



Rapport d'activité 2018

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

L'année 2018

Créé en 1997, certifié ISO 9001-2015, le *BEA*mer, service à compétence nationale, analyse les événements de mer, en fonction du degré de gravité, les enregistre dans une base de données européenne et décide de l'ouverture d'enquêtes techniques. Le principal objectif des enquêtes du *BEA*mer est de faire progresser la sécurité maritime par l'analyse des accidents en émettant des recommandations.

Le bilan d'activité 2018 du *BEA*mer comporte trois parties. Une première est axée sur la présentation statistique et géographique des événements enregistrés par le *BEA*mer pendant l'année 2018. La seconde partie du rapport synthétise le travail d'enquête réalisé au cours de l'année écoulée avec un bilan sur le suivi des recommandations émises. Enfin, quelques événements, dont le rapport a été publié en 2018, sont rappelés.

Bilan de mise en œuvre des recommandations

Les recommandations qui devaient être émises dans le rapport publié, mais qui ont été prises en compte comme suite au rapport provisoire, ne sont pas comptabilisées. Celles-ci apparaissent en général dans la rubrique du rapport « mesures mise en œuvre » par la personne morale concernée (armateur ...). Ces recommandations, bien que suivies, n'apparaissent pas dans le pourcentage des recommandations comptabilisées.

De même, le *BEA*mer n'émet pas de recommandation sur le respect de la réglementation, celle-ci étant par nature obligatoire. Le rappel de la réglementation est fait, en général, dans le corps de texte du rapport.

Début d'année 2020, une modification réglementaire rendra obligatoire l'usage de dispositifs portatifs de signalement de détresse pour les marins pêcheurs professionnels qui naviguent seuls. Il s'agit là d'une préconisation du *BEA*mer, les chutes à la mer sans possibilité d'alerte ayant très fréquemment une issue fatale pour ces marins.

Les 19 rapports publiés au cours de l'année 2018 par le *BEA*mer ont donné lieu à l'émission de 15 recommandations à destination :

- des armements au commerce des navires concernés (5),
- des armements à la pêche, patrons et équipages (3),
- des organismes qui exploitent des navires de plaisance à des fins commerciales, skippers (4),
- de l'administration maritime (3).

Sur les 15 recommandations émises, 8 ont été suivies en tout ou partie, soit un taux de 53%. Ce taux est légèrement en baisse par rapport aux années précédentes. Toutefois, 5 recommandations (33%) n'ont pas pu être mises en œuvre en raison de la perte du navire ou de l'arrêt de son exploitation. L'impact ou l'influence de 2 recommandations adressées à la flottille goémonière est difficile à évaluer.

Les recommandations émises à l'attention de l'administration maritime sont toutes prises en compte. Leur impact sera évalué dans les mois qui viennent, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre d'une campagne ciblée sur la mise en œuvre des appareils de mouillage des navires de pêche.

Pour ces recommandations destinées à l'administration, la direction des affaires maritimes a institué un comité de suivi des recommandations (CATS) qui se réunit deux fois par an en associant le *BEA*mer, ce qui permet de faire le point sur l'état d'avancement de la prise en compte des recommandations.

Quelques enseignements

Secteur de la pêche

Trois événements concernant des navires de pêche sont liés à la stabilité. Dans le cas de navires répondant difficilement aux critères réglementaires dans leur exploitation quotidienne, un accompagnement spécifique de l'ensemble des parties concernées devrait être systématiquement exploré, afin de mettre en œuvre des solutions économiques pour le remplacement de navires souvent trop anciens ou de conception telle qu'ils ne devraient plus être raisonnablement exploités.

Une recommandation relative à l'organisation d'une campagne ciblée sur la mise en œuvre des appareils de mouillage a été émise. Au regard des nombreuses avaries de propulsion constatées, avoir la capacité de mouiller rapidement peut s'avérer salutaire. Dans le cas d'un événement avec perte du navire, le mouillage avec les panneaux de chalut souvent mis en avant par des professionnels, au détriment de l'ancre, s'est avéré impossible, la ligne de mouillage et son ancre restent le seul moyen sûr et efficace quand l'équipage est préparé à son emploi.

Réactions aux situations d'urgence

Il est parfois relevé un comportement défaillant dans la gestion de l'événement. La formation et l'entraînement périodique des équipages aux situations de crise sont un facteur clé pour une diminution des événements en nombre et gravité. La pratique d'exercices liés aux situations

d'urgence devrait être plus largement mise en œuvre, en particulier à bord des navires de pêche.

Transports de passagers

Dans le cadre du transport de passagers, les rares pertes humaines et accidents graves sont survenus sur des navires à utilisation commerciale (NUC). Ceci bien qu'ils soient de faibles dimensions et transportant quantitativement un nombre limité de passagers en comparaison des navires à passagers classiques (vedettes et grands navires). L'accidentologie générée par ces navires en paraît proportionnellement d'autant plus élevée.

Les chiffres pour 2018

Le *BEA*mer prend en compte tous les événements de mer constatés sur :

- 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 navires de plaisance lorsque l'accident est mortel.

Le *BEA*mer ne prend pas en compte les noyades liées à des événements de plage et survenues dans la zone des 300 mètres, ni les accidents de plongée, ni, en général, les événements liés à la plaisance de loisir des particuliers.

En 2018, sur les milliers d'événements analysés par le *BEA*mer, 363 accidents, y compris les accidents du travail maritime, ont été retenus comme significatifs et enregistrés dans la base de données européenne EMCIP (European Marine Casualty Information Platform) par le *BEA*mer. La base EMCIP a connu des évolutions majeures cette année, ce changement peut avoir eu une très légère influence sur les chiffres 2018.

Parmi ces événements enregistrés, figurent 134 avaries de propulsion, 128 accidents du travail maritime, une dizaine de chavirements, une dizaine de voies d'eau et une dizaine d'échouements. 18 enquêtes ont été ouvertes, dont 3 en coopération avec des bureaux d'enquêtes étrangers.

On dénombre 15 décès pour l'année 2018.

Les tableaux et diagrammes ci-après donnent une information détaillée sur la typologie des

accidents qui ont retenu l'attention du *BEAMer*. Les événements les plus significatifs et les plus graves ont fait l'objet d'une étude préliminaire à l'issue de laquelle, en application du code des transports, une enquête technique a pu être ouverte.

Le nombre d'événements de mer à la pêche a augmenté de 9%.

Les accidents du travail et les avaries de propulsion représentent la grande majorité des événements de mer (plus des deux tiers).

Pour les navires de commerce, il est constaté des avaries de propulsion survenues dans les eaux territoriales françaises. Ces avaries peuvent être dues à un besoin de réparation assez fréquent (soupape grillée, ...) mais aussi à la suite d'opérations de changement de combustible, dans l'entrée de zones à bas taux de soufre lorsque qu'en particulier l'équipage n'est pas suffisamment entraîné au changement de combustible (annexe VI de la convention internationale MARPOL).

Les avaries de propulsion est comparable pour les navires de la pêche, trouvent souvent leur origine dans carences d'entretien sur des navires dont la moyenne d'âge dépasse fréquemment 30 ans.

Toujours dans le secteur de la pêche, le nombre d'accidents du travail maritime ne diminue pas (113 en 2017 et 117 l'année dernière).

Le *BEAMer* diffuse en libre accès sur internet les ouvertures d'enquête ainsi que les rapports définitifs à l'adresse suivante : <http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/>

François-Xavier RUBIN DE CERVENS

Directeur du *BEAMer*



Synthèse de l'activité

Répartition des événements de mer enregistrés en 2018 par le BEAmer suivant le type d'activité

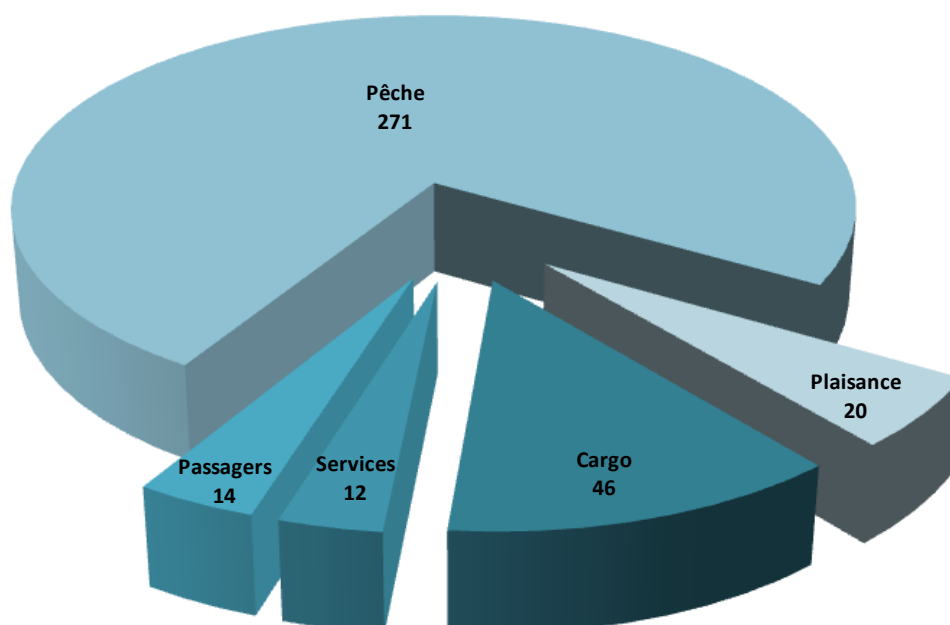
Avertissement : Ces chiffres reposent sur les seuls événements sélectionnés sur ses propres critères par le BEAmer. Les critères pour retenir un événement sont cependant stables et les chiffres indiquent tout au moins une tendance.

La flotte de commerce se divise en plusieurs branches : celle des navires de charge avec le transport de marchandises (navires citernes et navires de charge comme les porte-conteneurs ou les cargos) ainsi que les navires de service maritime (câbliers, offshore, navires de recherche et tous les navires de service portuaire et côtier) et celle des navires à passagers.

Sont également comptabilisés pour ce qui concerne la flotte des navires de pêche, les événements de mer ayant été observés sur des navires conchylicoles.

Les événements intervenus sur des navires de plaisance à utilisation commerciale (NUC) qui embarquent des passagers sont répartis avec la flotte des navires de plaisance.

Transport de marchandises (cargo)	46	12 %
Navires de service maritime et portuaire	12	3 %
Navires à passagers	14	4 %
Navires de pêche	271	76 %
Navires de plaisance	20	5 %
Total	363	100 %

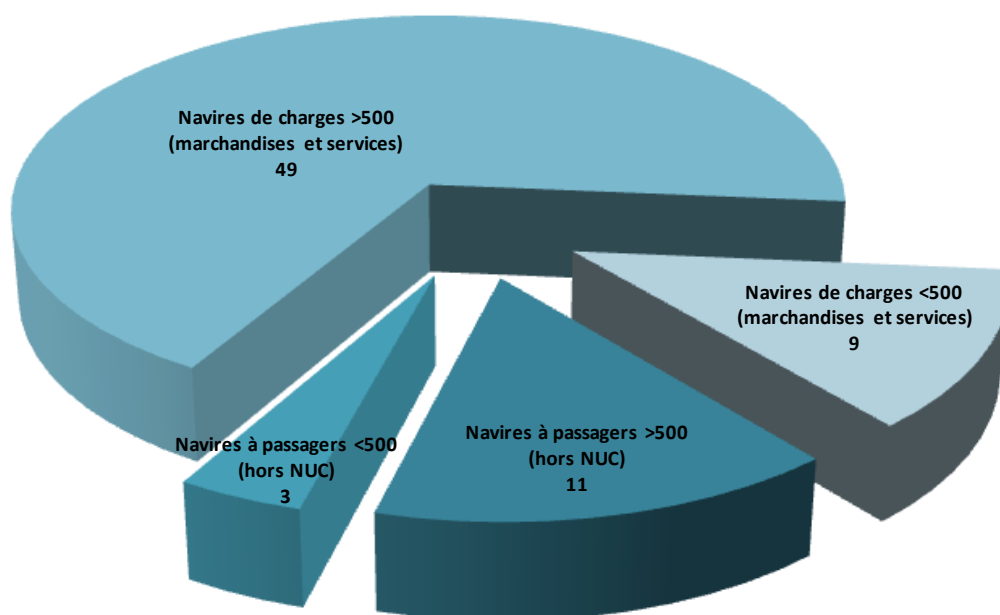


À titre indicatif, la flotte française était composée de 12408 navires professionnels au 31 décembre 2018 :

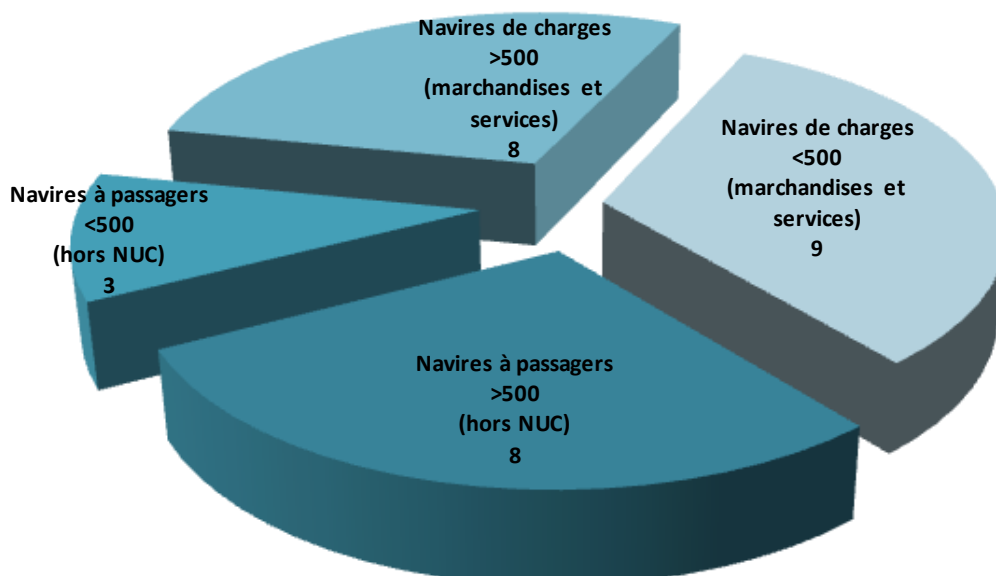
- 2213 navires de charge (dont 103 navires de transport de marchandises et 237 navires de service maritime et portuaire de plus de 100 UMS),
- 701 navires à passagers (dont 67 navires de plus de 100 UMS) armés au long cours ou au cabotage,
- 8752 navires de pêche dont les navires conchylicoles (dont 3268 navires de pêche de plus de 8 m et 735 de plus de 15 m),
- 742 navires de plaisance à utilisation commerciale (pour une flotte de navires de plaisance supérieure à 1 000 000 immatriculations).

Répartition des événements de mer enregistrés en 2018 par le BEA mer au commerce suivant le type de navigation

Navires à passagers de plus de 500 UMS (dont navires de croisières et navires rouliers à passagers)	11	15,5 %
Navires à passagers de moins de 500 UMS	3	4 %
Navires de charges > 500 UMS	49	68 %
Navires de charges < 500 UMS	9	12,5 %
Total	72	100 %

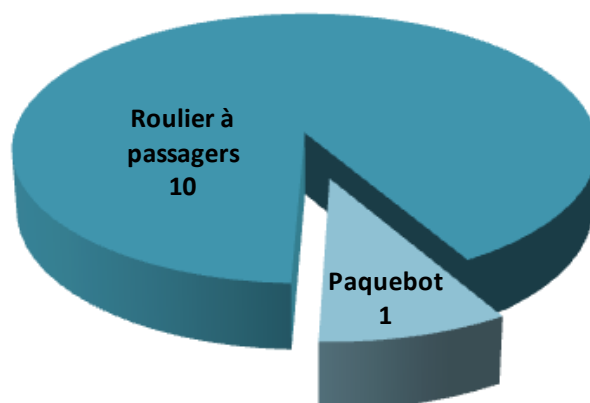


Ces chiffres incluent également 44 navires étrangers (des pertes de propulsion et des collisions notamment). Pour les navires de commerce battant pavillon français, la répartition des événements de mer est la suivante :



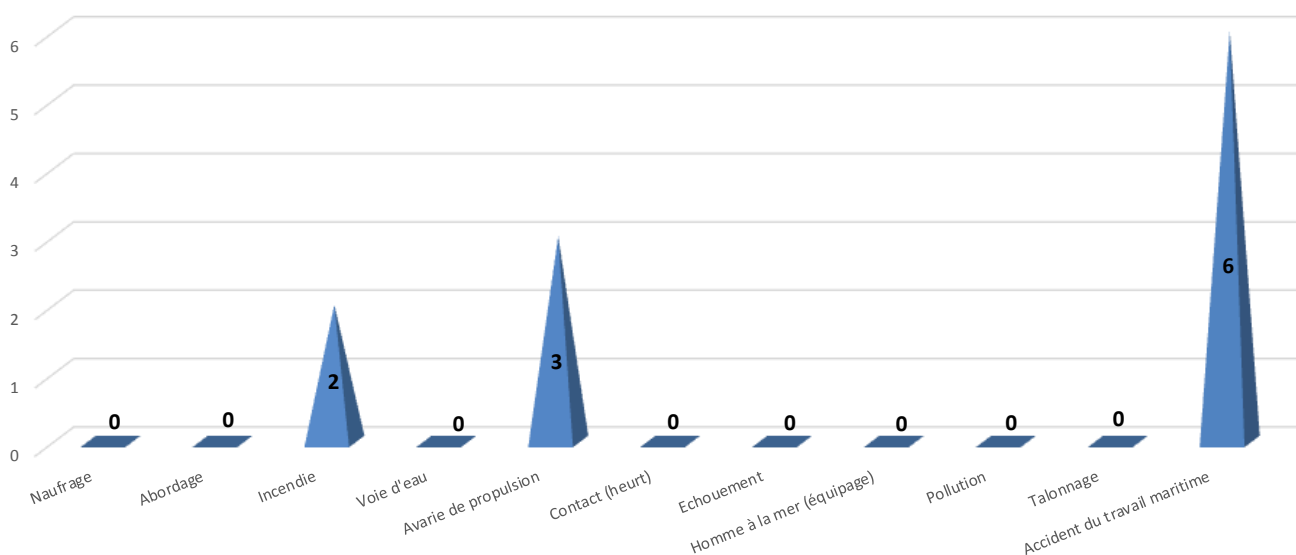
Répartition accidents survenus en 2018 à bord des navires à passagers de plus de 500 UMS

Rouliers à passagers	10	91 %
Navires de croisière	1	9 %
Total	11	100 %



Nature des accidents

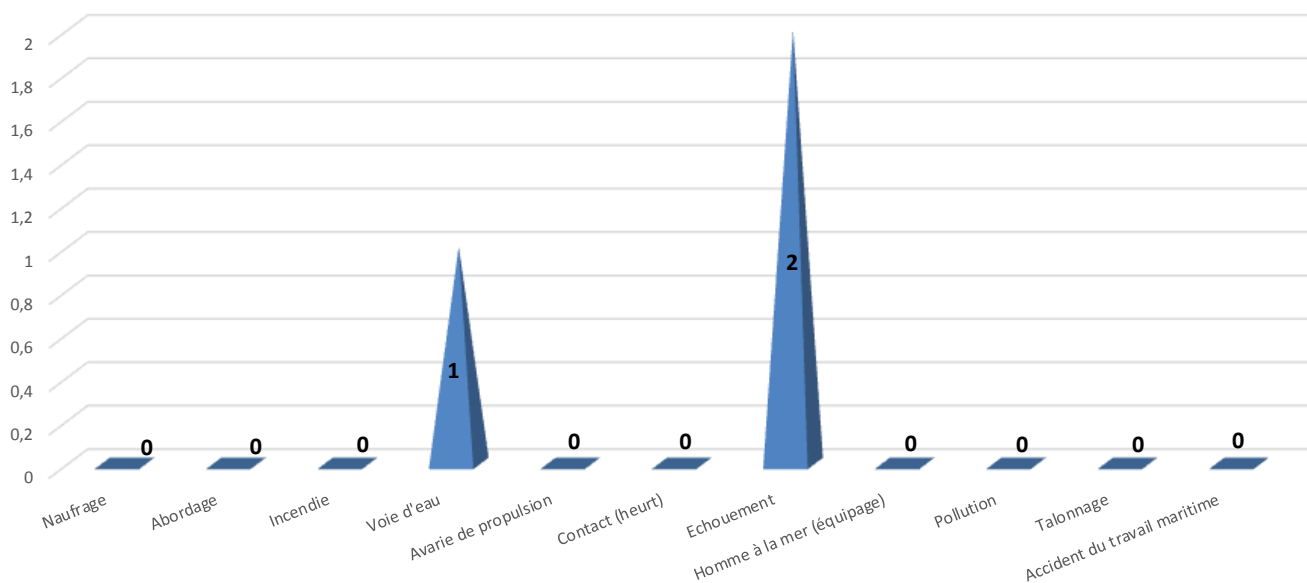
Naufrage	0	0 %
Abordage	0	0 %
Incendie	2	18 %
Voie d'eau	0	0 %
Avarie de propulsion	3	27 %
Contact (heurte)	0	0 %
Échouement	0	0 %
Homme à la mer (équipage)	0	0 %
Pollution	0	0 %
Talonnage	0	0 %
Accident du travail maritime	6	55 %



Répartition des accidents survenus en 2018 à bord des navires à passagers de moins de 500 UMS

Nature des accidents

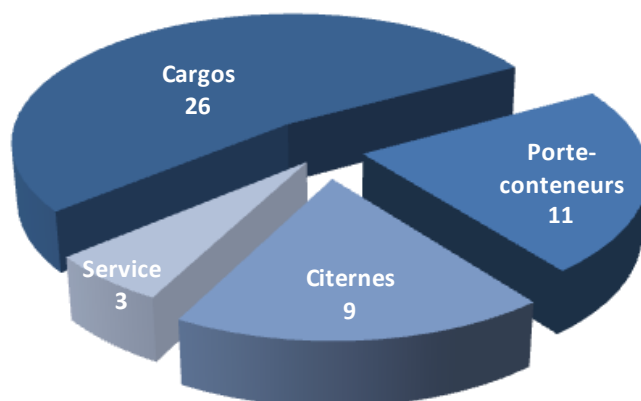
Naufrage	0	0 %
Abordage	0	0 %
Incendie	0	0 %
Voie d'eau	1	33%
Avarie de propulsion	0	0 %
Contact (heurte)	0	0 %
Échouement	2	66%
Homme à la mer (équipage)	0	0 %
Pollution	0	0 %
Talonnage	0	0 %
Accident du travail maritime	0	0 %



Répartition des accidents survenus en 2018 à bord des navires de charge de plus de 500 UMS

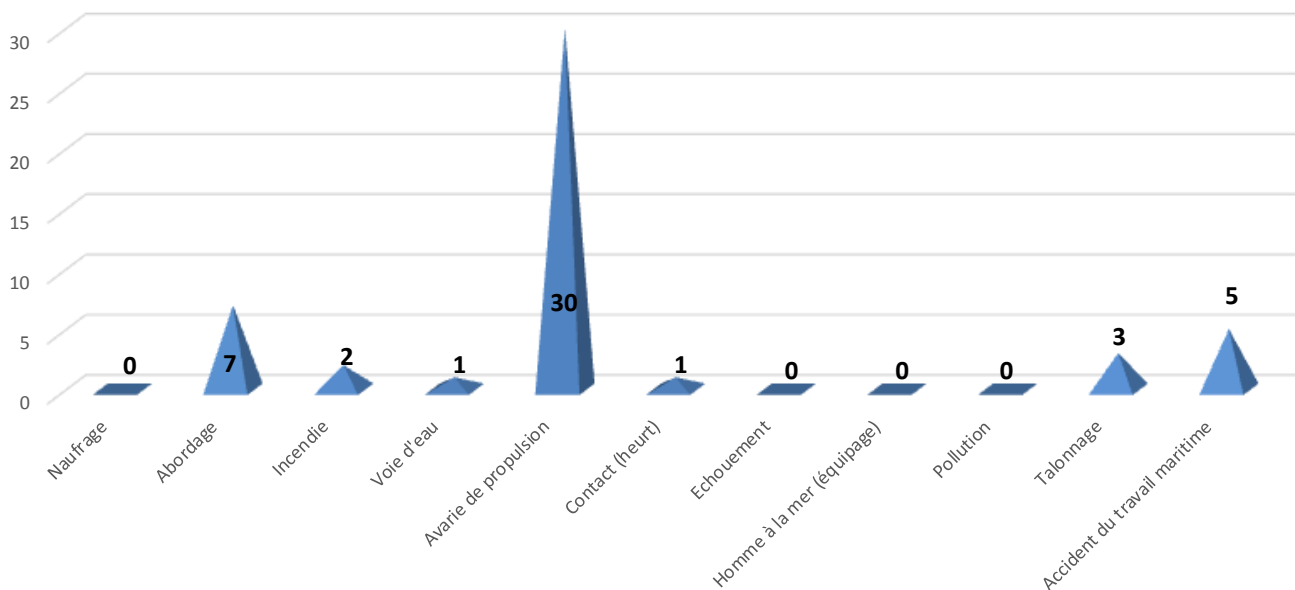
Type de navire

Cargos	26	53 %
Porte-conteneurs	11	23 %
Navires citernes	9	18 %
Navire de service maritime	3	6 %
Total	49	100 %



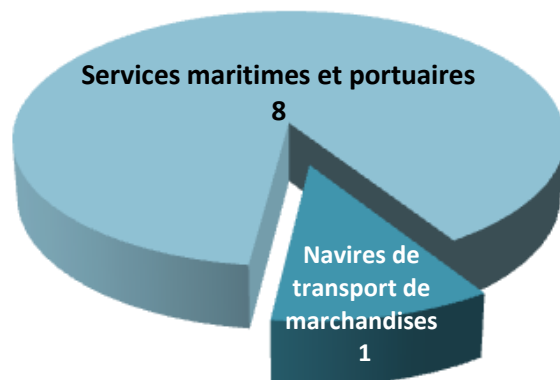
Nature des accidents

Naufrage	0	0 %
Abordage	7	15 %
Incendie	2	4 %
Voie d'eau	1	2 %
Avarie de propulsion	30	61 %
Contact (heurt)	1	2 %
Échouement	0	0 %
Pollution	0	0 %
Talonnage	3	6 %
Accident du travail maritime	5	10 %



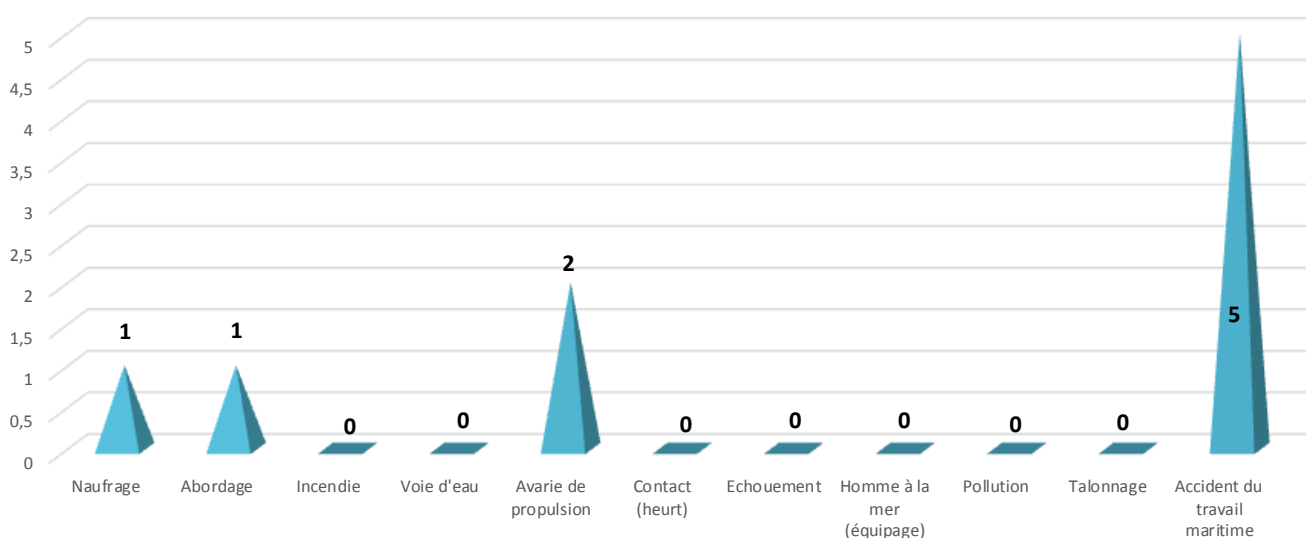
Répartition des accidents survenus en 2018 à bord des navires de charge de moins de 500 UMS

Il y a eu 8 accidents sur des navires de service maritime et portuaire et 1 sur des navires de transport de marchandises.



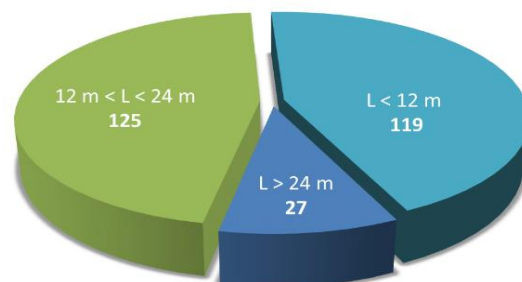
Nature des accidents

Naufrage	1	11 %
Abordage	1	11 %
Incendie	0	0 %
Voie d'eau	0	0 %
Avarie de propulsion	2	22 %
Contact (heurt)	0	0 %
Échouement	0	0 %
Homme à la mer (équipage)	0	0 %
Pollution	0	0 %
Talonnage	0	0 %
Accident du travail maritime	5	56 %



Répartition des accidents survenus en 2018 à bord des navires de pêche de pavillon français

L > 24 m	(217 navires)	27	10 %
12 m < L < 24 m	(744 navires)	125	46 %
8 m < L < 12 m	(2307 navires)	119	44 %
Total	(3268 navires)	271	100 %



Comme en 2017, les navires de pêche de plus de 24 m sont ceux qui, proportionnellement à l'importance de la flotte, ont connu le plus fort taux d'événements de mer. Pour tous les segments de la flotte, le chalutage reste le métier qui présente le plus fort taux d'accidents.

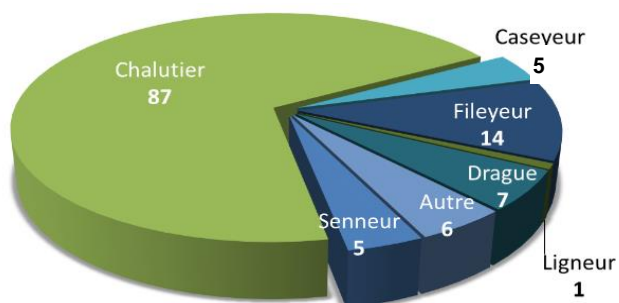
Nombre d'accidents concernant les navires de pêche de plus de 24 m

Senneur	3	11 %
Chalutier	17	63 %
Fileyeur	1	4 %
Ligneur	6	22 %
Autre	0	0 %
Total	27	100 %



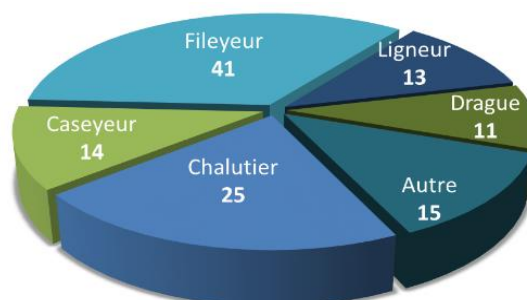
Nombre d'accidents concernant des navires de pêche de moins de 24 m et de plus de 12 m

Senneur	5	4 %
Chalutier	87	69 %
Caseyeur	5	4 %
Fileyeur	14	11 %
Ligneur	1	1 %
Drague	7	6 %
Autre	6	5 %
Total	125	100 %



Nombre d'accidents concernant des navires de pêche de moins de 12 m

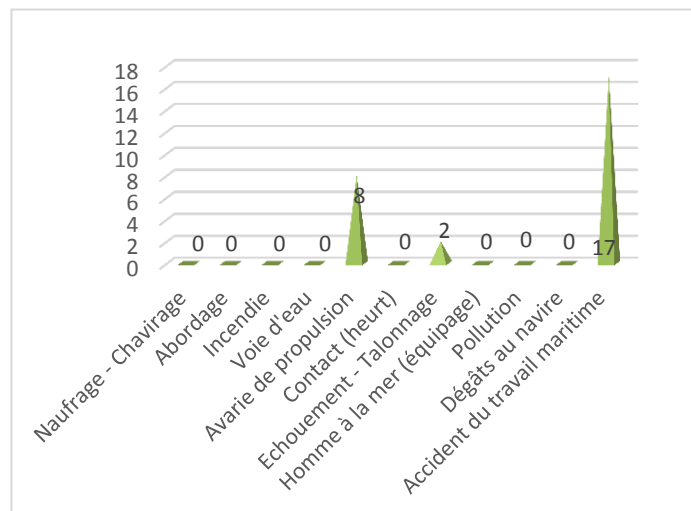
Chalutier	25	21 %
Caseyeur	14	12 %
Fileyeur	41	34 %
Ligneur	13	11 %
Drague	11	9 %
Autre	15	13 %
Total	119	100 %



Nature des accidents à la pêche

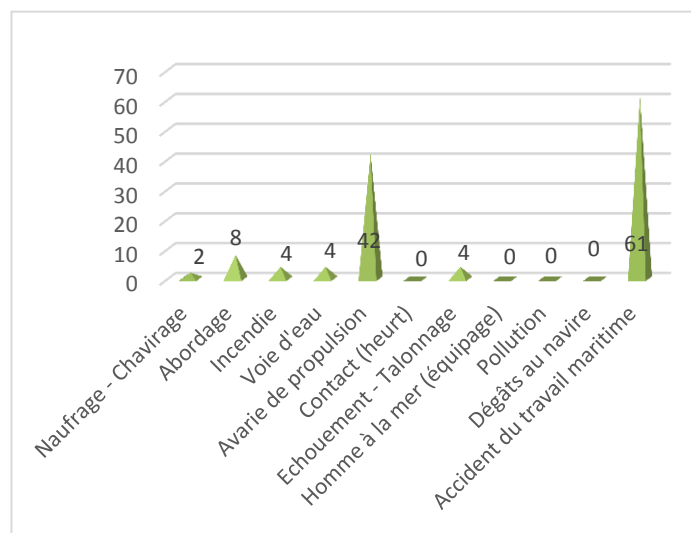
Répartition des accidents pour les navires de pêche de plus de 24 m

Naufrage/chavirage	0	0 %
Abordage	0	0 %
Incendie	0	0 %
Voie d'eau	0	0 %
Avarie de propulsion	8	30 %
Contact/heurt	0	0 %
Échouement/talonnage	2	7 %
Homme à la mer (équipage)	0	0 %
Pollution	0	0 %
Dégât au navire	0	0 %
Accident du travail maritime	17	63 %
Total	27	100 %



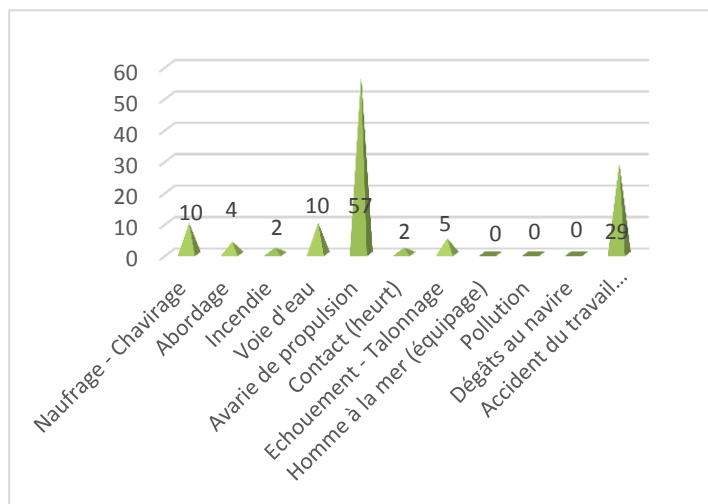
Répartition des accidents pour les navires de pêche de moins de 24 m et de plus de 12 m

Naufrage/chavirage	2	2 %
Abordage	8	6 %
Incendie	4	3 %
Voie d'eau	4	3 %
Avarie de propulsion	42	34 %
Contact/heurt	0	0 %
Échouement/talonnage	4	3 %
Homme à la mer (équipage)	0	0 %
Pollution	0	0 %
Dégât au navire	0	0 %
Accident du travail maritime	61	49 %
Total	125	100 %



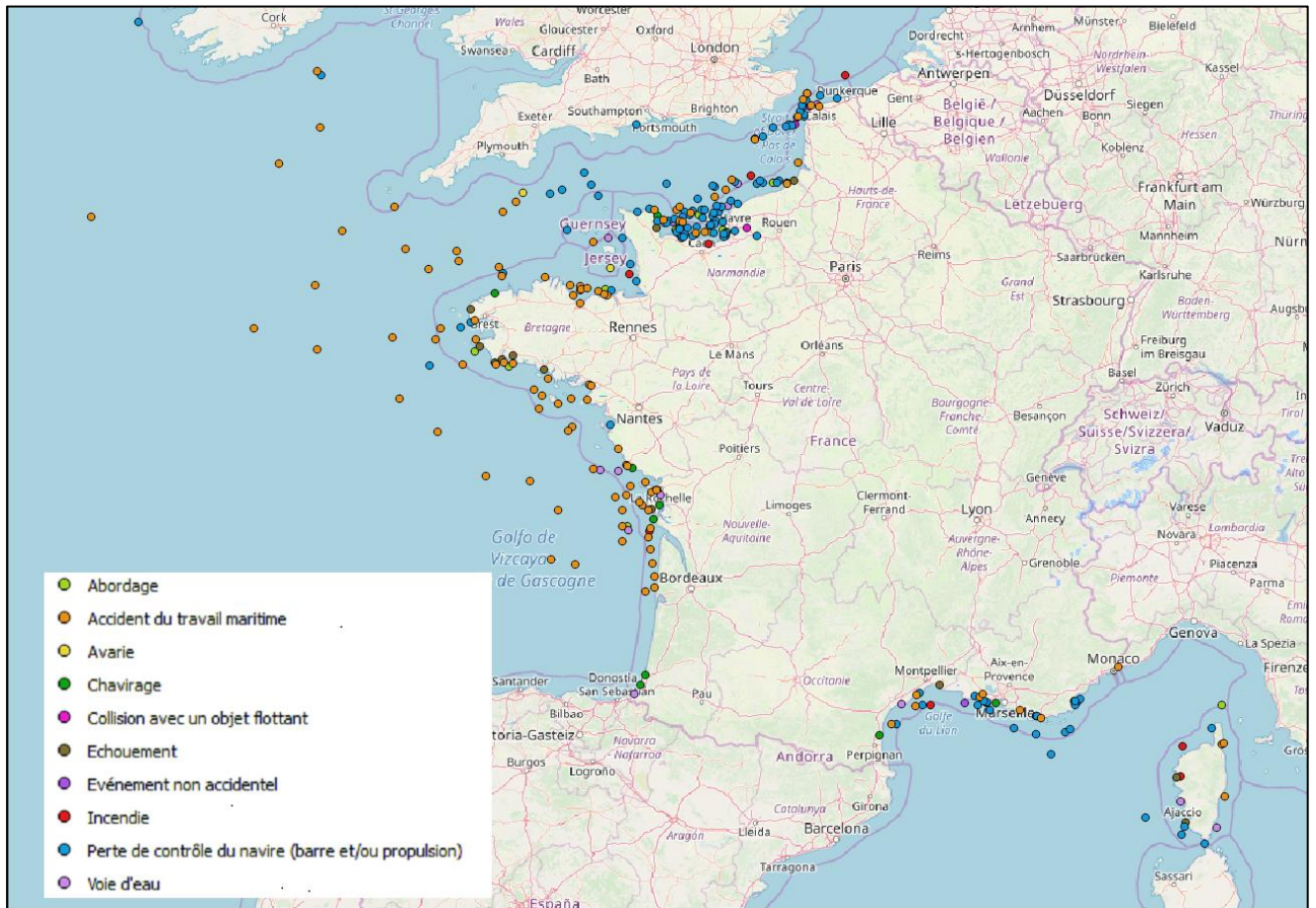
Répartition des accidents pour les navires de pêche de moins de 12 m

Naufrage/chavirage	10	8,5 %
Abordage	4	3 %
Incendie	2	2 %
Voie d'eau	10	8,5 %
Avarie de propulsion	57	48 %
Contact/heurt	2	2 %
Échouement/talonnage	5	4 %
Homme à la mer (équipage)	0	0 %
Pollution	0	0 %
Dégât au navire	0	0 %
Accident du travail maritime	29	24 %
Total	119	100 %

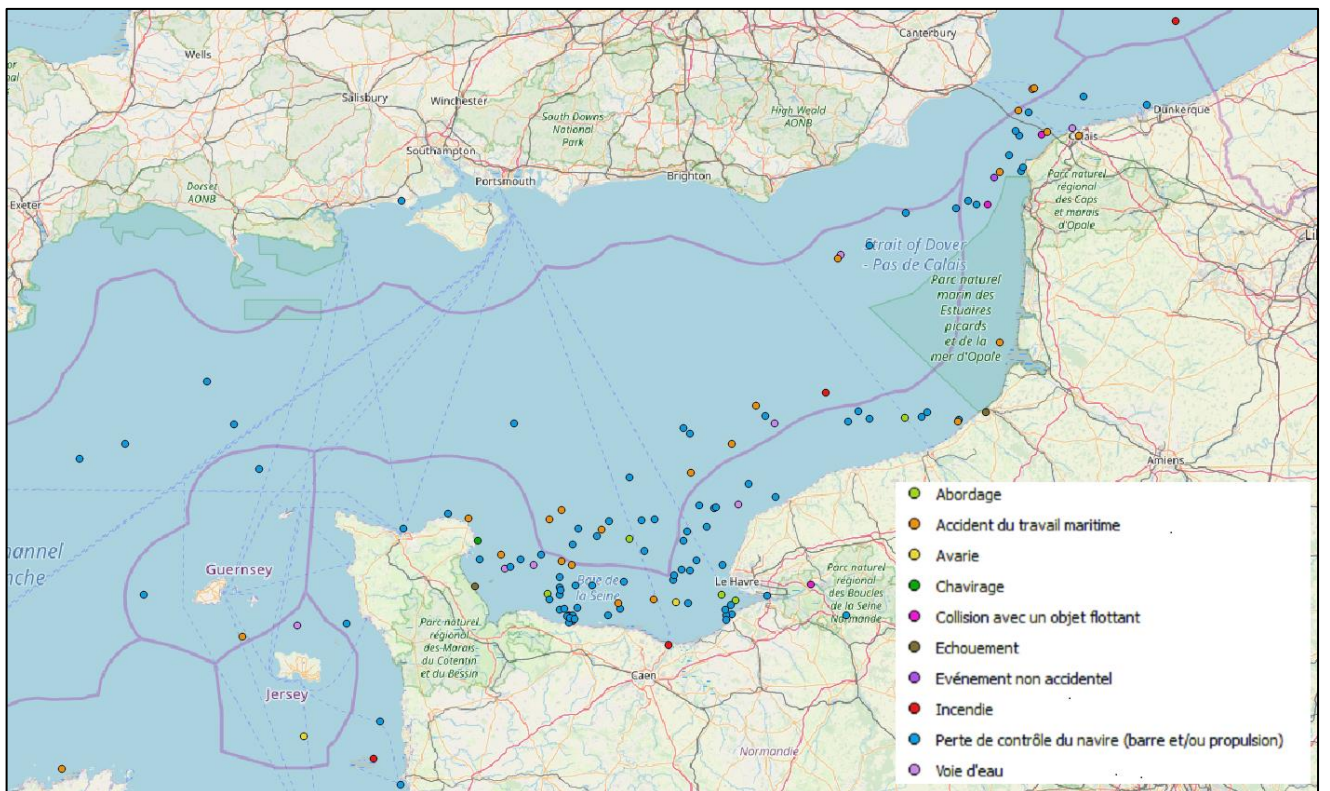


Cartographie des événements de mer pris en compte par le BEAMer en 2018

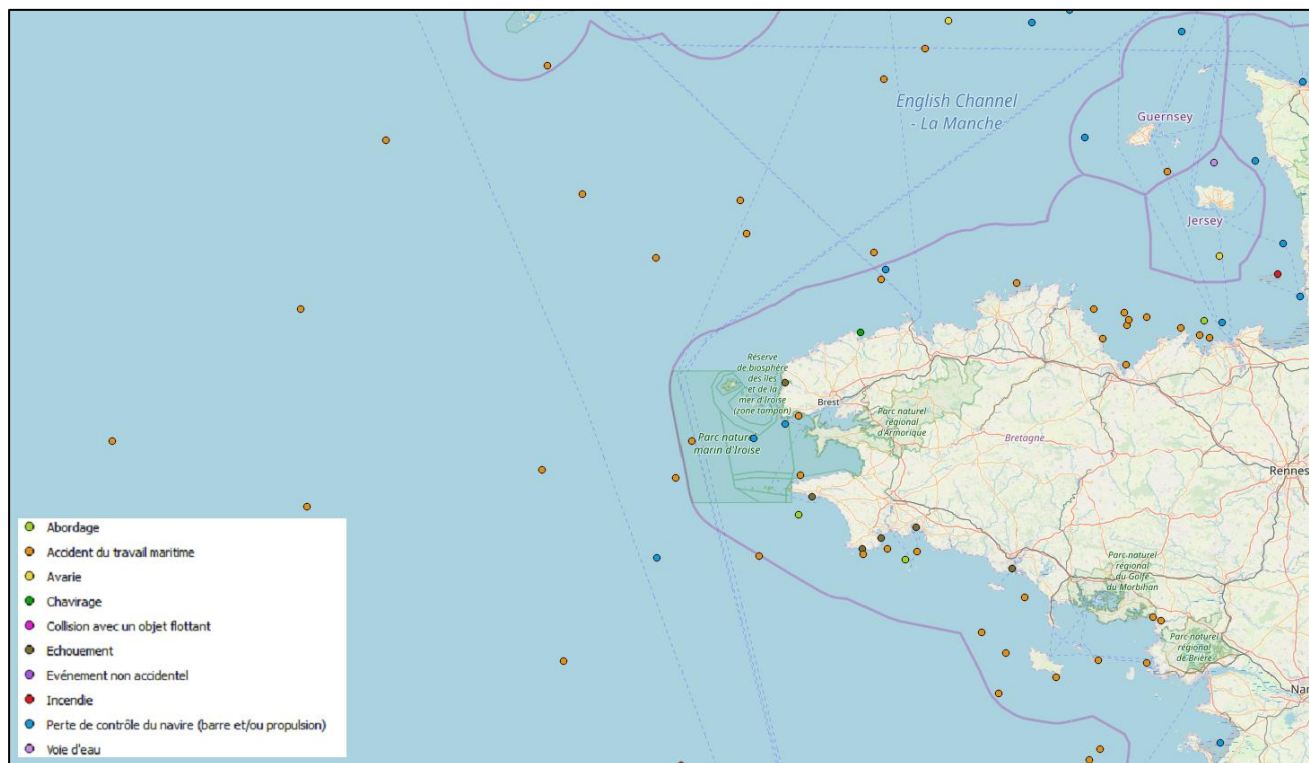
Métropole



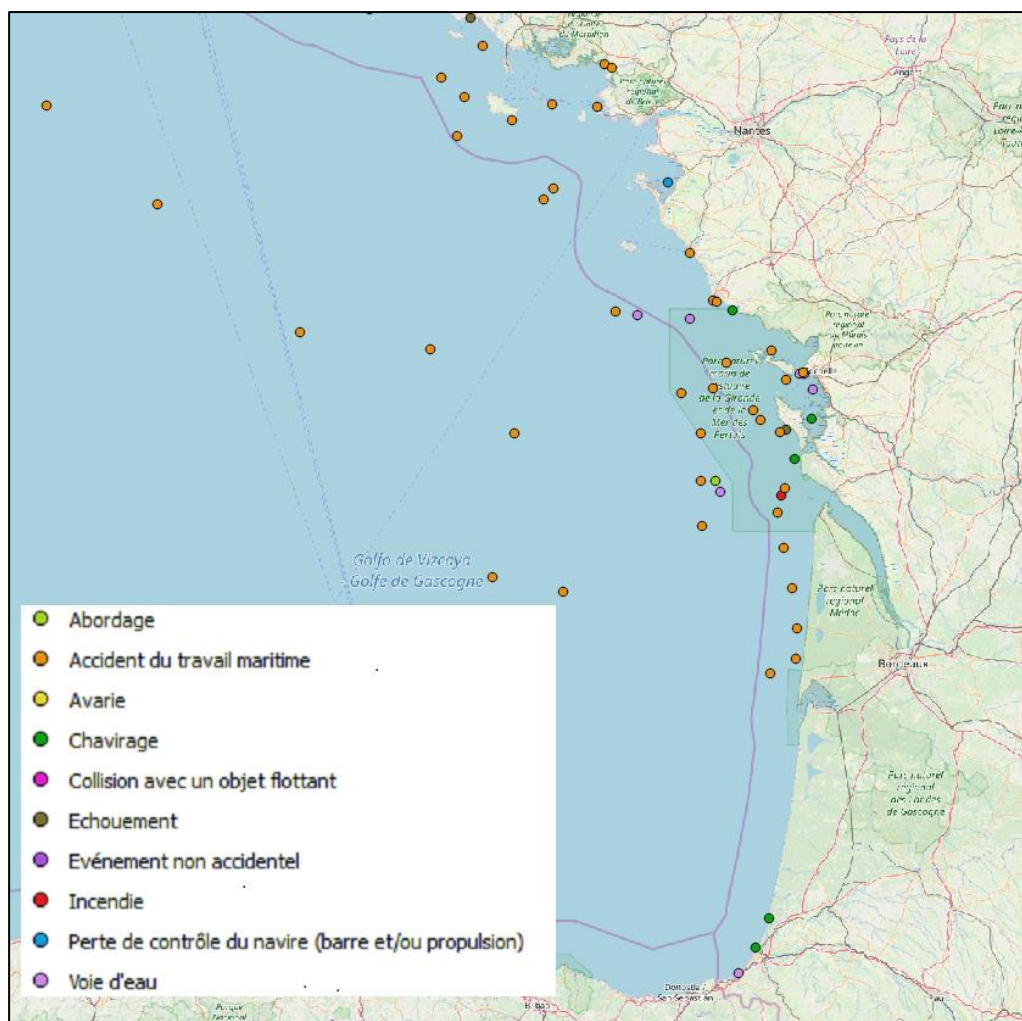
Manche - Mer du nord



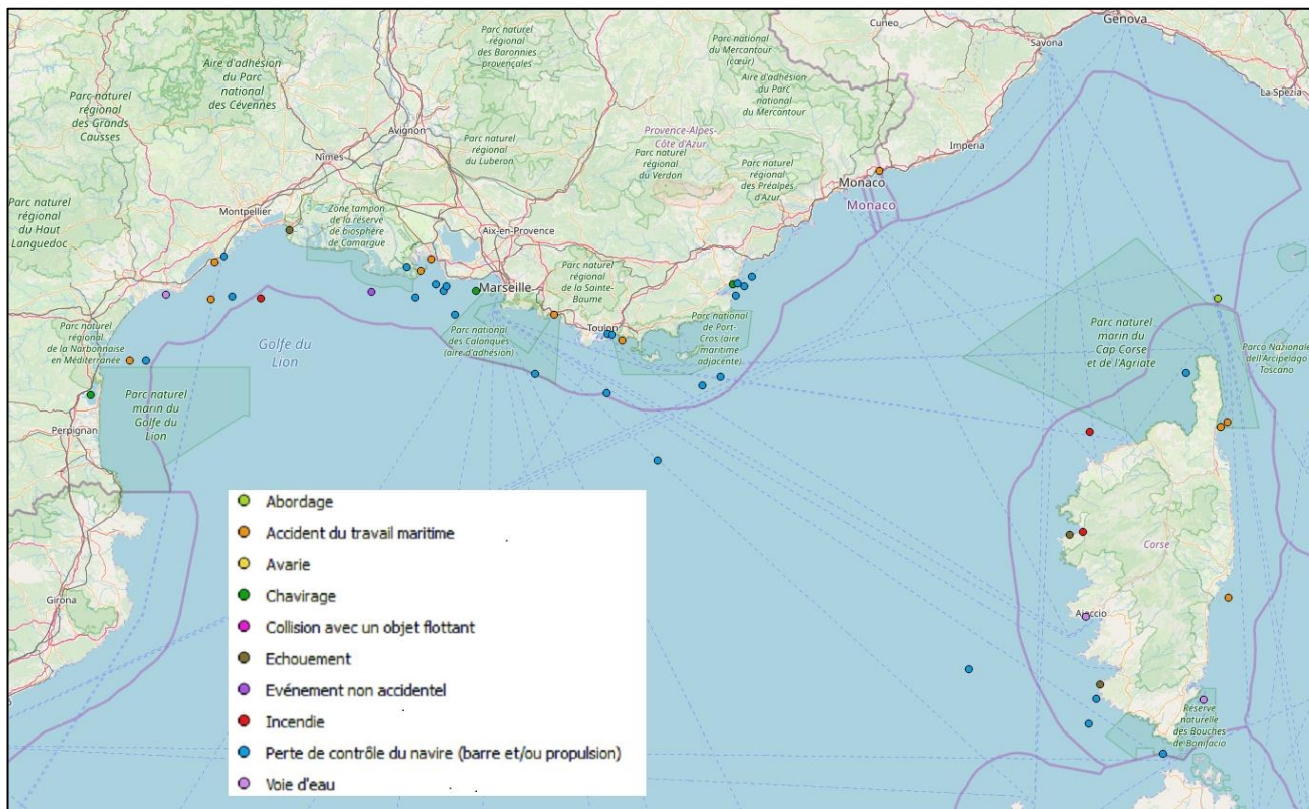
Nord Atlantique - Manche Ouest



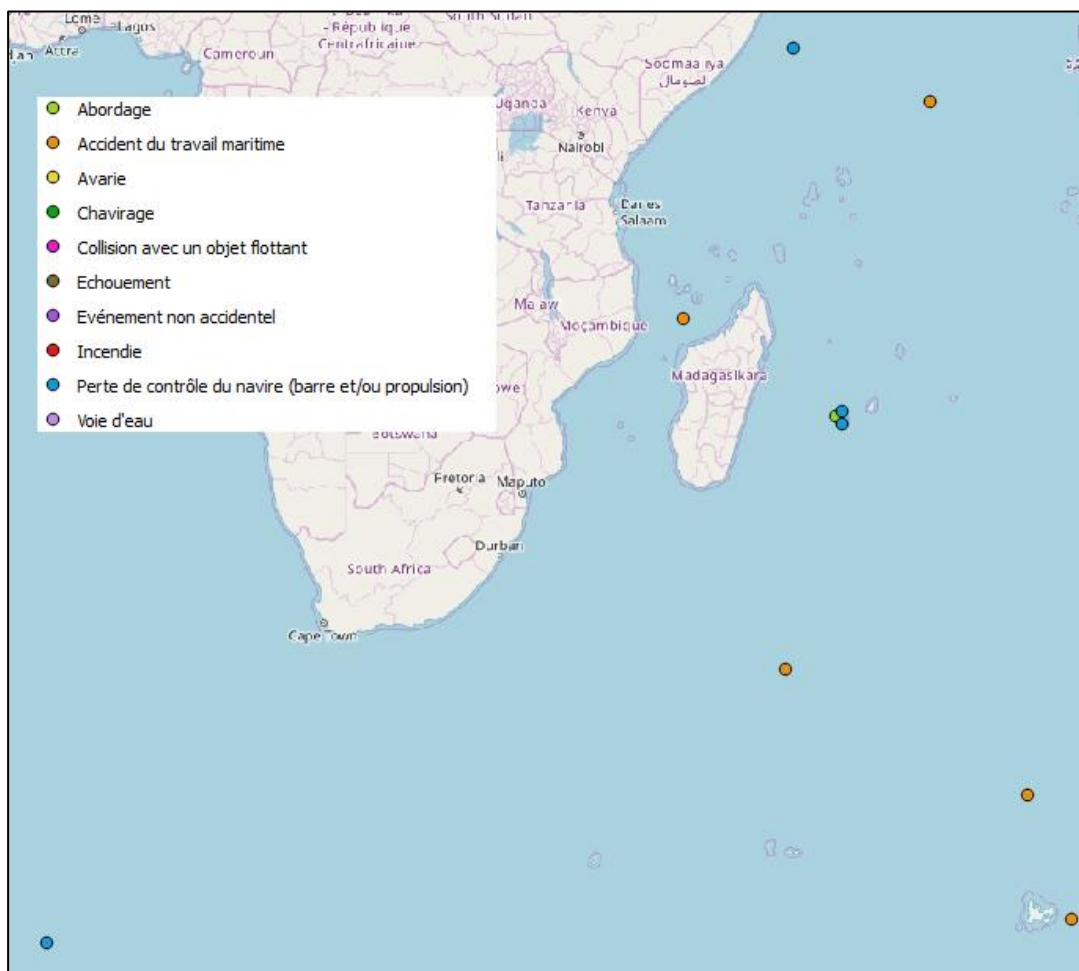
Golfe de Gascogne - Sud Atlantique



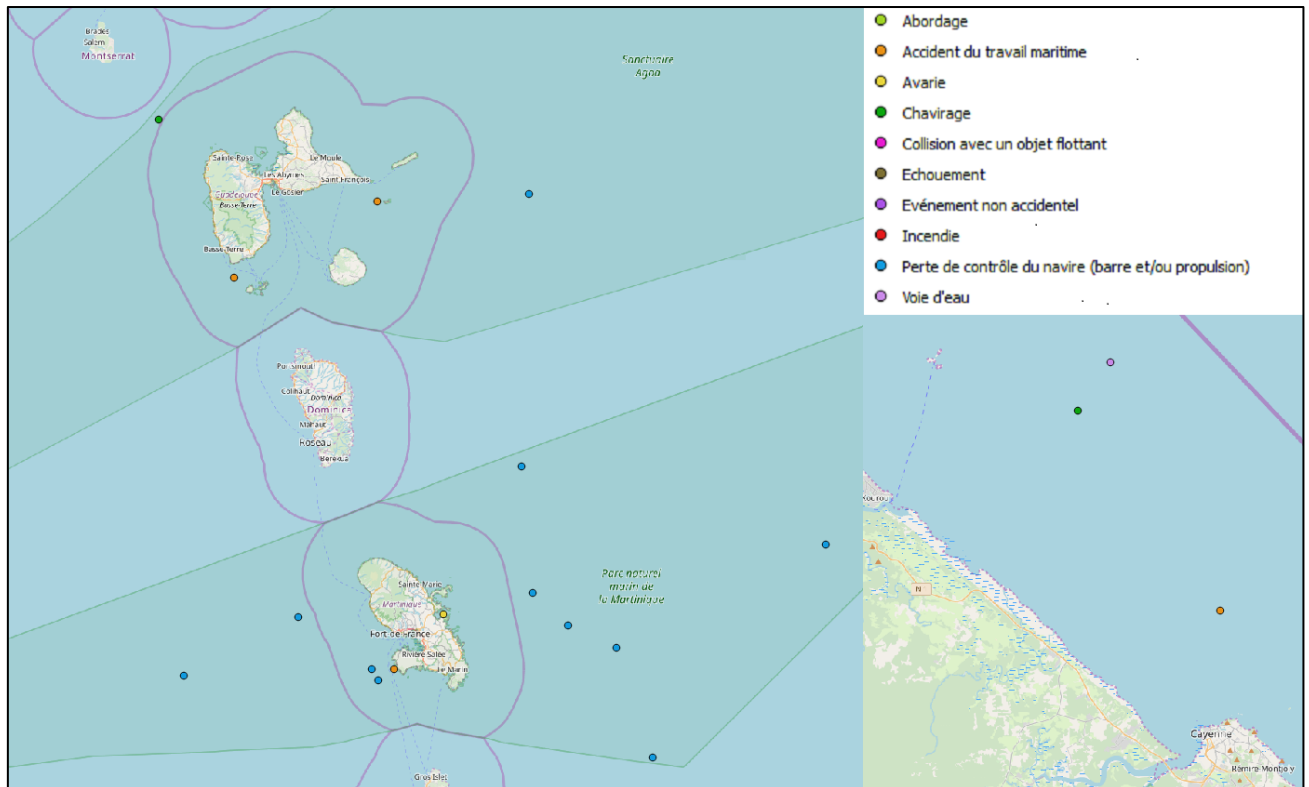
Méditerranée



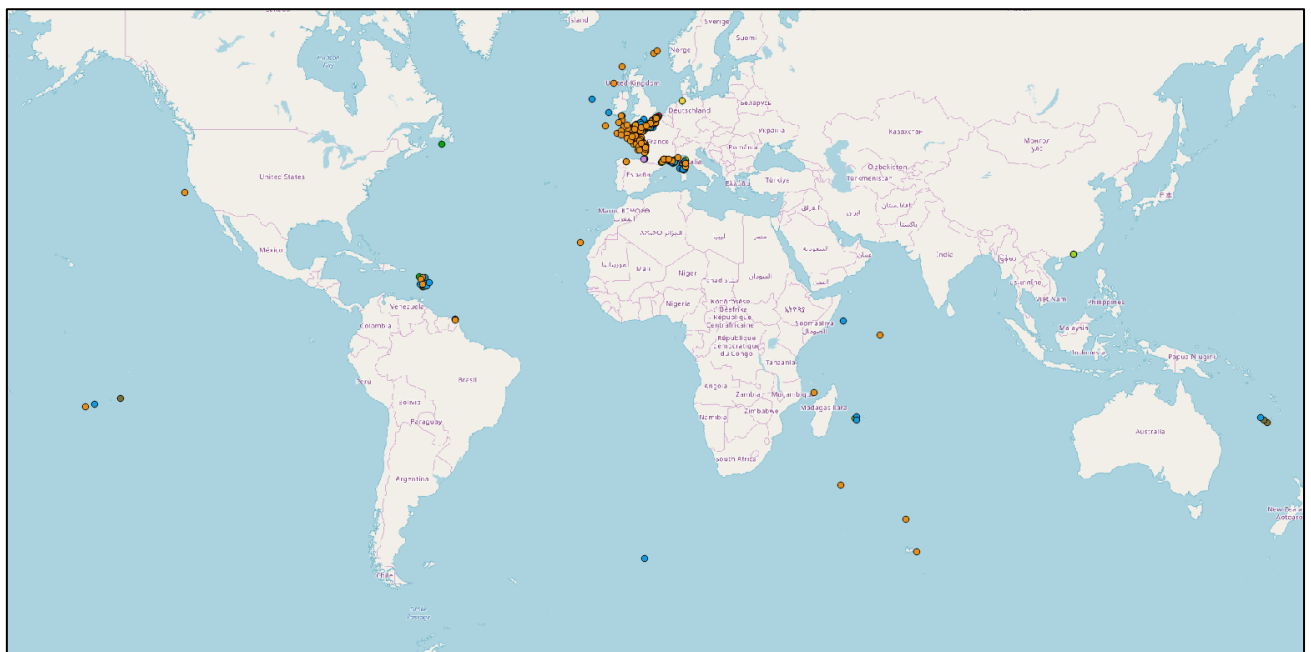
La Réunion et Terres australes



Antilles-Guyane



International



Nota : Seuls sont enregistrés dans la base de données les accidents du travail qui ont nécessité une intervention SAR à savoir, a minima, 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 2018

Répartition des enquêtes techniques ouvertes en 2018

4,13 % des événements enregistrés par le BEAmer en 2018 ont donné lieu à l'ouverture d'une enquête technique.

Pour le secteur de la pêche, 4,16 % des événements enregistrés ont entraîné l'ouverture d'une enquête alors que pour le secteur du commerce qui englobe toutes les activités, navires à passagers, navires de charge, navires de service, le taux est de 4,1 %. Pour la plaisance, il atteint 20 %, ce qui découle du fait que, pour ce type d'activité, seuls les accidents mortels sont enregistrés comme événement de mer dans les statistiques du BEAmer.

Types d'accidents	Abordages	Accidents	Chavirages	Échouements	Hommes à la mer	Incendies / Explosion	Naufrages	Talonnage / Heurt	Voies d'eau	Total
Plaisance y compris NUC	-	1	-	-	1	1	1	-	-	4
Commerce	1	-	-	-	-	-	-	2	-	3
Pêche	-	1	-	1	2	2	2	-	-	8
Pêche - Commerce	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Commerce - Commerce	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Total	1	2	0	1	3	3	3	2	0	15

Le travail d'enquête

15 nouvelles enquêtes techniques après accident ouvertes en 2018 :

Événement	Nature
<i>BELLE EPOQUE</i>	Chute à la mer à partir d'un navire de pêche survenue le 10 janvier 2018 à la pointe de Barfleur (une victime)
<i>PETIT RC</i>	Incendie et naufrage d'un chalutier le 24 janvier 2018 au large de Sète
<i>MASCARET 3</i>	Naufrage d'un navire de plaisance le 30 janvier 2018 devant Capbreton
<i>BLACK PEARL</i>	Naufrage d'un chalutier le 20 février 2018 au large de Royan (deux victimes dont un disparu)
<i>ESSOR</i>	Échouement d'un chalutier le 26 février 2018 aux abords de Port-en-Bessin
<i>CAMALEA</i>	Incendie et naufrage d'un coquillier le 24 mars 2018 au large de Saint-Valery-en-Caux
<i>AS FLORETTA</i>	Heurt d'un quai par un porte-conteneurs portugais le 6 avril 2018 en Seine (terminal Radicatel)
<i>M/Y ORIA MONACO</i>	Accident du travail à bord d'un yacht le 23 mai 2018 à Menton-Garavan (deux victimes et un début d'asphyxie)
<i>ANDRE LINDA MARIA</i>	Talonnage d'un navire à passagers le 5 juin 2018 dans les Calanques de Piana en Corse
<i>SARKOSCU D III</i>	Explosion à bord d'un semi-rigide exploité en NUC le 15 juin 2018 dans le port de Porto
<i>LE SAINT ANDRE</i>	Homme à la mer à partir d'un palangrier le 17 juillet 2018 au large de la Réunion (une victime, quatre blessés)
<i>ETENDARD</i>	Accident du travail maritime à bord d'un navire de pêche le 23 août 2018 dans l'anse de Bertheaume (un blessé grave)
<i>CSL VIRGINIA / ULYSSE</i>	Abordage entre un porte-conteneurs chypriote et un navire roulier tunisien le 7 octobre 2018 au nord du cap Corse
<i>MOMO</i>	Démâtage et homme à la mer à bord d'un voilier le 29 novembre 2018 dans la passe sud de l'estuaire de la Gironde
<i>OPHELIE</i>	Naufrage du navire de pêche le 4 décembre 2018 en baie de Saint-Brieuc (deux victimes)

Parmi les enquêtes en cours, 19 enquêtes techniques ont pu être closes en 2018 et les rapports correspondants publiés et mis en ligne sur le site : www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

Événement	Nature
<i>IZEL-VOR</i>	Chavirage d'un fileyeur aux abords de l'île de Groix le 05 mai 2017
<i>SAINT BERNARD</i>	Naufrage d'un goémonier aux abords de l'île de Rossero (Finistère) le 09 mai 2017 (une victime)
<i>SCARAMOUCHE</i>	Accident du travail maritime le 17 juin 2017 au large de Fécamp (un blessé grave)
<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 juin 2017 (trois victimes)
<i>BANCO</i>	Accident du travail maritime à bord d'un sablier dans le port de Lézardrieux le 26 juillet 2017 (une victime)
<i>PETITE FANNY</i>	Naufrage d'un chalutier au large de La Turballe le 05 octobre 2017
<i>LA BELLE ANGELE</i>	Échouement d'un lougre chasse-marée en sortie de l'Aber Wrac'h le 17 octobre 2017 (une victime)
<i>MALETICO</i>	Naufrage d'un chalutier au large de Fécamp le 29 octobre 2017
<i>LE DEFI</i>	Chavirage d'un chalutier coquillier devant Port-en-Bessin-Huppain le 29 octobre 2017 (une victime)
<i>PORZ STREILHEN</i>	Incendie et naufrage d'un chalutier en baie d'Audierne le 28 novembre 2017
<i>TRIOMPHANT</i>	Homme à la mer à partir d'un remorqueur portuaire dans le port ouest de Dunkerque le 17 décembre 2017 (une victime)
<i>BELLE EPOQUE</i>	Homme à la mer à bord du caseyeur le 10 janvier 2018 au large de Barfleur (une victime)
<i>PETIT RC</i>	Incendie et naufrage d'un chalutier le 24 janvier 2018 au large de Sète
<i>MASCARET 3</i>	Naufrage d'un navire de plaisance le 30 janvier 2018 devant Capbreton
<i>BLACK PEARL</i>	Naufrage d'un chalutier le 20 février 2018 au large de Royan (deux victimes dont un disparu)
<i>ESSOR</i>	Échouement d'un chalutier le 26 février 2018 aux abords de Port-en-Bessin
<i>CAMALEA</i>	Incendie et naufrage d'un coquillier le 24 mars 2018 au large de Saint-Valery-en-Caux
<i>AS FLORETTA</i>	Heurt d'un quai par un porte-conteneurs portugais le 6 avril 2018 en Seine (terminal Radicatel)
<i>M/Y ORIA MONACO</i>	Accident du travail à bord d'un yacht le 23 mai 2018 à Menton-Garavan (deux victimes et un début d'asphyxie)

Les recommandations à la pêche

Contrôle/Maintenance entretien du navire et de ses équipements

- contrôler périodiquement l'enfoncement du navire, selon les conditions d'exploitation, afin de détecter une éventuelle surcharge
- dans le cadre de la politique de contrôle de la pêche à la coquille Saint-Jacques, donner des consignes pour que les agents de contrôle s'assurent que la quantité de coquilles stockées sur le pont n'excède pas les limites fixées par le permis de navigation
- organiser une campagne ciblée sur la mise en œuvre des appareils de mouillage des navires de pêche. Elle visera à contrôler les capacités de l'équipage à mouiller dans le temps prescrit

Conception et équipements du navire

- porter un VFI et embarquer un radeau de sauvetage et une RLS en état de fonctionnement

Conduite et exploitation du navire

- ne pas dépasser les capacités de chargement du navire surtout lorsque les conditions météorologiques et l'état de la mer sont défavorables

Les recommandations à la plaisance

Conduite et exploitation du navire

- généraliser le port des brassières de sauvetage, lorsque les conditions de mer ne permettent pas de récupérer rapidement un passager ou un membre d'équipage ayant chuté à la mer
- ne pas autoriser les passagers à accéder à la plage avant du navire lorsqu'il y a un risque de chute à la mer
- mettre en place une commission nautique afin d'examiner les risques lors des phases d'approche d'entrée et de sortie du port de Saint-Gilles-les Bains par forte houle. Solliciter la capitainerie pour diffusion des bonnes pratiques destinées aux navigateurs

- Formation / entraînement**
- sensibiliser les skippers aux impératifs de préparation et d'organisation des navigations qu'ils ont à effectuer notamment lorsque celles-ci ne sont pas routinières
 - rappeler aux skippers l'obligation de faire un briefing de sécurité avant le départ

Les recommandations au commerce

- Conception et équipements du navire**
- pallier l'absence de visibilité (...) par un équipement ou un moyen de communication approprié

- Formation / entraînement**
- rappeler aux équipages des remorqueurs la politique de l'armement pour ce qui concerne le port du VFI et s'assurer qu'elle est effectivement appliquée

- ISM et surveillance des processus de fabrication et de contrôle**
- s'assurer que les membres d'équipage maîtrisent et appliquent les règles de circulation sur le pont en prenant en compte les risques particuliers du type d'exploitation
 - mettre en place des mesures appropriées de sécurité pour l'utilisation de la grue en considérant les risques de l'exploitation
 - sensibiliser les équipages des remorqueurs au respect de la politique « drogue et alcool » en vigueur au sein de l'armement et s'assurer qu'elle est effectivement appliquée par les bords, en effectuant les tests d'alcoolémie prévus par le règlement intérieur

Est présentée en annexe une liste exhaustive des recommandations avec les références de l'événement.

Retours sur quelques rapports publiés en 2018

Chavirage du *MAEVA 4*



Le 25 juin 2017, les vedettes de pêche au gros *MAEVA 3* et *MAEVA 4* ont appareillé de Saint-Gilles-les-Bains pour une sortie à la mer d'une journée, alors qu'un avis de houle a été émis la veille par Météo-France. Les professionnels rencontrés au cours de l'enquête ont cependant indiqué que les conditions de mer n'étaient pas rédhibitoires pour des navires puissants et maniables.

La vedette *MAEVA 3* est rentrée au port environ une heure avant le *MAEVA 4*.

Le skipper de *MAEVA 4* n'a vraisemblablement pas marqué un temps d'observation suffisant des trains de vagues à la pointe Ermitage. Bien que la montée en régime des moteurs ait été perçue par les passagers qui se tenaient à l'arrière du navire, le *MAEVA 4* s'est engagée dans les passes à une vitesse inférieure à celle recommandée par forte houle.

Bien qu'il n'y ait pas d'enregistrement des paramètres moteurs, le moteur bâbord était à l'arrêt quelques instants avant le chavirage. Toutefois, l'expertise réalisée par un technicien YANMAR n'a pas permis de déterminer une cause technique ayant provoqué l'arrêt du moteur bâbord.

Le GPS qui était en service a été perdu lorsque le fly-bridge a été arraché ; il n'y a donc pas de données enregistrées disponibles (caps et vitesses).

La perte de manœuvrabilité est le facteur contributif du chavirage.

Il ne semble pas qu'une manœuvre d'urgence est été tentée par le skipper. Les erreurs d'appréciation commises par ce dernier s'apparentent à une perte de repères spatio-temporels.

De plus, l'absence de prise en compte du risque de chute à la mer, alors que le navire commençait à subir la forte houle, a contribué au décès de deux personnes et à une disparition.

Chavirage de l'IZEL-VOR



Le 5 mai 2017 le navire de pêche fileyeur *IZEL-VOR* fait route vers Lorient après avoir embarqué l'intégralité de ses filets précédemment mouillés à 16 milles au sud de l'île de Groix.

Après avoir passé la pointe des Chats de l'île de Groix, le navire accuse une gîte sur bâbord. Le patron, pour tenter de rétablir la gîte, demande à l'équipage de vider le vivier bâbord et de déplacer

les gueuses de filets sur tribord. À 2 milles de la bouée Bastresses sud, le navire accentue sa gîte sur bâbord et embarque de l'eau par l'arrière bâbord. Le navire chavire moins d'une minute après, aux alentours de midi dans les Courreaux de Groix.

Les trois matelots réussissent à se hisser sur la coque retournée. La balise de détresse se déclenche et permet d'alerter les secours. Le patron, en tentant de quitter la passerelle qui est envahie, est emporté dans le poste équipage où subsiste une poche d'air. Le navire flotte à l'envers.

À l'arrivée des secours, les trois matelots sont hélitreuillés et transportés vers l'hôpital. Les plongeurs ne peuvent accéder au compartiment dans lequel le patron est bloqué. La décision est prise de remorquer le navire retourné vers la plage du Courégant pour l'échouer. Les plongeurs se relaient sur la coque pour maintenir un contact permanent avec le patron. Vers 17h30, une fois la coque échouée, il est procédé à son découpage. Le patron est extrait du navire et pris en charge par les secours cinq heures après le chavirage.

Le dimanche 7 mai l'épave est remorquée, sortie de l'eau et entreposée sur le quai à Lorient.

Le chavirage du navire a été provoqué par une perte de stabilité. Cette perte de stabilité résulte d'une surcharge du navire qui a entraîné simultanément une élévation de son centre de gravité et une réduction de son franc-bord. Bien que les conditions météorologiques ne fussent pas particulièrement mauvaises, dans ces circonstances le flotteur ne disposait plus de la résistance suffisante pour compenser les forces combinées du vent et des vagues. Ces dernières ont fait chavirer le navire.

L'opération de sauvetage, qui a mobilisé beaucoup de moyens et a été très bien menée, a permis de sauver l'ensemble de l'équipage, notamment le patron qui était en situation très périlleuse.

L'analyse a identifié la surcharge en matériel de pêche (5 tonnes) dans les parties hautes du navire comme principal facteur contributif de l'accident.

Échouement du lougre chasse-marée *LA BELLE ANGÈLE*



Le 17 octobre 2017 bien avant l'aube, le lougre chasse-marée *LA BELLE ANGÈLE* appareille du port de l'Aber Wrac'h à destination de Concarneau.

Le navire a effectué la première partie du voyage depuis Saint-Malo le 15 octobre et est resté à quai à l'Aber Wrac'h toute la journée du 16 octobre en raison de conditions météorologiques et d'un état de la mer défavorables à une navigation.

Au cours du chenilage, en sortie du port de l'Aber Wrac'h, le skipper a des doutes sur l'état de la mer à la sortie du chenal. Une confirmation de forte houle potentielle obtenue auprès du CROSS Corsen l'incite à faire demi-tour.

Le demi-tour, effectué difficilement, rapproche dangereusement *LA BELLE ANGÈLE* de rochers où il s'échoue, drossé par la houle. Peu après le skipper est emporté à la mer par une déferlante qui balaie le pont. Il sera retrouvé décédé dans la matinée à proximité du navire.

L'intervention de la SNSM coordonnée par le CROSS Corsen a permis le sauvetage des six personnes restées à bord et leur évacuation par hélicoptère.

Le navire sera complètement détruit par les assauts de la mer lors des marées suivantes.

Le lougre chasse-marée *LA BELLE ANGÈLE* a appareillé de l'Aber Wrac'h le 17 octobre tôt le matin par une nuit sans lune ne permettant pas d'observer l'état réel de la mer. En l'absence de préparation de la navigation dans le chenal le skipper n'a pas pu anticiper le choix d'une zone appropriée pour effectuer un demi-tour dans de bonnes conditions.

La non répartition des rôles et la présence permanente du skipper à la barre, combiné à une lecture difficile du GPS, a conduit à une appréciation erronée de la position. Dans la précipitation, le skipper s'est rendu sur l'avant sans précautions particulières et a été emporté par une déferlante.

Le navire est en perte totale et le skipper est décédé ; le matelot et les passagers ont été sauvés grâce à une intervention efficace des moyens de secours.

Naufrage du *SAINT BERNARD*



Le 09 mai 2017, le navire goémonier *SAINT BERNARD* appareille en début de matinée de l'Aber Benoît où se trouve son corps mort pour récolter des laminaires à proximité de l'île de Rosservo, entre Portsall et l'Aber Benoît.

Un peu après 14h00, le patron du navire goémonier *CHRISTELLE MICKAEL*, qui se trouve à l'embouchure de l'Aber Benoît, aperçoit le *SAINT BERNARD* en train de contourner l'île de Rosservo par le Nord.

Quelques minutes plus tard, il entend un appel de détresse sur la VHF canal 9 ; la station émettrice ne s'identifie pas et indique que son bateau coule (ou chavire) secteur Karreg Cros (près de l'île de Rosservo). Il signale l'appel au CROSS Corsen, qui diffuse un Mayday Relay et fait appareiller la *SNS 093* de Portsall.

La SNSM de Portsall engage également le semi rigide *SNS 504*. Peu après son arrivée sur zone, la *SNS 504* récupère le corps du patron du *SAINT BERNARD* puis fait route vers le port de Portsall. La victime ne peut être réanimée. Le décès est constaté par le médecin du SAMU arrivé en hélicoptère à Portsall.

Même en absence de carènes liquides dans la machine, la stabilité du navire compte tenu du chargement au moment du naufrage était très faible, sans aucune marge de sécurité.

Compte tenu de la stabilité dégradée, de l'état de la mer au moment où le navire a quitté l'abri de l'île de Rosservo et de l'effet dynamique des vagues, le navire au moment de la giration n'a vraisemblablement pas pu se redresser et un envahissement massif de la cale à goémon est survenu.

Les secours sont arrivés sur zone 40 minutes après l'appel de détresse. S'il avait eu un radeau de sauvetage et/ou s'il avait porté son VFI, le patron aurait probablement été récupéré en vie.

Chavirage du chalutier coquillier *LE DÉFI*



La campagne de pêche à la coquille Saint-Jacques sur les côtes normandes se déroule en plusieurs étapes. C'est tout d'abord la zone du large au-delà des douze milles qui ouvre en septembre. Cette zone dite du hors Baie de Seine est également accessible aux pêcheurs belges et britanniques. Après quelques semaines de pêche intensive la ressource du large s'épuise.

Le gisement de la Baie de Seine, à l'intérieur des douze milles, accessible uniquement aux pêcheurs français titulaires d'une licence n'ouvre que plus tard. Durant cette campagne 2017 / 2018, face à la raréfaction de la ressource au large et l'abondance de la coquille en Baie de Seine, l'ouverture de la zone côtière a été avancée au 13 novembre. Fin octobre au moment du naufrage du *LE DÉFI* les gisements côtiers de la Baie de Seine n'étaient pas encore ouverts.

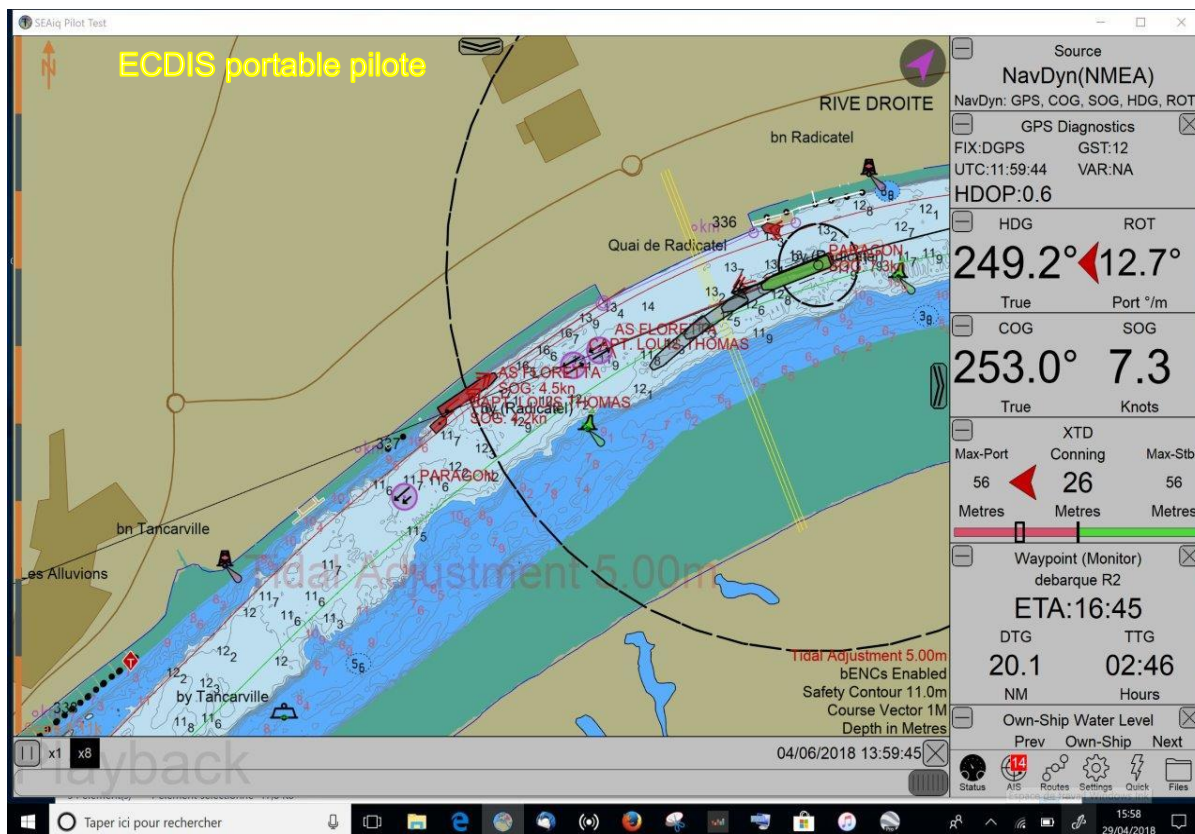
Le navire coquillier *LE DÉFI*, en pêche à la coquille Saint-Jacques devant Port-en-Bessin avec deux bâtons de six dragues, a fait naufrage suite à un chavirage en raison d'une perte de stabilité lors de la remontée des engins de pêche.

La perte de stabilité est due à l'action combinée :

- du bâton tribord chargé de cailloux, exerçant une force de résistance à la traction élevée,
- du bâton bâbord sorti de l'eau et suspendu à la caliorne amenant le point d'application du poids de celui-ci en haut du portique,
- le maintien en marche avant du moteur de propulsion.

Lors de l'abandon, les rescapés ont pu mettre en œuvre le radeau et percuter les fusées de détresse. Face à la rapidité du chavirage aucun appel VHF n'a été lancé mais la balise de détresse s'est correctement déclenchée. Malgré l'intervention rapide des secours cet accident a fait une victime qui n'a pu se maintenir en surface lorsque le navire s'est retourné.

Heurt d'un quai par l'AS FLORETTA



Le 6 avril 2018 vers 13h00, le porte-conteneurs AS FLORETTA est en Seine, avec un remorqueur croché sur son arrière, à destination du terminal de Radicatef, situé à 1 mille en amont du pont de Tancarville. Un pilote est à bord et il a été convenu avec le pilote d'un navire descendant, le PARAGON, un croisement tribord-tribord (ou « inverse ») en aval de la zone d'évitage de Radicatef. Ce choix a pour but de ne pas gêner le PARAGON, vraquier chargé de céréales ayant un fort tirant d'eau. Le commandant de l'AS FLORETTA a été informé de cette option et l'a approuvée.

Outre la contrainte de hauteur d'eau, les deux navires subissent un vent de sud-est (15 à 20 nœuds) qui les fait dériver vers le nord et un courant de flot de 2,5 nœuds.

À la bouée 34, l'AS FLORETTA réduit sa vitesse avec l'aide du remorqueur, et se place dans le nord du chenal avant de passer le pont de Tancarville, en prévision du croisement tribord-tribord.

Peu après, le commandant de L'AS FLORETTA s'inquiète de la route suivie et actionne ponctuellement le propulseur d'étrave et la propulsion, afin de compenser la dérive vers le nord.

De même, le capitaine du remorqueur dirige sa traction « à décoster » le cul du navire, suivant les instructions du pilote, tout en le tenant informé de la situation à l'arrière, qu'il juge lui aussi

préoccupante.

Lorsque l'AS *FLORETTA* passe la position de l'ancien appontement de l'Équipement, à 900 mètres en aval de Radicatel, le *PARAGON* est à environ 2 milles.

Les actions du remorqueur et les effets de la propulsion et du propulseur d'étrave ne semblent pas suffisantes pour contrer la dérive.

Quelques minutes plus tard, l'AS *FLORETTA* croise le *PARAGON*, qui fait route dans la partie sud du chenal de navigation, et heurte le coin aval du quai Radicatel, occasionnant une déchirure de 8 mètres de long sur 3 de haut sur son avant bâbord, à hauteur de deux water-ballasts vides.

L'avarie n'a pas provoqué de pollution.

Le heurt du quai Radicatel par l'AS *FLORETTA* est dû aux difficultés rencontrées par le pilote pour corriger la route du navire lorsqu'il a pris pour option de serrer la berge nord.

Le navire était soumis à un vent de travers de 15 à 20 nœuds et au courant de flot.

Lorsque la route suivie devient trop proche de la berge, les actions du remorqueur, ordonnées par le pilote, et les actions à l'initiative du commandant sur la propulsion et le propulseur d'étrave ne sont pas coordonnées.

La manœuvre d'urgence qui aurait pu permettre de rétablir la situation, en plaçant le navire sur une « pente décostante », n'a pas été tentée.

Le pilote a vraisemblablement manqué de temps pour expliquer clairement cette manœuvre d'urgence au commandant.

Les temps de transit des deux navires laissent une marge de manœuvre suffisante à l'AS *FLORETTA* pour éviter à la bouée R1 avant que le *PARAGON* arrive à hauteur de Radicatel.

Les défauts de coordination entre les actions des pilotes maritimes et les capitaines de navires sont récurrents ; elles ont été analysées avec les mêmes conclusions par plusieurs organismes d'enquêtes.

Suivi des recommandations émises dans les rapports publiés en 2018

Orientation de la prévention	Recommandation définitive	Evènement	Nature de l'évènement	Destinataire	Suite donnée
Conception et équipements du navire	Pallier l'absence de visibilité sur l'arrière de la grue par un équipement ou un moyen de communication approprié	<i>BANCO</i>	Accident du travail maritime (1 victime)	Armateur du navire	Mise en place d'une communication permanente par talkie-walkie
	Porter un VFI et embarquer un radeau de sauvetage et une RLS en état de fonctionnement	<i>SAINTE BERNARD</i>	Naufrage (1 victime)	À l'ensemble de la flottille goémonière	Recommandation à une flottille = pas de retour attendu
	Généraliser le port des brassières de sauvetage, lorsque les conditions de mer ne permettent pas de récupérer rapidement un passager ou un membre d'équipage ayant chuté à la mer	<i>MAEVA 4</i>	Chavirage (3 victimes)	Armateur du navire	Non effectué - Navire désarmé
Conduite et exploitation du navire	Ne pas autoriser les passagers à accéder à la plage avant du navire lorsqu'il y a un risque de chute à la mer	<i>MAEVA 4</i>	Chavirage (3 victimes)	Armateur du navire	Non effectué - Navire désarmé
	Mettre en place une commission nautique afin d'examiner les risques lors des phases d'approche d'entrée et de sortie du port de Saint-Gilles-Bains par forte houle. Solliciter la capitainerie pour diffusion des bonnes pratiques destinées aux navigateurs	<i>MAEVA 4</i>	Chavirage (3 victimes)	À l'Administration	Réunion de la commission nautique locale le 11/07/2018
	Ne pas dépasser les capacités de chargement du navire, particulièrement lorsque les conditions météorologiques et l'état de la mer sont défavorables	<i>SAINTE BERNARD</i>	Naufrage (1 victime)	À l'ensemble de la flottille goémonière	Recommandation à une flottille = pas de retour attendu
Contrôle/ maintenance et entretien du navire et de ses équipements	Contrôler périodiquement l'enfoncement du navire, selon les conditions d'exploitation, afin de détecter une éventuelle surcharge	<i>IZEL-VOR</i>	Chavirage	Armateur du navire	Non effectué - Navire désarmé
	La direction interrégionale de la mer Manche est-mer du Nord devrait, dans le cadre de la politique de contrôle de la pêche à la coquille Saint-Jacques, donner des consignes pour que les agents de contrôle s'assurent que la quantité des coquilles stockées sur le pont n'excède pas les limites fixées par le permis de navigation	<i>LE DEFI</i>	Naufrage (1 victime)	À l'Administration	Recommandation prise en compte par l'administration

	Organiser une campagne ciblée sur la mise en œuvre des appareils de mouillage des navires de pêche. Elle visera à contrôler les capacités de l'équipage à mouiller dans le temps prescrit (Division 226 / Article 226-6.11. Règle 7).	<i>ESSOR</i>	Échouement	À l'Administration	Recommandation prise en compte par l'administration
	Sensibiliser les skippers aux impératifs de préparation et d'organisation des navigations qu'ils ont à effectuer notamment lorsque celles-ci ne sont pas routinières	<i>LA BELLE ANGELE</i>	Échouement (1 victime)	Armateur du navire	Non effectué - Navire désarmé
Formation / entraînement	Rappeler aux skippers l'obligation de faire un briefing de sécurité avant le départ	<i>LA BELLE ANGELE</i>	Échouement (1 victime)	Armateur du navire	Non effectué - Navire désarmé
	Rappeler aux équipages des remorqueurs la politique de l'armement pour ce qui concerne le port du VFI et s'assurer qu'elle est effectivement appliquée	<i>TRIOMPHANT</i>	Homme à la mer (1 victime)	Armateur du navire	Recommandation prise en compte par l'armement
	Mettre en place des mesures appropriées de sécurité pour l'utilisation de la grue en considérant les risques de l'exploitation	<i>BANCO</i>	Accident du travail maritime (1 victime)	Armateur du navire	Pose de chaînes interdisant l'accès de la zone d'évolution de la grue
ISM et surveillance des processus de fabrication et de contrôle	S'assurer que les membres d'équipage maîtrisent et appliquent les règles de circulation sur le pont, prenant en compte les risques particuliers de l'exploitation	<i>BANCO</i>	Accident du travail maritime (1 victime)	Armateur du navire	Mise en place d'un protocole instituant des règles à respecter visé par les 3 membres de l'équipage
	Sensibiliser les équipages des remorqueurs au respect de la politique « drogue et alcool » en vigueur au sein de l'armement et s'assurer qu'elle est effectivement appliquée par les bords, en effectuant les tests d'alcoolémie prévus par le règlement intérieur	<i>TRIOMPHANT</i>	Homme à la mer (1 victime)	Armateur du navire	Recommandation prise en compte par l'armement



Ministère de la Transition écologique et solidaire

Bureau d'enquêtes sur les évènements 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

