

## ENSEIGNEMENTS 2015

Navires	Numéros	Objets
L'ESTRAN	2015-E-001	Une vigilance accrue notamment dans un chenal étroit, aurait permis d'éviter l'échouement.
L'ESTRAN	2015-E-002	La fermeture de toutes les portes étanches aurait permis d'éviter d'aggraver les conséquences de l'échouement.
L'ESTRAN	2015-E-003	L'existence préalable d'un plan coordonné d'intervention (autorité portuaire /CODIS/armateur) aurait facilité la gestion de cet événement de mer survenu dans les limites administratives du port, et permis, en particulier une meilleure prise en compte des attentes de l'armateur.
LE SILLON	2015-E-004	Aux patrons des navires de pêche : par forte tempête annoncée, un certain nombre de mesures d'anticipation doivent être prises à bord notamment la fermeture des portes et panneaux, et pour cet événement, du panneau d'accès aux emménagements situé en passerelle.
LE SILLON	2015-E-005	Aux patrons des navires de pêche : dans des conditions électriques dégradées, le maintien en route du moteur principal aurait permis de conserver la manœuvrabilité du navire.
LE SILLON	2015-E-006	Aux patrons des navires de pêche : à l'annonce d'une forte tempête et de son évolution prévue, la mise à l'abri est à privilégier plutôt qu'une zone de pêche a priori moins exposée.
JUST MARIAM	2015-E-007	Tout accident ou incident du navire doit être portée à la connaissance immédiate du MAS compétent. (réf : SOLAS règle 1/11 ; Décret n° 2011-2108 du 20 décembre 2011 art, 13 ; arrêté PREMAR n° 2004/02 Brest du 27 janvier 2004).
FRAVAL	2015-E-008	Le positionnement d'une ou plusieurs caméras vidéo doit permettre de visualiser la totalité du pont de travail et plus particulièrement couvrir les zones à risques (treuils, portiques ...).
SAINT ALOUR	2015-E-009	Il convient de veiller à ce que l'état du matériel utilisé ne se détériore pas dans le temps (usure, déformation, oxydation), ce qui constitue une alerte avant la rupture (cf. les rapports simplifiés du BEA mer concernant l'accident du chalutier ALF, le 21 mars 2013 et l'accident du coquillier LE SOLEIL, le 26 février 2014).

SAINT ALOUR	2015-E-010	Le port du VFI a permis au marin tombé à la mer de se maintenir en surface.
SAINT ALOUR	2015-E-011	Une information vers le centre de sauvetage compétent doit être systématique en cas de chute à la mer.
THALASSA	2015-E-012	La vitesse d'un treuil doit être adaptée dans le cas où l'intervention humaine est nécessaire. La compagnie a évalué ce risque et pris les mesures adaptées.
THALASSA	2015-E-013	Une opération, quand elle met en jeu une équipe, doit être précédée d'un briefing sur le terrain avec les acteurs concernés afin de rappeler la méthode de travail et les risques afférents.
THE ROLLING STONES	2015-E-014	Les dangers des charges suspendues restent sous-estimés par les patrons des petits navires de pêche. Le navire aurait pu être sauvé en larguant rapidement le train de pêche après la rupture des câbles.
THE ROLLING STONES	2015-E-015	La situation critique (perte de stabilité, rupture des câbles) justifiait le port de la brassière de sauvetage.
THE ROLLING STONES	2015-E-016	La balise dépourvue de GPS intégré n'a pas permis la détection rapide de la position de l'accident.
THE ROLLING STONES	2015-E-017	La réglementation n'impose pas pour ce type de navire de limitation des efforts des treuils qui auraient pu éviter le décollement de la charge et l'apparition d'un effet de charge suspendue.
ENEZ EUSSA III	2015-E-018	L'équipage a réagi efficacement pour maîtriser le début d'incendie, mettre en sécurité les passagers et informer la capitainerie.
ENEZ EUSSA III	2015-E-019	Le service du lamanage était sur place et aurait pu si nécessaire suppléer l'équipage pour amarrer le navire ou rester côté mer avec une embarcation pour faire face à toute situation d'urgence.

ENEZ EUSSA III	2015-E-020	La mise en place, par la compagnie maritime, d'une buse alimentée via une manche d'incendie (vanne et bouche) pour assurer le refroidissement de la partie supérieure du tambour machine et faciliter la lutte en cas d'un événement de même type, s'avère pertinente.
ENEZ EUSSA III	2015-E-021	La fumée dans le salon principal passagers provient vraisemblablement d'une part de la porte d'accès à la machine, fréquemment ouverte, et d'autre part des bouches de ventilation situées sur le pont supérieur et le pont cheminée. Cette situation devrait susciter une réflexion de la part de l'armement.
L'OCEANIDE	2015-E-022	Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage (règle 5 veille).
L'OCEANIDE	2015-E-023	Un paramétrage adéquat des aides à la navigation aurait permis d'appeler l'attention du patron sur la proximité des dangers.
CASTILLE 2	2015-E-24	Il convient d'effectuer les travaux (cas d'un bateau non terminé) en conformité avec l'annexe XIV de la directive 94/25/CE.
DRENEC	2015-E-25	Le BEAmer retient plus particulièrement parmi les mesures prises par l'armateur : - Utiliser exclusivement le cabestan pour virer la ligne des « anneaux de liège ». - Utiliser une poulie non ouvrante et adaptée au travail avec le cabestan. - Au pupitre le second devant se concentrer sur le virage de la senne, il doit être assisté d'un autre officier pour les autres manœuvres.
DRENEC	2015-E-26	Bien que ce navire soit de construction plus récente, cet événement conduit à rappeler l'étude menée en 1996 par l'Institut maritime de prévention (IMP) sur la sécurité et conditions de travail à bord des thoniers océaniques qui avait relevé que la fonction de maître d'équipage était la fonction la plus exposée aux accidents de travail.
DRENEC	2015-E-27	Le BEAmer rappelle la recommandation pour les capitaines des navires (2013-R-027 - Accident survenu à bord du thonier sennier TORRE GIULIA le 28 juillet 2012 en mer au large des Seychelles) : d'appliquer en cas d'urgence, en priorité à toutes autres sollicitations médicales, la procédure de consultation radio-médicale avec le CCMM du CHU Purpan à Toulouse.

DRENNEC	2015-E-28	L'enregistrement de la poulie dans le registre des appareils de levage lors de la visite de mise en service du navire aurait permis d'assurer précisément sa surveillance. Le suivi des accessoires mobiles des appareils de levage doit respecter la division 214 (protection des travailleurs, appareils de levage) du décret du 30 août 2014 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.
ELLUMA - ARKLOW BEACH	2015-E-29	Cet abordage met en évidence le non-respect des règles 5 (veille), 8 (manœuvre pour éviter les abordages) et 17 (manœuvre du navire privilégié) de la COLREG (règlement international pour prévenir les abordages en mer) : - Règle 5 : Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage. - Règle 8 e) : Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de cet appareil. - Règle 17 a) ii) : ... Ce dernier (navire privilégié) peut manœuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manœuvre, aussitôt qu'il lui apparaît évident que le navire qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manœuvre appropriée prescrite par les présentes règles.
L'INDOMPTABLE	2015-E-30	Un compartimentage étanche aurait probablement permis de contenir l'envahissement d'eau.
L'INDOMPTABLE	2015-E-31	La bonne gestion de l'événement par l'équipage (information du CROSS, déclenchement volontaire de la balise, préparation du radeau, emport d'une VHF portable...) a contribué à ce que ce sauvetage, effectué de nuit au mois de mars, n'ait pas de conséquence humaine.
INTROUN VARIA AN ESPERANS	2015-E-32	Une séparation physique entre les marins et les filières en mouvement pendant les opérations de filage des casiers aurait pu limiter le risque d'accident. Pour rappel, la règle 226-2.25 cadre l'organisation des aménagements des espaces de travail à bord d'un navire de pêche (12/24 mètres).

INTROUN VARIA AN ESPERANS	2015-E-33	La fiche du document d'évaluation des risques professionnels (DUP) correspondant à la dangerosité de ce poste de travail doit être réactualisée et connue de tous.
INTROUN VARIA AN ESPERANS	2015-E-34	Le port d'un VFI par le blessé emporté à la mer et par le matelot qui lui a porté secours a contribué à la rapidité de leur sauvetage.
MAIATZEKO LOREA	2015-E-35	Les contrôles avant appareillage devraient comprendre un test de l'alarme voie d'eau.
MAIATZEKO LOREA	2015-E-36	L'alerte vers le CROSS compétent doit être privilégiée en utilisant les équipements du Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer et le canal 16 de la VHF.
MAIATZEKO LOREA	2015-E-37	Pour les navires de pêche de longueur inférieure à 12 m construits avant le 1er septembre 1990, l'absence de compartimentage étanche les rend plus vulnérables à l'invasion par l'eau de mer (cf. les rapports d'enquêtes sur les événements de mer récents tels : ALEXIS, L'OKEANOS...)
ARGENTARIO	2015-E-38	Le BEA mer relève que les dispositions du décret n° 2005-305 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer et plus particulièrement le chapitre III Article 19-II : « Par période de sept jours, la durée minimale des repos à bord des navires de pêche ne peut être inférieure à soixante-douze heures » posent des problèmes d'application pour la fonction de patron d'un fileyeur en pêche au large (en l'espèce marée de 6 jours).
ARGENTARIO	2015-E-39	Un appareillage différé d'une douzaine d'heures après plusieurs jours de travail intensif à la mer et à terre aurait permis un repos réparateur.
ISLE D'HER	2015-E-40	Toute nouvelle activité de pêche à bord d'un navire doit faire l'objet d'une évaluation préalable des risques avec l'appui de l'Institut Maritime de Prévention le cas échéant. Les résultats de l'évaluation doivent être portés au document unique d'évaluation des risques professionnels (DUP) et connus de l'équipage.
ISLE D'HER	2015-E-41	Les VFI doivent faire l'objet d'un contrôle régulier et être portés en opérations de pêche (réf. Art.9 du décret n°2007-1227 du 21 août 2007).

ISLE D'HER	2015-E-42	Une procédure de récupération après une chute à la mer doit être établie (rôle de chacun, bouée couronne, remontée à bord, etc...) et connue de tous. Des entraînements pratiques permettraient d'acquies les gestes adaptés.
ISLE D'HER	2015-E-43	Le couteau à la ceinture dans un fourreau ou à proximité du poste de travail est un des équipements individuels du marin préconisé face aux risques (plaquette BEAmer/CNPMEM/IMP - fileyeur - prévenir les accidents au filage - téléchargeable sur le site internet BEAmer).
MEGA EXPRESS FIVE	2015-E-44	Conformément au Plan d'urgence, en référence au code ISM, l'obligation faite aux commandants de se conformer à la réglementation en vigueur relative au « signalement des incidents et accidents de mer dans la zone de protection écologique sous juridiction française en Méditerranée » à l'autorité maritime.
MEGA EXPRESS FIVE	2015-E-45	Il est impératif de respecter les arrêtés préfectoraux fixant les conditions d'accès aux ports.
MEGA EXPRESS FIVE	2015-E-46	Il est impératif de suivre le voyage plan et les routes tracées, conformément à la Convention STCW Chapitre VIII Section A-VIII / 2 Part 2 (extrait en annexe C11).
LE MERCENAIRE	2015-E-47	Une bonne prévention des risques contre l'incendie (retrait des chiffons et des bidons après vidange, extinction de la baladeuse après utilisation) et une application de règles élémentaires de lutte (investigation dès l'apparition de l'alarme, fermeture des vannes de combustible) auraient limité les avaries dues au feu.
LE MERCENAIRE	2015-E-48	La mise en place d'une goulotte à travers les cloisons a compromis l'étanchéité du compartimentage. Pour mémoire, toute modification doit faire l'objet d'une déclaration de l'exploitant à l'autorité compétente pour autoriser la délivrance des titres de sécurité (art. 55-II du décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié).
LE MERCENAIRE	2015-E-49	Le VFI doit être porté en opération de pêche par le personnel exposé (réf. décret 2007-1227 du 21 août 2007). Le port de la brassière de sauvetage dans une situation d'urgence avec abandon du navire se justifiait.

MOOREA et FRONT NJORD	2015-E-50	Cet abordage met en évidence le non-respect des règles 5 (veille), 8 (manœuvre pour éviter les abordages) et 17 (manœuvre du navire privilégié) de la COLREG (règlement international pour prévenir les abordages en mer), Cf. rapport ELLUMA et ARKLOW BEACH
MOOREA et FRONT NJORD	2015-E-51	Le BEAmer relève que les dispositions du décret n° 2005-305 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer, et plus particulièrement le chapitre III articles 19-I et 19-II, pose des problèmes d'application pour des navires armés en pêche au large ou en pêche côtière.
MOOREA et FRONT NJORD	2015-E-52	Le temps passé à quai pour la débarque des langoustines n'a pas permis à l'équipage et notamment au marin qui doit prendre le quart au départ, de se reposer suffisamment.
MISTRAL et DORIS II	2015-E-53	Dans les approches portuaires, lorsque l'environnement est très lumineux, une veille particulièrement attentive est nécessaire pour prévenir les risques d'abordage.
CELACANET et NENETTE	2015-E-54	à bord des voiliers en navigation hauturière, un équipage constitué de deux personnes dont une seule est expérimentée, peut conduire à des situations critiques notamment dans des conditions de mer difficiles.
CELACANET et NENETTE	2015-E-55	l'information délivrée au CROSS par les navires doit être exhaustive pour lui permettre d'apprécier le plus justement possible la situation.
CELACANET et NENETTE	2015-E-56	une bonne communication entre les deux navires au moment de la prise de remorque et une surveillance attentive de la tenue de celle-ci auraient probablement permis d'éviter sa rupture.
CELACANET et NENETTE	2015-E-57	La présence à bord du voilier d'un équipement adapté au remorquage (par exemple une patte d'oie) aurait probablement évité la rupture du train de remorque.
REGARDE AILLEURS	2015-E-58	Les fabricants de flexibles hydrauliques préconisant leur remplacement tous les 5 ans en cas de sollicitation importante, un contrôle régulier permet de détecter une éventuelle détérioration.
REGARDE AILLEURS	2015-E-59	Pour les navires de pêche anciens, la détection incendie est inexistante et les moyens de lutte insuffisants. Une détection incendie permet de gagner de précieuses minutes.

REGARDE AILLEURS	2015-E-60	À bord des petits navires de pêche, les conséquences d'accidents ou d'avaries peuvent être aggravées par la difficulté de circulation dans les emménagements et d'accès au compartiment moteur (réf. : 2014-E-034 – RES concernant l'incendie du JOLENN).
REGARDE AILLEURS	2015-E-61	L'obturation des bouches de ventilation du compartiment machine par des tapes sur charnières serait plus sûre que par des tapes amovibles.
REGARDE AILLEURS	2015-E-62	La présence à bord d'une bouteille de gaz, et plus généralement le stockage de gaz, impacte de manière significative le temps d'intervention des secours.
ST ANTOINE DE PADOUE	2015-E-63	La conduite d'un navire en action de pêche à la drague dans une zone où les croches fréquentes peuvent le déséquilibrer (croches dissymétriques) nécessite une vigilance accrue.
ST ANTOINE DE PADOUE	2015-E-64	<p>Pour les armateurs des navires de pêche : dans le cas où le renouvellement de la balise de leur navire doit être effectué avant que les balises de nouvelle génération dites 2G soient disponibles (date de mise sur le marché prévue en 2019 et permettant ainsi de bénéficier de toutes les fonctionnalités étendues du nouveau système MEOSAR) leur navire peut être équipé avec une balise de 1ère génération comprenant un récepteur GPS (références 2013-R-024 : navire TOIRETTE et 2014-E-19 : navire AN DIVELIOUR). Ceci permettra d'améliorer la performance de localisation du système.</p> <p>Actuellement et selon l'Agence Nationale des Fréquences (ANFR), seulement 32% des navires de pêche disposent d'une balise avec un « récepteur GPS ».</p>
ST ANTOINE DE PADOUE	2015-E-65	<p>À bord des navires de pêche, l'attention doit être portée sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les variations des poids et leur emplacement à bord ;</li> <li>- le respect des conditions d'exploitation ;</li> <li>- le contrôle de la force de calage des treuils des engins de pêche.</li> </ul>
LA NIOULARGUE	2015-E-66	Les navires de pêche devraient être équipés, après évaluation du risque (dans le cadre du DUP) par les patrons-armateurs, d'un moyen adapté de récupération d'homme à la mer (par exemple du type bouée SILZIG).



LA NIOULARGUE	2015-E-67	Les inspecteurs du travail qui se sont rendus à bord après l'accident ont rappelé les bonnes pratiques consistant à tourner autour des épontilles les bouts et amarres soumis à une forte tension, le dernier tour étant au taquet. Le BEAmer souscrit à ce rappel.
OGIA	2015-E-68	L'utilisation des banquettes situées à l'avant du salon du pont principal présente un risque pour les passagers lorsque le navire roule ou tangue.
OGIA	2015-E-69	L'utilisation de fauteuils munis d'un système permettant aux passagers de se tenir lorsque le navire roule ou tangue aurait limité les risques d'éjection.
OGIA	2015-E-70	Les fauteuils situés où les mouvements de plate-forme sont moins forts (zones centrale et arrière) pourraient être proposés aux passagers les plus vulnérables.
ILE DE SEIN	2015-E-71	Sous l'autorité du commandant, l'équipage a fait face à une situation à risques en mettant en application les réflexes acquis au cours des exercices de sécurité régulièrement pratiqués.
ILE DE SEIN	2015-E-72	L'attention des bords peut être appelée sur le fait que la fermeture du tuyau de sonde d'une caisse à combustible, par le boisseau seul, ne garantit pas l'étanchéité aux vapeurs.
PRINCESS et MEIN SCHIFF 1	2015-E-73	Dans le cas d'une manœuvre effectuée dans un port où il est difficile voire impossible de mouiller, il est préférable de prévoir l'assistance d'un remorqueur.
LUCKY	2015-E-74	L'attention des équipages des navires de pêche est rappelée sur l'importance du rôle d'incendie (Article 226-7.10), qui précise « les tâches assignées aux divers membres de l'équipage en cas de situation critique », notamment avant de déclencher l'installation d'extinction au CO2. Les exercices (Article 226-7.11) permettent de se familiariser avec les actions à entreprendre et le matériel du bord.
LUCKY	2015-E-75	Une centrale de détection incendie aurait alerté le patron dès le départ du feu. La lutte aurait a priori été moins précipitée, donc plus efficace.

AR RAOK 2	2015-E-76	À bord d'un navire bien entretenu, des raccords ou portions de circuit de combustible peuvent s'avérer défectueux et constituer un risque d'incendie au contact d'un point chaud notamment si le calorifugeage des tuyaux d'échappement est incomplet.
AR RAOK 2	2015-E-77	Dans le cadre de la prévention et de la lutte contre l'incendie, les équipages doivent connaître les équipements et leur fonctionnement à bord de leur navire.
AR RAOK 2	2015-E-78	En cas de sinistre, il faut utiliser tous les moyens d'alerte disponibles (ASN - balise de détresse).
AR RAOK 2	2015-E-79	Lors d'une évacuation, il convient de capeler les brassières de sauvetage.
AR RAOK 2	2015-E-80	Le dispositif de déclenchement des radeaux doit être en état de fonctionner en permanence.
WHAT ELSE et PASTAGA	2015-E-81	Quelle que soit la navigation pratiquée, l'AIS en mode Émetteur-Récepteur est une aide précieuse X pour établir une communication VHF fiable.
WHAT ELSE et PASTAGA	2015-E-82	La navigation à vue présente des risques d'incertitudes et d'imprécisions qui nécessitent, outre une veille visuelle permanente, plus d'anticipation (dans le temps) et de marge (pour les caps et distances) qu'avec les aides électroniques d'utilisation courante.
WHAT ELSE et PASTAGA	2015-E-83	Le BEAmer informe le MAR, autorité du pavillon de WHAT ELSE, que les armateurs des navires de plaisance d'une longueur de coque supérieure ou égale à 24 mètres, immatriculés au RIF et exerçant une activité commerciale, doivent effectuer une demande de décision d'effectif auprès du RIF avant la mise en exploitation commerciale. Après examen, le RIF délivre une fiche d'effectif.