMINISTRATION SM (REGLEMENTATION)</p>

Navire / équipements : maintenance, transformations	Toute modification doit impérativement être réalisée avec l'accord et sous le contrôle du Centre de sécurité des navires. (2 recommandations)	LE PALAIS	Chute à la mer d'une passagère d'un navire à passagers	ARMATEURS
	Privilégier en cas de modification, l'ouverture vers l'intérieur des portillons de pavois, plutôt que vers l'extérieur.	STESSARY	Retournement navire de pêche (une victime)	ARMATEURS
	On doit respecter les puissances moteur autorisées.	LE PALAIS	Chute à la mer d'une passagère d'un navire à passagers	ARMATEURS
	Il est important de vérifier que les puissances réelles installées à bord des navires soient conformes à la réglementation et aux limites fixées.	STESSARY	Retournement navire de pêche (une victime)	ARMATEURS
		STESSARY	Retournement navire de pêche (une victime)	ADMINISTRATION (CENTRES DE SECURITE DES NAVIRES)
Machine : organisation et veille	À l'exception des navires dits automatisés c'est-à-dire dotés de dispositifs de nature à simplifier les conditions techniques de la navigation et de l'exploitation aux termes des décrets 77-794 du 8 juillet 1977 et 84-810 du 30 août 1984, il est obligatoire, à la mer, d'exercer effectivement un quart à la machine 24 heures sur 24.	PERE BRIANT	Incendie puis naufrage du thonier-senneur	ARMATEURS ET CAPITAINES
VTS, autorités terrestres	D'introduire dans la réglementation nationale une partie des dispositions de la directive CE 2002/59, article 18, paragraphes 1, alinéa a) et 2. Ainsi, en cas de conditions météorologiques exceptionnellement défavorables, seraient obligatoires et formalisées : - la notification au capitaine, par l'autorité portuaire, de la situation météorologique et des conditions locales, - l'information du port par le capitaine sur les raisons d'un départ en dépit des conditions prévues.	TK BREMEN	Échouement du vraquier avec perte totale	ADMINISTRATION CHARGÉE DE LA RÉGLEMENTATION PORTUAIRE
	Encadrer la zone de mouillage d'attente de Lorient : délimitation, statut, surveillance et intervention	TK BREMEN	Échouement du vraquier avec perte totale	AUTORITÉS TERRITORIALES ET MARITIMES

SUITES DONNEES AUX RECOMMANDATIONS :

S'agissant des suites à donner, par l'administration, aux recommandations émises dans les rapports définitifs d'enquête technique, une évaluation est opérée tous les six mois par un Comité d'Analyse Technique et de Suivi, placé sous la présidence du directeur des affaires maritimes.

Ces dernières années, elles ont notamment permis de contribuer à une évolution de la réglementation de la sécurité des navires de pêche dans des domaines tels que :

- l'obligation de mise en place des radeaux de sauvetage de classe V pro sur les petits navires ;
- l'obligation d'emport sur les navires de plus de 10 m de l'AIS (Automatic Identification System) ;
- l'obligation du port du Vêtement de travail à Flottabilité Intégrée (VFI) ;
- l'obligation de mise en place d'un dispositif d'alarmes de niveau d'eau dans les cales.



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