



# Rapport d'activité 2014

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : avril 2015

# Rapport d'activité 2014

11.09.2014 REGARDE AILLEURS - photo : Marine nationale



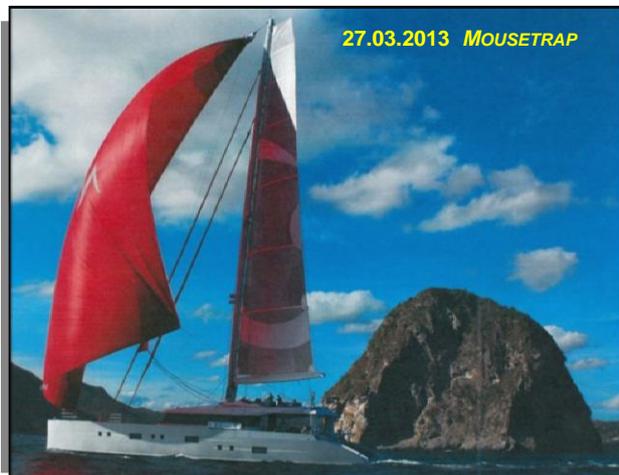
20.01.2014 L'ESTRAN



12.09.2014 ISLE D'HER



27.03.2013 MOUSETRAP



02.02.2014 JUST MARIAM - photo : Marine nationale



Le 16 février 2015, le *BEA*mer a ouvert son nouveau site internet.  
La nouvelle adresse web est désormais :

<http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/>

La visibilité et l'ergonomie ont été revues. La migration des rapports les plus récents est réalisée, la reprise de l'historique s'effectuera d'ici l'été.

## Sommaire :

L'année 2014

Le *BEA*mer

Le cadre des missions du *BEA*mer

Synthèse de l'activité

Les événements 2014

La coopération internationale

Les études

Les recommandations

Conclusion

## Annexes:

- A.** Classification des événements de mer par le code de l'OMI pour la conduite des enquêtes de sécurité maritime ;  
Obligations de la directive 2019/18/CE sur la conduite des enquêtes après accident.
- B.** Le travail d'enquête 2014.
- C.** Recommandations émises dans les rapports d'enquête technique RET publiés en 2014 et suites données.
- D.** Recommandations émises dans les rapports d'enquête technique RET publiés en 2013 et actualisation des suites données.
- E.** Enseignements tirés des rapports simplifiés RES publiés en 2014.
- F.** Coopération internationale. Principaux événements de mer 2014.

# L'année 2014

En 2014, le *BEA*mer après le filtrage et le tri des événements de mer qui lui ont été signalés, a pris en compte plus particulièrement 33 événements qui ont fait l'objet d'une enquête technique / de sécurité maritime, correspondant à 5 victimes (personnes décédées).

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

➤ **Au plan international avec :**

- L'application rigoureuse de la directive 2009/18/CE sur la conduite des enquêtes après accident, (transposée en dernier lieu en 2012 avec une codification finalisée en 2014 dans le Code des transports, principalement les articles L.1621-1 à L.1622-2 et R.1621-1 à R.1621-38), le *BEA*mer ayant accueilli une *visite* de l'agence européenne de sécurité maritime (EMSA) en mars 2014 ;
- La participation au cadre de coopération permanente, prévu par la même directive (réunion PCF4 en juin 2014 au siège de l'EMSA à Lisbonne) ;
- La participation aux différents groupes de travail de l'EMSA sur l'interprétation de la directive et à ceux relatifs à l'évolution de la base de données électronique européenne sur les incidents et les accidents de mer (*European Marine Casualty Information Platform - EMCIP*) ;
- La participation au 23<sup>ème</sup> Marine Accident Investigators International Forum (MAIIF) en juillet 2014 regroupant les bureaux d'enquête au niveau mondial ainsi qu'au 10<sup>ème</sup> Forum européen E-MAIIF en mars.

➤ **Au plan national avec :**

- Les interventions/conférences dans plusieurs instances (Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux, Ecole nationale supérieure de l'enseignement maritime, Ecole nationale supérieure des affaires maritimes, ...) en vue de porter les messages de sécurité.
- La conception d'un nouveau site internet du *BEA*mer édité et géré par le ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie pour des motifs de synergie et d'efficience, mis en service en février 2015.

Le nombre d'accidents dans le secteur des pêches cette année encore demeure élevé. La sauvegarde de la vie humaine en mer exige une vigilance des marins de tous les instants.

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



## Le *BEA*mer

Le *BEA*mer est un organisme permanent spécialisé à compétence nationale. Il est certifié ISO 9001 depuis 2009. Le renouvellement de sa certification est prévu en 2015.

Situation inchangée par rapport à 2013, il comprend une équipe centrale de 9 personnes à Paris (6 cadres dont 5 enquêteurs et 3 personnels administratifs). En sus, depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2013, un enquêteur complète provisoirement l'effectif. Cette équipe est renforcée d'un réseau d'une vingtaine d'enquêteurs non-permanents sur le littoral et experts, commissionnés pour effectuer des enquêtes en lien avec les enquêteurs permanents du siège. En fonction des événements, le *BEA*mer peut faire appel à d'autres experts, choisis en raison de leurs compétences particulières.

Le *BEA*mer étant installé dans les locaux de l'administration centrale du MEDDE, celle-ci prend à son compte le coût généré par l'occupation des bureaux ainsi que les salaires des permanents et les indemnités de vacation des enquêteurs littoraux et experts. Pour mener à bien sa mission, il dispose d'un budget annuel de fonctionnement de près de 70 000 euros, auquel il convient d'ajouter un budget de 26 000 euros pour les frais de déplacements (indemnités et transport).

Après une année 2013 de transition, l'année 2014 aura permis de faire évoluer et pérenniser nos actions quotidiennes engagées résolument à la mise en œuvre effective de la directive 2009/18/CE du 23 avril 2009. La visite de l'Agence européenne de sécurité maritime en mars 2014 sur l'application de la directive s'est déroulée dans ce contexte.

La codification de la totalité des textes de référence sur le fonctionnement du *BEA*mer et la conduite d'enquêtes s'est achevée en 2014 dans le Code des transports.

## Le cadre des missions du *BEA*mer

Tel que précisé dans le Code des transports, le *BEA*mer a trois missions essentielles :

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

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

Il intervient également eu égard les obligations issues du champ d'application de la directive 2009/18/CE du 23 avril 2009 (confère [annexe A](#)) en fonction de critères tels que :

- « longueur égale ou supérieure à 15 m » pour les navires de pêche,
- « eaux territoriales ou intérieures » pour un navire sous pavillon étranger,
- « blessures des personnes sur les navires qui ont engendrées une durée d'arrêt de travail supérieure à 72 heures ».

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

Toutefois, pour s'assurer d'une remontée d'informations la plus complète sur les événements de mer, depuis fin 2013, le *BEA*mer propose aux capitaines (et aux armements) prioritairement des navires de commerce ainsi que des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 15 mètres qui le souhaitent, un support de déclaration d'événement de mer susceptible d'être retourné, une fois renseigné, directement au *BEA*mer par messagerie. Il est accessible sur son site internet qui a migré début 2015. En 2014, le *BEA*mer a reçu une trentaine de déclarations des armateurs directement.

# Synthèse de l'activité

## Les événements 2014

### Les événements les plus significatifs enregistrés :

En 2014, 208 événements de mer les plus significatifs ont été enregistrés dans la base principale de données du *BEA*mer (CUMULUS) qui peuvent être classés selon la classification OMI (confère [annexe A](#)) : **très grave** : 61, **grave** : 85, **moins grave** : 49 et **incident** : 13.

- 189 événements de mer ayant impliqué un seul navire :
  - 52 de commerce ;
  - 108 de pêche (dont 48 de longueur inférieure à 15 m et 60 de longueur supérieure à 15 m) ;
  - 27 de plaisance ;
  - 1 navire de l'État ;
  - 1 navire de sauvetage.
  
- 18 abordages et 1 situation rapprochée entre deux navires - *near miss* - (36 navires) complètent cette liste. On dénombre :
  - 3 pêche/plaisance ;
  - 3 commerce/plaisance ;
  - 3 commerce/commerce ;
  - 4 pêche/commerce ;
  - 4 pêche/pêche dont la situation rapprochée ;
  - 1 pêche/ navire État ;
  - et enfin 1 plaisance/plaisance.

Ils ne comptabilisent qu'une très faible partie (15) des accidents du travail à bord des navires professionnels (pêche, commerce, plaisance avec équipage), uniquement ceux qui ont fait l'objet d'une enquête de sécurité maritime par le BEAmer.

Les accidents du travail maritime font l'objet d'une prise en compte identifiée séparément dont les résultats sont présentés plus loin.

En ce qui concerne les 18 abordages et la situation rapprochée, on distingue :

- très grave** 2 : impliquant 1 navire de commerce et 3 navires de plaisance ;
- grave** 2 : impliquant 3 navires de commerce et 1 navire de pêche de longueur inférieure à 15 m ;
- moins grave** 13 : impliquant 9 navires de commerce, 13 navires de pêche (dont 8 de longueur inférieure à 15 m et 5 de longueur égale ou supérieure à 15 m) et 4 navires de plaisance ;
- incident** 2 : impliquant 3 navires de pêche (dont 1 de longueur inférieure à 15 m et 3 de longueur égale ou supérieure à 15 m) et 1 navire de plaisance.

Parmi ces 208 événements de mer, **33** d'entre eux ont fait l'objet d'une ouverture d'enquête technique / de sécurité maritime impliquant 5 victimes, avec rapports complets (10) ou rapports simplifiés (23).

Sur les cinq dernières années, le *BEA*mer aura ainsi ouvert 223 enquêtes et plus de 250 rapports auront été publiés et plus précisément dans le détail :

année de l'activité	Nombre total d'enquêtes ouvertes	nombre total de rapports publiés	rapports publiés complets	rapports publiés simplifiés (depuis 2013) ou rapports d'investigation préliminaire	Recommandations issues des rapports complets publiés	enseignements émis
2014	33	46	16	30	35	93
2013	56	47	14	33	58	96
2012	39	32	6	26	32	Non comptabilisés
2011	46	63	19	44	64	Idem
2010	49	90	20	70 (événements 2008 à 2010)	87	Idem
total	223	278	75		276	

#### Les enquêtes ouvertes en 2014 :

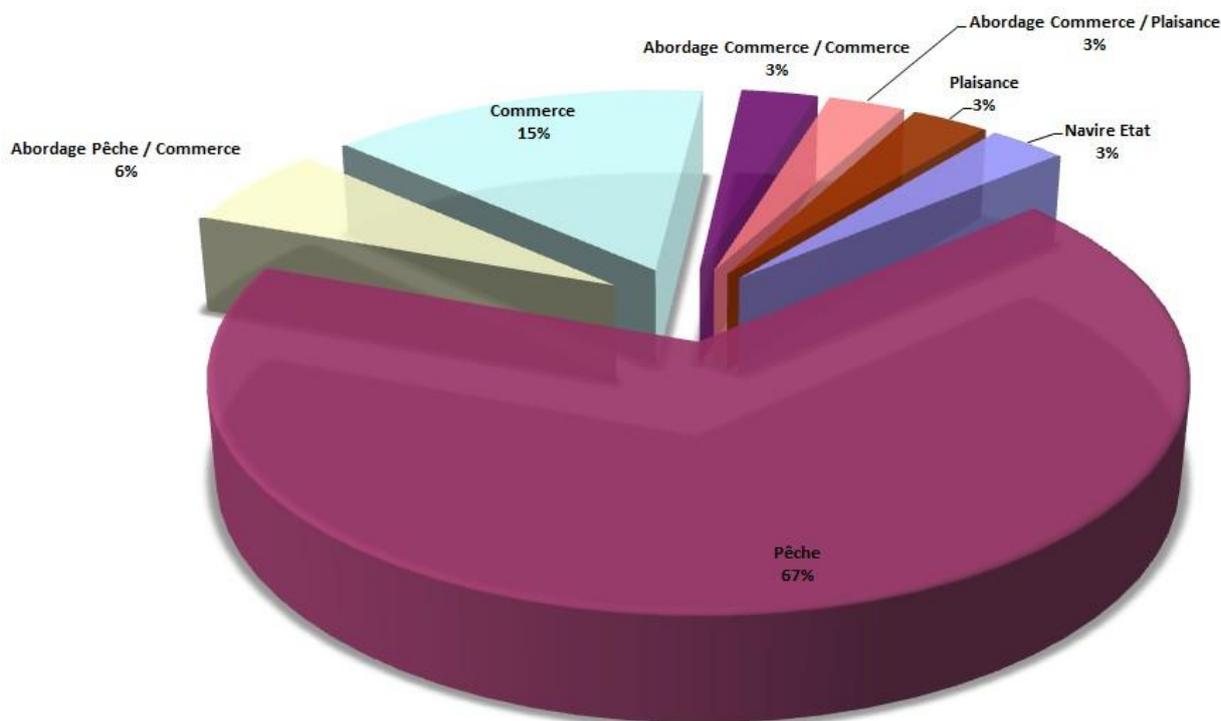
L'activité du *BEA*mer reste fortement dépendante des événements de mer survenant dans le secteur des pêches maritimes, ils concernent plus de 2/3 des décisions d'ouverture, pourcentage constant depuis plusieurs années.

Le nombre de naufrages de navires de pêche reste très important, majoritairement après des voies d'eau, des incendies ou des pertes de stabilité.

Plusieurs événements de mer (pêche et commerce) ayant conduit à des ouvertures d'enquête de sécurité maritime (RET ou RES) ont un lien direct avec les nombreuses tempêtes de l'hiver 2013 et 2014 en particulier en début d'année 2014.

Des accidents avec victimes ont impliqué également des navires de plaisance. Compte tenu de sa charge de travail, le *BEA*mer regrette de ne pouvoir ouvrir davantage d'enquêtes dans ce secteur.

## Répartition des événements sur les 33 enquêtes ouvertes en 2014



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

- RET** : Enquête de sécurité maritime, ou Enquête Technique après Accident (ETA), donnant lieu à un Rapport d'Enquête Technique incluant des **recommandations**.
- RES** : Enquête de sécurité maritime, anciennement investigation préliminaire, donnant lieu à un Rapport d'Enquête Simplifié incluant des **enseignements**.

Types d'accidents	Abordages	Accidents corporel du travail et à personnes	Avaries Techniques	Chavirements	Rupture de mât ou d'amarrage. Contact	Échouements	Hommes à la mer	Incendies Explosion	Naufrages	Talonnages	Voies d'eau	Total
Navire État	-	-	-	-	-	1 RET	-	-	-	-	-	1 RET
Plaisance	-	-	-	-	-	-	-	1 RET	-	-	-	1 RET
Commerce	-	1 RET 1 RES	1 RET	-	-	-	-	1 RES	-	1 RET	-	3 RET 2 RES
Pêche	-	3 RET 3 RES	-	2 RES (1)	-	2 RET 3 RES	3 RES	2 RES	-	1 RES (1)	3 RES (1)	5 RET 17 RES
Pêche - Pêche	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pêche - Commerce	2 RES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 RES
Commerce - Commerce	1 RES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 RES
Pêche - Plaisance	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Commerce - Plaisance	1 RES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 RES
Plaisance - Plaisance	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total 2014</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>33</b>
2013	12	14	0	2	4	5	2	7	3	0	7	56
2012	6	4	0	2	1	3	2	6	11	3	1	39
2011	5	3	0	3	1	10	4	9	8	1	2	46

(1) En 2014, les événements de mer en rapport avec 3 RES «voies d'eau» 2 RES «chavirement» et 1 RES «talonnage» ont conduit à des naufrages.

Le travail d'enquête 2014 est présenté en [annexe B](#).

## Les accidents corporels / de travail (blessures):

**Avertissement** : Le bilan annuel des accidents du travail et maladies professionnelles maritimes ne relève pas de la responsabilité du *BEA*mer. Ce document est publié sous l'autorité du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie / Direction des affaires maritimes / Service de Santé des Gens de mer.

Le dernier bilan publié pour 2013 est accessible sur le site internet du MEDDE : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Accidents-du-travail-et-maladies.html>

En outre, l'Institut Maritime de Prévention (IMP) a également un rôle essentiel de contributeur au développement d'une culture de prévention des risques encourus au sein des entreprises maritimes : <http://www.imp-orient.com>

Enfin, les inspections du travail maritime au sein des Directions Régionales des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi (Ministère du Travail) diffusent également un certain nombre de plaquettes et de supports en matière de prévention sur les accidents du travail maritime.

Le *BEA*mer, de son côté, a intensifié son action sur les accidents du travail (blessures) pour répondre aux obligations de la directive 2009/18/CE qui exige des États membres de renseigner dans la base de données électronique européenne (EMCIP) la survenance des accidents et des incidents de mer à bord des navires au commerce ou de plaisance avec un équipage professionnel mais également à bord des navires de pêche de longueur supérieur ou égale à 15 m avec information de l'ouverture éventuelle d'une enquête de sécurité maritime.

Pour faciliter ce travail, le *BEA*mer tient séparément une base de données pour le suivi des accidents à personnes qui lui sont signalés.

En 2014, 907 événements ont été enregistrés dans cette base contre 511 accidents en 2013 pour la première année de mise en place, ce qui atteste d'une meilleure remontée d'informations, loin d'être encore exhaustive, si on se réfère aux chiffres officiels publiés par la direction des gens de mer au sein du MEDDE.

Pour l'année 2014, le *BEA*mer aura pu notifier ainsi plus de 200 accidents et incidents corporels dans la base de données électroniques européenne.

En 2014, après une évaluation préalable effectuée sur la base des informations collectées et une grille d'analyse qui prend en compte les accidents mortels, graves ou récurrents, le *BEA*mer a ouvert 9 enquêtes de sécurité maritime (5 victimes). Pour mémoire, 15 enquêtes (2 victimes) avaient été ouvertes en 2013.

Ce chiffre, bien qu'inférieur à celui de l'année 2013, se situe dans l'ordre de grandeur du nombre d'enquêtes que le *BEA*mer peut raisonnablement conduire annuellement.

Les enquêtes ouvertes en 2014 relèvent toutes du secteur pêche.

Au cours de l'année 2014, le *BEA*mer aura ainsi exploité les données recueillies concernant les **907** événements se rapportant pour 529 au secteur pêche et aquaculture dont 313 pour les navires de pêche de longueur égale ou supérieur à 15 m (champ d'application de la directive 2009/18/CE) et 372 au commerce et 6 en plaisance.

Sur les 766 accidents recensés, près 1/5ème a fait l'objet d'un compte rendu d'événement de mer (SITuation REPort) d'un CROSS. Pour le reste, la remontée d'information déclarative d'accident s'est faite essentiellement par les délégations à la mer et au littoral au sein des directions départementales des transports et de la mer (DDTM) par la transmission des rapports détaillés de maladie et de blessure (CGP102) et/ou les armateurs utilisant le document proposé par le *BEA*mer sur son site internet ou d'autres documents de même nature utilisés par les autres bureaux d'enquête.

Sur les 766 accidents, le *BEA*mer a enregistré :

- dans le secteur de la pêche 471 accidents (130 à quai et 241 en mer) dont 293 sur les navires de longueur égale ou supérieure à 15 m et parmi ces derniers 193 avec un arrêt de travail supérieur à 3 jours ou une hospitalisation supérieure à 24 heures. 154 sur les 193 concernent les chalutiers ;
- sur les navires de commerce 205 accidents (129 à quai et 76 en mer) dont 132 avec un arrêt de travail supérieur à 3 jours ou une hospitalisation supérieure à 24 heures. 100 sur les 132 concernent des transbordeurs à passagers ou des navires à passagers ;
- 23 accidents en cultures marines ;
- 55 accidents sur les remorqueurs (services portuaires) ;
- 2 en plaisance professionnelle ;
- 10 sur les vedettes de sauvetage.

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

- Le cœur de métier : opérations du train de pêche, manipulation du matériel de pêche, utilisation de matériel divers, travaux à bord, manœuvres (40%) ;
- Glissade, mouvement de plateforme, chute, franchissement de seuil, descente d'échelle (30%) ;
- Faux mouvement, déplacement ou soulèvement de matériel et poids divers (17%) ;
- Autres dont absence d'informations sur les circonstances (13%).

Le *BEA*mer rappelle l'existence de la plaquette publiée fin 2012 à l'attention des Fileyeurs « Prévenir les accidents au filage » qui est téléchargeable sur son site internet.

Le *BEA*mer estime enfin qu'une meilleure synergie reste possible entre l'ensemble des acteurs concernés, outre lui-même, le Service des Gens de mer du MEDDE, les armateurs au commerce et à la pêche, l'Établissement National des Invalides de la Marine, l'IMP, les DIRRECTE (inspections du travail maritime) et tous les préventeurs de la sécurité maritime. Une centralisation et une harmonisation des déclarations des accidents du travail (blessures) pourraient constituer une première étape.

## La coopération internationale

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

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

En 2014, le *BEA*mer a coopéré avec plusieurs bureaux étrangers dans le cadre d'enquêtes conduites principalement par lui.

L'appui des autres bureaux d'enquêtes européens peut s'avérer déterminante pour certaines enquêtes. A titre d'exemple, l'intervention de nos collègues britanniques du *Marine Accident Investigation Branch* (MAIB) a permis d'obtenir les comptes rendus détaillés de sortie du canot de sauvetage de Padstow (Cornouaille anglaise). Ces informations ont été précieuses lors de la rédaction finale du rapport sur l'échouement et la perte, le 2 février 2014, du F/V *LE SILLON*.

Le *BEA*mer a aussi transmis des informations préliminaires ou en apportant son concours dans le cadre d'évaluations préalables ou d'enquêtes ouvertes par ses homologues étrangers, pour des événements de mer survenant dans les eaux territoriales ou intérieures françaises ou en eaux internationales si des intérêts français étaient en jeu, au sens du Code de l'OMI pour la conduite d'enquête.

L'enquête de sécurité maritime concernant l'échouement avec perte totale le 5 février 2014 à l'entrée du port de Bayonne du M/V *LUNO* (IMO 9106986 - pavillon Espagne), est une enquête conjointe avec la *Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos*, qui conduit celle-ci à titre principal, homologue espagnol du *BEA*mer. Cette dernière, homologue espagnol du *BEA*mer, a été désigné responsable de l'enquête qui n'est pas encore publiée fin mars 2015.

Une liste non exhaustive des principaux événements de mer survenus en 2014 ayant conduit à des échanges dans le cadre de la coopération internationale est présentée en [annexe F](#).

## Les études

Le *BEA*mer n'a pas réalisé d'études spécifiques en 2014.

# Les recommandations

## Les recommandations émises en 2014 :

Dans les 16 rapports d'enquête techniques publiés au cours de l'année 2014, le BEA mer a émis 35 recommandations (une même recommandation pouvant être adressée à plusieurs destinataires) à destination des :

- administrations et autorités maritimes (10) ;
- armements des navires concernés (10) ;
- armements, patrons et équipages (12) ;
- concepteurs de navires ou fournisseurs d'équipements (1) ;
- services divers tels que SHOM, INRS, Météo France et plongeurs (2) ;
- sociétés de classification (0).

Elles se répartissent entre les catégories suivantes :

## 1 - PÊCHE

### Bonnes pratiques professionnelles

- 2014-R-01 : de tenir compte de la limite de résistance des amarres lorsqu'ils les utilisent dans des situations à risques et de privilégier l'utilisation d'amarres neuves.
- 2014-R-02 : de compléter le DUP de la procédure de largage des prises indésirables.
- 2014-R-33 : Il conviendrait, dans le cadre de la formation des patrons à la pêche, d'attirer plus encore leur attention sur l'emploi des appareils de mouillage, en particulier en cas d'urgence.

### Conduite du navire de pêche

- 2014-R-03 : de maintenir la fonction émetteur de l'AIS en activité et de s'assurer de son bon fonctionnement, en particulier dans les zones à forte densité de trafic commercial.
- 2014-R-04 : de respecter les règles d'utilisation des feux d'incapacité de manœuvre.

### **Équipements collectifs, survie, sauvetage**

- 2014-R-31 : faire évoluer la réglementation concernant les navires de pêche de manière à accroître et détailler le matériel qui doit être présent à bord pour obturer les brèches de manière à pouvoir faire face à différents types de voies d'eau.

### **Management, ISM, gestion de crise mode dégradé**

- 2014-R-17 : impulser et coordonner au niveau adéquat un plan de sensibilisation sur les mesures de prévention des risques accidentels à bord des fileyeurs, en s'appuyant notamment sur les travaux déjà existants.
- 2014-R-18 : mettre en œuvre le DUP, sensibiliser les matelots sur les risques professionnels à bord et les doter d'un « équipement individuel destiné à prévenir les risques de noyade » lors des « opérations de pêche » (décret n° 2007-1227 du 21 août 2007-article 9).

### **Conception de navire**

- 2014-R-19 : améliorer la visibilité du pont de travail depuis la timonerie.
- 2014-R-21 : veiller à ce que la visibilité sur l'avant ne soit pas altérée par des passerelles trop basses eu égard à la tonture ou par des appareils électroniques en façade.
- 2014-R-32 : faire évoluer la réglementation afin de prévoir des contrôles renforcés sur la coque des navires de pêche anciens en acier.

## **2 - ACTIVITES AQUACOLES**

### **Conduite du navire**

- 2014-R-07 : de bien appréhender la notion de distance aveugle sur l'avant, et d'adapter leur vitesse en conséquence.
- 2014-R-08 : de respecter les marques de franc-bord de leurs barges.

## **3 - ACTIVITES COHABITATION**

### **Évolution réglementaire**

- 2014-R-10 : observer les évolutions des usages sur les plans d'eau afin d'adapter, si besoin est, les réglementations appropriées.

## 4 - COMMERCE

### Bonnes pratiques professionnelles

- 2014-R-13 : analyser les risques de voie d'eau avant d'entreprendre une manœuvre de déséchouement.
- 2014-R-22 : poursuivre les compléments de formation déjà initiés pour ses officiers naviguant dans les régions polaires, notamment par simulateur.
- 2014-R-23 : sensibiliser les capitaines sur la nécessité de sauvegarder les données VDR dans un délai proche de l'heure d'un événement de mer.

### Conduite du navire

- 2014-R-05 : de bannir toutes les sources de distraction de la veille en passerelle, quelles que soient les conditions de navigation.
- 2014-R-11 : conformément à la convention pour prévenir les abordages en mer, COLREG 72 (règles 19b et 5), il convient d'adapter en permanence la vitesse en fonction des conditions rencontrées et de renforcer la veille en cas de mauvaise visibilité.
- 2014-R-12 : même dans une zone parfaitement connue, la corrélation des informations transmises par les aides à la navigation doit être systématique.
- 2014-R-16 : une fois le manuel des routes achevé, prévoir la matérialisation et la mémorisation des points remarquables sur l'ECDIS et les radars.

### Management, ISM, gestion de crise, mode dégradé

- 2014-R-06 : adopter la circulaire MSC 867 concluant que le quart effectué par une personne seule pendant les périodes d'obscurité aurait un effet négatif sur la sécurité de la navigation.
- 2014-R-14 : organiser la préparation de l'escale suffisamment à temps pour ne pas se priver de la présence du timonier à la passerelle en phase d'approche en cas de mauvaise visibilité.
- 2014-R-15 : élaborer des procédures écrites pour que soient préservées, en passerelle, la qualité de la veille et la concentration nécessaire à la pratique de la navigation, en particulier pendant les manœuvres et dans les zones de navigation délicates.
- 2014-R-25 : favoriser la diffusion d'une culture de la sécurité au sein des équipages.

## 5- NAVIRE de l'ETAT

### Documentation nautique balisage

- 2014-R-28 : faire apparaître sur la carte vectorielle un avertissement flagrant quand l'utilisateur emploie le zoom au-delà de l'échelle de compilation.
- 2014-R-29 : proposer à l'OHI une modification de la norme pour faire apparaître sur les cartes ENC un avertissement flagrant quand l'utilisateur emploie le zoom au-delà de l'échelle de compilation.

### Management, ISM, gestion de crise, mode dégradé

- 2014-R-26 : rédiger et de tenir à jour un référentiel commun pour la conduite nautique afin de faciliter la rédaction par les commandants de leurs instructions pour la mer.
- 2014-R-27 : réaliser des audits périodiques de conduite nautique des brigades de surveillance maritime isolées.
- 2014-R-30 : rédiger un document d'analyse des risques pour le franchissement de récif par une baleinière.

## 6 - PLAISANCE

### Navire / équipements : maintenance, transformations

- 2014-R-09 : d'installer sur leurs embarcations de location une marque visible, placée à une hauteur de l'ordre de 2 mètres au-dessus de l'eau.
- 2014-R-20 : dans le cadre d'une évolution du LY3 (The Large Commercial Yacht Code élaboré sous l'autorité de la MCA) et de la division 242 (élaborée par l'administration maritime française), prévoir l'obligation d'emport d'enregistreurs simplifiés de données du voyage aux yachts de grande plaisance.

## Le suivi des recommandations :

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

1. Les recommandations dites « à vocation générale » portées à l'attention de « tous » par la publication du rapport d'enquête sur le site internet du *BEA*mer ne sont désormais plus émises dans les rapports (en réalité en cours d'année 2014), mais les rappels correspondants repris dans les enseignements (conformité au principe qu'une recommandation doit être adressée à un destinataire parfaitement identifié).
2. Les recommandations adressées à l'Administration font l'objet d'un suivi dans le cadre du Comité d'Analyse Technique et de Suivi (CATS) qui se réunit deux fois par an. Ce comité est placé sous la présidence du directeur des Affaires Maritimes.

À titre d'exemple pour illustrer les suites données aux recommandations du *BEA*mer la Recommandation 2013-R-12 adressée à l'administration chargée de la sécurité des navires pour « élaborer les critères de stabilité aux grands angles sur les navires de pêche de moins de 12 m ». L'arrêté a été publié fin 2014 et les critères seront applicables pour les navires neufs à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2016 avec des mesures d'application pour les navires déjà construits (cf. **annexe D**) ;

3. Les recommandations adressées à un destinataire (ex : l'armateur du navire) en particulier font l'objet d'une fiche d'appréciation et de retour d'expérience annexée à la diffusion du rapport avec un délai de réponse maximal de trois mois.
4. Les recommandations adressées à des destinataires étrangers recueillent rarement un retour vers le *BEA*mer, ce qui est non conforme à ce qui est attendu.
5. Publicité des mesures prises effectuées par l'intermédiaire de notre site internet.

Le tableau récapitulatif en **annexe C** fait état de la situation des **recommandations** 2014 à la date du dernier CATS tenu en décembre 2014 pour des enquêtes publiées jusqu'en novembre 2014.

Le tableau récapitulatif en **annexe D** fait état du suivi des **recommandations** 2013 non closes au 31 décembre 2013 avec une actualisation au 31 décembre 2014.

La liste des **enseignements** émis dans les rapports simplifiés en 2014 est également présentée en **annexe E**. Les enseignements par définition sont à vocation plus générale, ils sont portés à l'attention de tout public intéressé et publiés sur notre site internet.

# Conclusion

Comme les années précédentes, une grande partie des rapports publiés au cours de l'année 2014, pour des événements survenus entre février 2013 et juin 2014 ont concerné aux deux tiers le secteur de la pêche. Dans ce secteur, le caractère récurrent d'un certain nombre de facteurs d'accidents (veille, pratiques professionnelles, situations d'urgence, etc.) reste toujours d'actualité.

L'ensemble des rapports a été publié. Ils sont téléchargeables sur le nouveau site internet du *BEA*mer :

<http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr>

Le *BEA*mer souhaite également porter à l'attention la publication en fin d'année 2014 de l'Agence européenne de sécurité maritime « ANNUAL OVERVIEW OF MARINE CASUALTIES AND INCIDENTS » qui porte sur la période 2011 - 2013. Elle a été établie sur la base des informations sur les accidents et les incidents de mer qui sont stockées dans la base de données électronique européenne et qui s'intitule « Plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer » (*European Marine Casualty Information Platform — EMCIP*).

Elle est accessible sur le site internet de l'agence à cette adresse :

<http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/accident-investigation/items.html?cid=141&id=2303>

## Annexe A

### Classification OMI des événements de mer

#### Champ d'application et obligations issues de la directive 2009/18/CE

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

- Les « **accidents très graves** » sont des accidents survenus à des navires qui entraînent la perte totale du navire, des pertes en vies humaines ou une pollution grave dont la définition, telle qu'arrêtée par le Comité de la protection du milieu marin à sa trente-septième session (MEPC 37/22, paragraphe 5.8), est la suivante :  
  
« une " pollution grave " est un cas de pollution qui, tel qu'évalué par l'État ou les États côtiers touchés ou par l'État du pavillon, selon qu'il convient, a, pour le milieu marin, des conséquences néfastes très importantes, ou qui aurait eu de telles conséquences si des mesures de prévention n'avaient pas été prises ».
- Les « **accidents graves** » sont des accidents survenus à des navires qui ne répondent pas aux critères d'un « accident très grave » et qui sont dus à un incendie, une explosion, un abordage, un échouement, une avarie par contact, une avarie due au gros temps, une avarie causée par les glaces, une fissuration de la coque ou une défectuosité présumée de la coque entraînant :
  - une immobilisation des machines principales, des dommages importants dans les locaux d'habitation, des dommages de structure graves, tels qu'une brèche dans la coque sous la flottaison, etc., rendant le navire inapte à prendre la mer (le navire est dans un état qui ne correspond pas pour l'essentiel aux dispositions des conventions applicables et qui présente un danger pour le navire lui-même et pour les personnes à bord, ou encore un danger excessif pour le milieu marin) ;
  - ou une pollution (quelle qu'en soit l'ampleur) ;
  - et/ou une panne nécessitant un remorquage ou le secours de services côtiers.
- Les « **accidents moins graves** » sont des accidents qui ne répondent pas aux critères d'un "accident très grave" ou d'un "accident grave" et qui englobent également, aux fins de l'enregistrement des renseignements utiles.
- Les « **incidents de mer** », ceux-ci comprennent quant à eux les « événements potentiellement dangereux » et les « quasi-abordages ».

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

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

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

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

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

## Annexe B

### Le travail d'enquête 2014

Au cours de l'année 2014, **10 enquêtes techniques après accident ont été ouvertes** :

Directive 2009/18/CE obligation enquête ou après évaluation préalable	Codification OMI	Date	Événement	Description
OUI Obligation enquête	Accident corporel très grave	30.01.2014	<i>BON SECOURS V</i>	Accident du travail maritime à bord d'un remorqueur de 26,80 m lors de la manœuvre d'appareillage d'un navire de commerce dans le port de Rouen <b>(une victime)</b> .
OUI Obligation enquête	Accident au navire très grave	02.02.2014	<i>LE SILLON</i>	Perte de contrôle et échouement d'un chalutier de 22,90 m à la cape par très mauvaises conditions météorologiques à la Pointe de Totty Cove (Cornouaille anglaise).
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	10.02.2014	<i>JUST MARIAM</i>	Panne électrique générale suivie d'une perte de propulsion à bord d'un navire de charge de 74,98 m à une dizaine de milles de Belle-Île.
OUI Obligation enquête	Accident au navire très grave	22.05.2014	<i>CELACANTE / NENETTE</i>	Échouement avec perte totale d'un chalutier de 24,99 m en portant assistance à un voilier de 12,90 m en avarie de barre en Mer d'Iroise aux abords du phare des Pierres Noires.
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	31.05.2014	<i>MEGA EXPRESS FIVE</i>	Talonnage d'un transbordeur à passagers de 173,00 m en sortie du port de l'Île Rousse (Corse).
NON	Accident au navire très grave	01.06.2014	ARAFENUA	Échouement avec perte totale d'un patrouilleur sur l'Atoll de Tikei dans l'archipel des Tuamotu (Polynésie Française).
NON	Accident au navire très grave	30.06.2014	<i>CASTILLE 2</i>	Explosion avec blessés et naufrage d'une embarcation de plaisance semi-rigide support de plongeurs de 9,98 m aux abords de la Pointe de la Revellata en Corse.

Directive 2009/18/CE obligation enquête ou après évaluation préalable	Codification OMI	Date	Événement	Description
OUI Obligation enquête	Accident corporel très grave	10.09.2014	DRENNEC	Accident du travail maritime survenu à bord d'un thonier senneur congélateur de 84,12 m lors d'une manœuvre de virage de la senne au large des Seychelles <b>(une victime)</b> .
OUI Obligation enquête	Accident corporel très grave	07.11.2014	SAINT JOSSE IV	Accident du travail maritime survenu à bord d'un chalutier de 24,40 m transformé à la senne danoise lors du test du guide-câble d'un enrouleur à quai au port de Boulogne-sur-Mer <b>(une victime)</b> .
OUI Obligation enquête	Accident corporel très grave	18.12.2014	LA NIOULARGUE	Accident du travail maritime survenu à bord d'un chalutier de 15,00 m lors des opérations de pêche <b>(une victime)</b> .

Parmi les enquêtes en cours, **16 enquêtes techniques après accident ont pu être closes** en 2014 et les rapports correspondants RET mis en ligne sur le site <http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr>

Directive 2009/18/CE obligation enquête ou après évaluation préalable	Codification OMI	Date	Événement	Description	Date de publication du rapport
OUI Obligation enquête	Accident au navire très grave	22.09.2012	<i>CÔTES DE BRETAGNE / LA SORELLINA</i>	Abordage entre un navire sablier de 74,90 m et une péniche fluviale à passagers de 48,00 m dans le secteur du Bec d'Ambès. Naufrage de la péniche. (Enquête conjointe avec le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre).	26.06.2014
OUI Obligation enquête	Accident au navire très grave	27.03.2013	<i>MOUSETRAP</i>	Démâtage d'un catamaran de grande plaisance de 33,50 m en route de Saint-Martin (Antilles françaises) vers la Méditerranée <b>(une victime)</b> .	02.07.2014
OUI Obligation enquête	Accident au navire très grave	08.04.2013	<i>LOIC-LUCAS / AMBASSADEUR</i>	Naufrage d'un coquillier de 15,88 m à l'entrée de la voie montante du DST du Pas de Calais. Présomption d'abordage avec un navire de charge danois de 110,78 m.	03.02.2014
OUI Obligation enquête	Accident corporel très grave	12.06.2013	<i>FRANCOIS CECILE</i>	Chute à la mer d'un marin d'un fileyeur de 17,90 m en action de pêche au large de l'embouchure du Rhône <b>(une victime)</b> .	10.06.2014
OUI Obligation enquête	Accident corporel très grave	22.06.2013	<i>LE BATTANT</i>	Accident du travail sur un chalutier de 20,79 m en action de pêche au large des Sables d'Olonne <b>(une victime)</b> .	12.02.2014
NON	Accident au navire très grave	15.07.2013	<i>PERLE NOIRE / FIFI</i>	Abordage entre une barge conchylicole de 11,99 m en route et une embarcation de plaisance de 4,00 m stoppée en dérive sur l'étang de Thau <b>(une victime)</b> .	13.02.2014

Directive 2009/18/CE obligation enquête ou après évaluation préalable	Codification OMI	Date	Événement	Description	Date de publication du rapport
NON	Accident au navire très grave	02.08.2013	<i>L'ENFANT SORCIER/ GAP IV</i>	Abordage entre un fileyeur de 10,36 m en route et une vedette de plaisance de 4,28 m stoppée aux abords de Royan ( <b>une victime</b> ).	28.07.2014
OUI Obligation enquête	Accident au navire très grave	03.08.2013	<i>CYGOGNE</i>	Incendie suivi du naufrage d'un chalutier de 17,03 m à 38 milles au N-W de Fécamp, à l'entrée de la voie montante du dispositif de séparation de trafic du Pas de Calais.	14.08.2014
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	28.08.2013	<i>SCUDERIA</i>	Échouement d'un chalutier de 20,60 m à Lankidden Cove en Cornouailles anglaise en route pour rejoindre ses lieux de pêche.	21.07.2014
NON	Accident au navire moins grave	03.09.2013	<i>FROMVEUR II</i>	Échouement d'un navire à passagers de 43,60 m sur les roches de la Basse Réal à l'approche de l'île de Molène.	31.03.2014
NON	Accident au navire moins grave	20.09.2013	<i>LE SOLEAL</i>	Échouement d'un navire à passagers de 142,10 m le long des côtes russes de la province de Tchoukotcha.	29.07.2014
OUI Obligation enquête	Accident au navire très grave	03.11.2013	<i>PANAMERA</i>	Voie d'eau suivi du naufrage d'un chalutier de 20,60 m dans le SE du Cap Lizard à 25 milles en route vers le port de Saint-Quay-Portrieux.	06.11.2014
OUI Obligation enquête	Accident au navire très grave	29.11.2013	<i>BAIE DES ANGES</i>	Échouement ayant conduit à la perte totale d'un chalutier de 16,42 m lors de son entrée au port du Tréport.	10.12.2014

Directive 2009/18/CE obligation enquête ou après évaluation préalable	Codification OMI	Date	Événement	Description	Date de publication du rapport
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	22.12.2013	GUYENNE	Explosion d'une chaudière à bord d'un pétrolier chimiquier de 119,85 m en cours d'opérations commerciales, port de Lavéra, Marseille.	05.01.2015
OUI obligation enquête	Accident corporel très grave	30.01.2014	BON SECOURS V	Accident du travail maritime à bord d'un remorqueur de 26,80 m lors de la manœuvre d'appareillage d'un navire de commerce dans le port de Rouen <b>(une victime)</b> .	20.10.2014
NON	Accident au navire très grave	01.06.2014	ARAFENUA	Échouement avec perte totale d'un patrouilleur sur l'Atoll de Tikei dans l'archipel des Tuamotu (Polynésie Française). (Enquête conduite en coopération avec le Bureau enquêtes accidents défense mer).	24.10.2014

Au cours de l'année 2014, **23 enquêtes de sécurité maritime ont été ouvertes conduisant à des rapports simplifiés RES** :

Directive 2009/18/CE obligation enquête ou après évaluation préalable	Codification OMI	Date	Événement	Description
NON	Accident au navire très grave	02.01.2014	ALEXIS	Naufrage suite à une voie d'eau d'un coquillier de 9,57 m de nuit par mauvais temps lors d'un transit aux abords de Porspoder.
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	20.01.2014	L'ESTRAN	Échouement d'un chalutier de 22,85 m lors de sa sortie pour une marée de pêche dans le chenal du port de Saint-Guérolé-Penmarc'h.
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	04.02.2014	FRAVAL	Accident du travail maritime survenu à bord d'un coquillier de 15,80 m lors de la remontée des dragues en Baie de Seine (1 blessé).
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	04.02.2014	THALASSA	Accident du travail maritime survenu à bord d'un navire de recherche halieutique de 73,65 m au large des côtes danoises (1 blessé).
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	20.02.2014	ST ALOUR	Chute à la mer survenu à bord d'un chalutier de 23,95 m lors de la manœuvre du filage du chalut dans l'ouest de Penmarc'h (1 blessé).
NON	Accident corporel grave	26.02.2014	LE SOLEIL	Accident du travail maritime survenu à bord d'un coquillier de 11,97 m suite à une rupture de câble sur une drague en Baie de Saint-Brieuc (1 blessé).
NON	Accident au navire très grave	12.03.2014	L'OKEANOS	Naufrage suite à un talonnage d'un caseyeur de 9,20 m sur le platier de Rohein en Baie de Saint-Brieuc.
NON	Accident au navire très grave	21.03.2014	TORIG RU 2	Chavirage suite à une croche d'un fileyeur-caseyeur de 9,10 m pendant le virage d'une filière de casiers aux abords de l'île de Groix.

Directive 2009/18/CE obligation enquête ou après évaluation préalable	Codification OMI	Date	Événement	Description
NON	Accident au navire très grave	24.03.2014	<i>L'INDOMPTABLE</i>	Naufrage suite à une voie d'eau due à un choc avec un objet flottant d'un chalutier de 11,96 m en transit entre les ports d'Erquy et Le Légué en Baie de Saint-Brieuc.
NON	Accident au navire très grave	19.04.2014	<i>MAIATZEKO LOREA</i>	Naufrage suite à une voie d'eau d'un ligneur/palangrier de 9,50 m en route vers ses lieux de pêche au large de Bayonne.
OUI	Accident au navire moins grave	01.05.2014	<i>ENES EUSSA III</i>	Incendie du collecteur d'échappement à bord d'un transbordeur à passagers de 44,90 m à son arrivée au port de Brest.
NON	Accident au navire grave	27.05.2014	<i>LE MERCENAIRE</i>	Incendie à bord d'un fileyeur de 9,99 m en opérations de pêche dans l'ouest du Plateau des Birvideaux.
NON	Accident corporel incident	16.06.2014	<i>PENN KALET</i>	Chute à la mer survenue à bord d'un fileyeur-caseyeur de 15,83 m lors d'une opération de filage de casiers au large des îles anglo-normandes.
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	21.06.2014	<i>INTROUN VARIA AN ESPERANS</i>	Accident du travail maritime survenu à bord d'un caseyeur de 19,80 m lors de la mise à l'eau d'une filière de casiers au large des Cornouailles anglaises (1 blessé).
NON	Accident au navire très grave	22.06.2014	<i>THE ROLLING STONES</i>	Naufrage suite à un chavirage d'un chalutier de 10,00 m en route vers Port-en-Bessin traînant une charge anormale dans le chalut toujours à l'eau.
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	13.07.2014	<i>MOOREA / FRONT NJORD</i>	Abordage entre un chalutier de 18,50m et un pétrolier de 274,00 m aux abords de Saint-Nazaire (1 blessé).
OUI	Accident au navire moins grave	10.08.2014	<i>PRINCESS / MEIN SCHIFF</i>	Abordage entre un navire de recherche de 76,40 m en manœuvres portuaires et un navire à passagers de 263,90 m à quai dans le port de Bergen (Norvège).

Directive 2009/18/CE obligation enquête ou après évaluation préalable	Codification OMI	Date	Événement	Description
NON	Accident au navire très grave	15.08.2014	<i>L'OCEANIDE</i>	Échouement avec perte totale d'un fileyeur de 11,90 m en route vers son port d'attache.
NON	Accident au navire grave	20.08.2014	<i>PILOTINE AJACCIO / DORIS II</i>	Abordage entre une pilotine de 5,35 m du port d'Ajaccio et une vedette de plaisance de 5,35 m en baie d'Ajaccio (3 blessés).
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	22.08.2014	<i>ARKLOW BEACH / ELLUMA</i>	Abordage entre un chalutier de 11,95m et un cargo de 119,49 m tous deux en route au large de la pointe de Penmarc'h (2 blessés).
NON	Accident au navire très grave	11.09.2014	<i>REGARDE AILLEURS</i>	Naufrage suite à un incendie d'un chalutier de 12,70 m entrain de tracter son chalut en baie de Seine.
NON	Accident corporel très grave	12.09.2014	<i>ISLE D'HER</i>	Chute à la mer survenue à bord d'un fileyeur de 11,97 m lors du filage d'une filière aux abords de Belle-Île ( <b>1 victime</b> ).
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	15.11.2014	<i>ARGENTARIO</i>	Échouement d'un fileyeur de 22,40 m en entrée du port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

**30 rapports simplifiés RES** ont été publiés en 2014 et mis en ligne sur le site <http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr>

Ils correspondent aux événements suivants :

Directive 2009/18/CE obligation enquête ou après évaluation préalable	Codification OMI	Date	Événement	Description	Date de publication du rapport
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	10.02.2013	<i>ANDRE LEDUC</i>	Accident du travail à bord d'un chalutier de 44,00 m en opérations de pêche à 80 milles dans l'E-N-E des Îles Shetland (1 blessé grave).	04.04.2014
NON	Accident au navire grave	02.03.2013	<i>JOLENN</i>	Incendie machine à quai au port de Dieppe à bord d'un chalutier de 11,95 m.	06.05.2014
NON	Accident au navire très grave	04.03.2013	<i>SYMPHONIE DE LA MER</i>	Chavirement suivi du naufrage d'un chalutier polyvalent / coquillier de 11,65 m en opérations de pêche en Baie de Saint- Brieuc.	07.04.2014
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	21.03.2013	<i>VIA EUROS</i>	Accident du travail dans le compartiment machine à bord du senneur congélateur de 78,30 m en route pêche à 105 milles dans le sud d'Abidjan (1 blessé grave).	14.01.2014
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	21.03.2013	<i>PASCAL PAOLI</i>	Accident du travail à bord d'un navire à passagers roulier de 176,00 m en opérations commerciales dans le port de Marseille (1 blessé grave).	07.04.2014
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	08.04.2013	<i>BOREE-AL</i>	Accident du travail à bord d'un chalutier de 24,83 m lors de la manœuvre du train de pêche à 10 milles dans l'E-N-E des Îles Scilly (1 blessé grave).	07.03.2014

Directive 2009/18/CE obligation enquête ou après évaluation préalable	Codification OMI	Date	Événement	Description	Date de publication du rapport
NON	Accident au navire très grave	16.04.2013	<i>EXCALIBUR</i>	Croche suivie du naufrage d'un chalutier de 12,00 m en opérations de pêche dans le S-W du plateau des Roches- Douvres.	24.03.2014
NON	Accident au navire très grave	29.04.2013	<i>LE JADYS</i>	Croche suivie du naufrage d'un chalutier polyvalent / coquillier de 11,42 m en opérations de pêche dans le N-E à 13 milles de l'île de Bréhat.	24.03.2014
NON	Accident au navire moins grave	12.06.2013	<i>NINJA II</i>	Explosion dans le compartiment machine d'un fileyeur de 7,99 m en pêche aux abords de Sainte- Marie-du-Mont (1 blessé grave).	11.06.2014
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	07.07.2013	<i>ATTALAYA BERRIA</i>	Accident survenu à un passager biologiste à bord d'un senneur-canneur de 15,00 m en Baie de Chingudy près d'Hendaye (1 blessé grave).	05.05.2014
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	02.07.2012 Info <i>BEA</i> mer en 07.2013	<i>MEDITERRANEE</i>	Accident du travail à bord d'un transbordeur de 165,54 m à 30 milles dans le sud des Baléares (1 blessé grave).	18.04.2014
NON	Accident au navire moins grave	06.08.2013	<i>GIROLATA 1 / type HOBBY CAT</i>	Abordage entre une vedette à passagers de 18,60 m et un catamaran plaisance de 4,80 m en rade de Marseille (1 blessée grave).	05.05.2014
NON	Accident au navire très grave	07.08.2013	<i>FLORENCE DOMINIQUE</i>	Voie d'eau suivie du naufrage d'un chalutier polyvalent / ligneur de 9,98 m en route terre à 10 milles dans le N-E de l'île de Batz.	24.03.2014

Directive 2009/18/CE obligation enquête ou après évaluation préalable	Codification OMI	Date	Événement	Description	Date de publication du rapport
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	09.08.2013	<i>DUBAI FAITH</i>	Heurt d'un vraquier de 186,00 m, pavillon Bahamas, lors d'une manœuvre d'accostage au port de Brest.	11.08.2014
NON	Accident au navire très grave	23.08.2013	<i>NIDAGAS III / LA PELLE ADMIRAL 2</i>	Abordage entre deux semi- rigides de plaisance de 7,70 m et 5,72 m, en rade de Marseille ( <b>1 victime</b> ).	11.02.2014
NON	Accident au navire très grave	01.10.2013	<i>ST HUBERT II</i>	Voie d'eau suivie du nauffrage d'un chalutier polyvalent / fileyeur de 11,98 m dans le Pertuis d'Antioche.	26.03.2014
NON	Accident au navire moins grave	01.10.2013	<i>L'EMERAUDE I/ PRASIDENT</i>	Abordage entre un chalutier polyvalent / coquillier de 15,95 m en route terre et un cargo pavillon Antigua et Barbuda de 88,49 m au mouillage en zone d'attente du port de Saint-Malo.	15.09.2014
NON	Accident au navire très grave	13.10.2013	<i>AN DIVELIOUR</i>	Chavirage suite à une déferlante suivi du naufrage d'un chalutier polyvalent / coquillier de 12,00 m en route en Baie de Seine.	25.03.2014
NON	Accident au navire moins grave	17.10.2013	<i>MAJESTY</i>	Heurt de la digue nord du port de Fécamp par un chalutier / coquillier de 18,00 m lors de son entrée.	14.02.2014
OUI Évaluation préalable	Accident au navire grave	18.10.2013	<i>PRINS BERNHARD</i>	Incendie d'une porte d'une chambre froide à bord d'un chalutier pélagique congélateur de 88,24 m à quai au port d'Ijmuiden aux Pays-Bas.	26.03.2014

Directive 2009/18/CE obligation enquête ou après évaluation préalable	Codification OMI	Date	Événement	Description	Date de publication du rapport
NON	Accident au navire très grave	20.11.2013	<i>LES 6 FRERES DE LUCIE</i>	Échouement suivi d'une perte totale d'un fileyeur de 11,98 m en opérations de pêche sur un plateau rocheux aux abords du Fort Bloqué en Ploemeur.	18.09.2014
NON	Accident au navire très grave	25.11.2013	<i>GWENVIDIK / LE SQUALE II</i>	Abordage entre deux chalutiers de 14,35 m et 14,70 m en opérations de pêche, suivi pour l'un d'eux d'un naufrage, aux abords du Guilvinec.	14.11.2014
OUI Évaluation préalable	Accident corporel grave	28.11.2013	<i>CONDOR RAPIDE</i>	Accident du travail à bord d'un transbordeur rapide de 86,00 m, pavillon Bahamas, lors d'une manœuvre au port de Saint-Malo.	21.07.2014
NON	Accident au navire très grave	05.12.2013	<i>LE PAPILU</i>	Voie d'eau suivie du naufrage d'un caseyeur de 8,96 m en opérations de pêche aux abords de Saint-Quay- Portrieux.	18.09.2014
NON	Accident au navire très grave	12.12.2013	<i>STANG</i>	Décès de deux personnes en mer à bord d'une embarcation semi-rigide de 6,26 m prise dans la brume aux abords du Fort-Bloqué en Ploemeur <b>(2 victimes)</b> .	01.10.2014
NON	Accident au navire très grave	02.01.2014	<i>ALEXIS</i>	Naufrage suite à une voie d'eau d'un coquiller de 9,57 m de nuit par mauvais temps lors d'un transit aux abords de Porspoder.	12.12.2014
NON	Accident corporel grave	26.02.2014	<i>LE SOLEIL</i>	Accident du travail maritime survenu à bord d'un coquiller de 11,97 m suite à une rupture de câble sur une drague en baie de Saint- Brieuc (1 blessé).	28.11.2014

Directive 2009/18/CE obligation enquête ou après évaluation préalable	Codification OMI	Date	Événement	Description	Date de publication du rapport
NON	Accident au navire très grave	12.03.2014	<i>L'OKEANOS</i>	Naufrage suite à un talonnage d'un caseyeur de 9,20 m sur le Platier de Rohein en Baie de Saint- Brieuc.	28.11.2014
NON	Accident au navire très grave	21.03.2014	<i>TORIG RU 2</i>	Chavirage suite à une croche d'un fileyeur-caseyeur de 9,10 m pendant le virage d'une filière de casiers aux abords de l'Île de Groix.	26.08.2014
NON	Accident corporel incident	16.06.2014	<i>PENN KALET</i>	Chute à la mer survenue à bord d'un fileyeur-caseyeur de 15,83 m lors d'une opération de filage de casiers au large des îles anglo- normandes.	10.12.2014

## Annexe C

### Recommandations émises dans les rapports d'enquêtes techniques (RET) publiés en 2014 et suites données

RECOMMANDATIONS 2014							
Navires	Numéros	Destinataire recommandation	Objets	Date émission Recommandation	Date réception des commentaires	Commentaires du destinataire	
LE BATTANT	2014-R-01	Aux équipages des navires de pêche	Tenir compte de la limite de résistance des amarres lorsqu'ils les utilisent dans des situations à risques et de privilégier l'utilisation d'amarres neuves.	12/02/14	NA	<u>Commentaire BEAmer</u> : Recommandation de portée générale; dossier clos par diffusion du rapport; exploitation par lycées d'enseignement maritime.	
LE BATTANT	2014-R-02	Aux équipages des navires de pêche	Compléter le DUP de la procédure de largage des prises indésirables.	12/02/14	NA	<u>Commentaire BEAmer</u> : Recommandation de portée générale; dossier clos par diffusion du rapport; exploitation par lycées d'enseignement maritime.	
LOÏC-LUCAS et AMBASSADEUR	2014-R-03	Aux équipages des navires de pêche	Maintenir la fonction émetteur de l'AIS en activité et de s'assurer de son bon fonctionnement, en particulier dans les zones à forte densité de trafic commercial.	03/02/14	NA	<u>Commentaire BEAmer</u> : Recommandation de portée générale; dossier clos par diffusion du rapport; exploitation par lycées d'enseignement maritime.	
LOÏC-LUCAS et AMBASSADEUR	2014-R-04	Aux équipages des navires de pêche	Respecter les règles d'utilisation des feux d'incapacité de manœuvre.	03/02/14	NA	<u>Commentaire BEAmer</u> : Recommandation de portée générale; dossier clos par diffusion du rapport; exploitation par lycées d'enseignement maritime.	
LOÏC-LUCAS et AMBASSADEUR	2014-R-05	Aux capitaines des navires de l'armement Ter Stege Rederij	Bannir toutes les sources de distraction de la veille en passerelle, quelles que soient les conditions de navigation.	08/10/14	Pas de retour	Courrier à l'armement le 8 oct. 2014.	
LOÏC-LUCAS et AMBASSADEUR	2014-R-06	A l'armement Ter Stege Rederij	Adopter la circulaire MSC 867 concluant que le quart effectué par une personne seule pendant les périodes d'obscurité aurait un effet négatif sur la sécurité de la navigation (cf. § 3.1 rapport BEAmer « Echouement du NATISSA le 31 mars 2008 »).	08/10/14	Pas de retour	Courrier à l'armement le 8 oct. 2014.	
PERLE NOIRE / FIFI	2014-R-07	Aux patrons des barges naviguant sur l'étang de Thau	Bien appréhender la notion de distance aveugle sur l'avant, et d'adapter leur vitesse en conséquence.	13/02/14	Pas de retour	<u>Commentaire BEAmer</u> : e-mail adressé au Comité Régional Conchylicole Méditerranée le 14 oct. 2014 (via leur site)	
PERLE NOIRE / FIFI	2014-R-08	Aux patrons des barges naviguant sur l'étang de Thau	Respecter les marques de franc-bord de leurs barges.	13/02/14	Pas de retour	<u>Commentaire BEAmer</u> : e-mail adressé au Comité Régional Conchylicole Méditerranée le 14 oct. 2014 (via leur site)	
PERLE NOIRE / FIFI	2014-R-09	Sté BAT-THAU-LOC et aux sociétés de location d'embarcations sur l'étang de Thau	Installer sur leurs embarcations une marque visible, placée à une hauteur de l'ordre de 2 mètres au-dessus de l'eau.	13/02/14	14/10/14	CLOS. Recommandation appliquée.	

PERLE NOIRE / FIFI	2014-R-10	A l'autorité maritime compétente	Observer les évolutions des usages sur les plans d'eau afin d'adapter, si besoin est, les réglementations appropriées.	13/02/14	Pas de retour	diffusion du rapport puis transmission d'un email sur le site PREMAR Méditerranée le 26 nov. 2014.
FROMVEUR II	2014-R-11	Rappel aux capitaines ou aux responsables du quart de navigation des navires à passagers exploités sur des liaisons côtières (desserte des îles notamment)	Conformément à la convention pour prévenir les abordages en mer, COLREG 72 (règles 19b et 5), il convient d'adapter en permanence la vitesse en fonction des conditions rencontrées et de renforcer la veille en cas de mauvaise visibilité.	31/03/14	NA	Commentaire BEAmer: Recommandation de portée générale; dossier clos par diffusion du rapport.
FROMVEUR II	2014-R-12	Rappel aux capitaines ou aux responsables du quart de navigation des navires à passagers exploités sur des liaisons côtières (desserte des îles notamment)	Même dans une zone parfaitement connue, la corrélation des informations transmises par les aides à la navigation doit être systématique.	31/03/14	NA	Commentaire BEAmer: Recommandation de portée générale; dossier clos par diffusion du rapport.
FROMVEUR II	2014-R-13	Rappel aux capitaines ou aux responsables du quart de navigation des navires à passagers exploités sur des liaisons côtières (desserte des îles notamment)	Analyser les risques de voie d'eau avant d'entreprendre une manœuvre de déséchouement.	31/03/14	NA	Commentaire BEAmer: Recommandation de portée générale; dossier clos par diffusion du rapport.
FROMVEUR II	2014-R-14	au Capitaine	D'organiser la préparation de l'escale suffisamment à temps pour ne pas se priver de la présence du timonier à la passerelle en phase d'approche en cas de mauvaise visibilité.	31/03/14	24/06/14	CLOS. Réponse de l'armateur: Il est précisé dans le manuel de routes qui sera édité début juillet que lors des situations particulières (brumes visibilité réduite...), la veille sera doublée durant les quarts ainsi que les entrées de port. Le commandant libérera les membres d'équipage de leurs fonctions lorsqu'il juge la situation écartée de tout danger.
FROMVEUR II	2014-R-15	Armateur	D'élaborer des procédures écrites pour que soient préservées, en passerelle, la qualité de la veille et la concentration nécessaire à la pratique de la navigation, en particulier pendant les manœuvres et dans les zones de navigation délicates (cf. rapport du BEAmer concernant le talonnage du navire océanographique MARION DUFRESNE, publié en novembre 2013).	31/03/14	24/06/14	CLOS. L'armateur a remis en février 2014 une note de service concernant l'accès à la passerelle et un affichage à destination des passagers a été disposé à bord.
FROMVEUR II	2014-R-16	Armateur	Une fois le manuel des routes achevé, prévoir la matérialisation et la mémorisation des points remarquables sur l'ECDIS et les radars.	31/03/14	24/06/14	CLOS. Le manuel de route sera édité début juillet puis diffusé aux bords. Il a été réalisé grâce à des copies écran de l'ECDIS et des photographies réelles pour les alignements. Il est cependant précisé que le commandat à toute autorité pour modifier les routes pour des raisons qui lui sont propres. La mémorisation des points remarquables a été effectuée.

FRANCOIS CECILE	2014-R-17	Direction des Affaires Maritimes	Impulser et coordonner au niveau adéquat un plan de sensibilisation sur les mesures de prévention des risques accidentels à bord des fileyeurs, en s'appuyant notamment sur les travaux déjà existants.	10/06/14	CATS 26/11/2014	Étude ouverte : (1) Une réflexion sera menée à l'occasion du prochain comité de direction de management de la DAM sur la possibilité d'intégrer au niveau du processus qualité les retours d'expériences du BEAmer. (2) En complément une information relative à cet événement de mer a été réalisée au niveau du site « SECUMAR /SM2/REG » : <a href="http://intra.secumar.metier.l2/fileyeur-prevenir-lesaccidents-au-fliaagea9015.html">http://intra.secumar.metier.l2/fileyeur-prevenir-lesaccidents-au-fliaagea9015.html</a>
FRANCOIS CECILE	2014-R-18	Armateur	Mettre en œuvre le DUP, sensibiliser les matelots sur les risques professionnels à bord et les doter d'un « équipement individuel destiné à prévenir les risques de noyade » lors des « opérations de pêche » (décret n°2007-1227 du 21 août 2007-article 9).	10/06/14	30/11/14	CLOS. L'armateur précise avoir mis en œuvre le DUP (affichage et relecture régulière) et sensibilisé les matelots sur les risques professionnels à bord. Tous sont dotés d'un équipement individuel destiné à prévenir les risques de noyades lors des opérations de pêche.
FRANCOIS CECILE	2014-R-19	Armateur	Améliorer la visibilité du pont de travail depuis la timonerie.	10/06/14	30/11/14	L'armateur indique qu'aucuns travaux ne seront effectués tant qu'une décision de justice n'aura été rendue. Un système vidéo permettant la surveillance du pont arrière depuis la timonerie sera cependant installé.
CÔTES DE BRETAGNE et LA SORELLINA	R1 (BEA-TT)	Préfet maritime de l'Atlantique, Préfet de la Gironde	Dans le cadre de la révision du règlement particulier de police de la circulation dans les eaux maritimes de la Gironde, de la Garonne, de la Dordogne et de l'Isle, homogénéiser les règles de route respectivement applicables, dans ces eaux, aux navires de mer et aux bateaux fluviaux, en retenant en la matière des dispositions aussi proches que possible de celles fixées par le règlement pour prévenir les abordages en mer (RIPAM).	13/06/14	17/02/15	La DDTM/délégation à la mer et au littoral 33 a pris l'initiative de créer un groupe de travail. Ce groupe de travail a élaboré un projet d'arrêté qui prend en compte notamment dans son article 9, cette recommandation.
CÔTES DE BRETAGNE et LA SORELLINA	R2 (BEA-TT)	Préfet maritime de l'Atlantique, Préfet de la Gironde	Imposer aux bateaux fluviaux les plus sensibles naviguant dans les eaux maritimes de la Gironde, de la Garonne, de la Dordogne et de l'Isle d'être équipés d'un système d'identification automatique (AIS) couplé à un récepteur GPS afin, notamment, de permettre à la capitainerie du Grand Port Maritime de Bordeaux de suivre leurs évolutions.	13/06/14	17/02/15	La DDTM/délégation à la mer et au littoral 33 a pris l'initiative de créer un groupe de travail. Ce groupe de travail a élaboré un projet d'arrêté qui prend en compte dans son article 6, cette recommandation.
CÔTES DE BRETAGNE et LA SORELLINA	R3 (BEA-TT)	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	Veiller à ce que les services en charge de la sécurité des bateaux fluviaux à passagers s'assurent, notamment lors de l'instruction des demandes de titre de navigation, que l'évaluation de la stabilité et de la flottabilité après avarie de ces bateaux a été établie en tenant compte de leurs conditions effectives d'exploitation, notamment en matière de gestion des ouvertures aménagées dans les cloisons étanches.	13/06/14	01/09/14	Le BEAmer n'a pas vocation à assurer le suivi de cette recommandation relative aux navires fluviaux.

MOUSETRAP	2014-R-20	MCA et à l'administration maritime française chargée de la sécurité des navires	Dans le cadre d'une évolution du LY3 (The Large Commercial Yacht Code élaboré sous l'autorité de la MCA) et de la division 242 (élaborée par l'administration maritime française), prévoir l'obligation d'emport d'enregistreurs simplifiés de données du voyage aux yachts de grande plaisance.	18/06/14	CATS 26/11/2014	Révision de la division 242, en prenant en compte le "Large Yacht Code" version 3, prévue pour le 1er trim. 2015 + réflexion sur intégration S-VDR dans division 242.
L'ENFANT SORCIER	2014-R-21	Administration chargée de la sécurité des navires	Veiller à ce que la visibilité sur l'avant ne soit pas altérée par des passerelles trop basses eu égard à la toniture ou par des appareils électroniques en façade.	28/07/14	02/07/14	CLOS. Des modifications ont été effectuées, en particulier la passerelle a été réhaussée et sa visibilité a été sensiblement améliorée.
LE SOLEAL	2014-R-22	À la Compagnie du Ponant	De poursuivre les compléments de formation déjà initiés pour ses officiers navigant dans les régions polaires, notamment par simulateur.	01/08/14	17/10/14	CLOS. Recommandation prise en compte.
LE SOLEAL	2014-R-23	À la Compagnie du Ponant	De sensibiliser les capitaines sur la nécessité de sauvegarder les données VDR dans un délai proche de l'heure d'un événement de mer.	01/08/14	17/10/14	CLOS. Recommandation prise en compte.
LE SOLEAL	2014-R-24	Aux services d'hydrographie russes	De mettre à jour la bathymétrie de la carte 69290 suite aux informations relatives à cet événement transmises par la Compagnie du Ponant.	01/08/14	Pas de retour	Pas de coopération du service hydro. russe au cours de l'enquête.
BON SECOURS V	2014-R-25	À l'armement TSM	Le BEAmer encourage l'armement dans sa démarche de diffusion d'une culture de la sécurité au sein des équipages.	20/10/14	NA	Commentaire BEAmer: Recommandation de portée générale; dossier clos par diffusion du rapport; exploitation par lycées maritimes et ENSM.
ARAFENUA	2014-R-26	À l'Administration de la douane	Rédiger et de tenir à jour un référentiel commun pour la conduite nautique afin de faciliter la rédaction par les commandants de leurs instructions pour la mer.	24/10/14	14/01/15	Un référentiel commun sera intégré dans la réécriture du quatrième chapitre de l'instruction cadre du 20/01/2000 afin de formaliser le contenu des instructions rédigées par les commandants. Cette instruction sera redigée dans le courant du 1er semestre 2015.
ARAFENUA	2014-R-27	À l'Administration de la douane	Réaliser des audits périodiques de conduite nautique des brigades de surveillance maritime isolées.	24/10/14	14/01/15	CLOS. A été intégré dans l'instruction cadre un dispositif d'audit interne des services selon une périodicité fondée sur une analyse de risque annuelle.

ARAFENUA	2014-R-28	À l'éditeur du logiciel MaxSea	Faire apparaître sur la carte vectorielle un avertissement flagrant quand l'utilisateur emploie le zoom au-delà de l'échelle de compilation.	24/10/2014 et 19/11/2014	03/11/2014 et 15/12/2014	Dans un premier courrier du 03/11/2014, l'information actuelle a été estimée suffisamment explicite. Suite à un maintien de la recommandation par le BEAmer sur la nécessité d'afficher un avertissement flagrant, un second courrier du 15/12/14 informe une modification dans la prochaine version du logiciel pour y intégrer une option overzoom sur un fond cartographique grisé. Cette version sera commercialisée à compter de septembre 2015.
ARAFENUA	2014-R-29	Au SHOM	Proposer à l'OHM une modification de la norme pour faire apparaître sur les cartes ENC un avertissement flagrant quand l'utilisateur emploie le zoom au-delà de l'échelle de compilation.	24/10/14	19/01/15	Selon l'analyse du SHOM, cet avertissement existe déjà dans la norme et c'est aux fabricants de la mettre en oeuvre (interface homme machine laissé à l'appréciation des concepteurs), mais si l'on souhaite que cet avertissement soit plus flagrant de solliciter l'OMI par la DAM représentant la France.
ARAFENUA	2014-R-30	Au commandant supérieur des forces armées en Polynésie française	Rédiger un document d'analyse des risques pour le franchissement de récif par une baleinière.	24/10/14	NA	Dossier suivi par le BEA Défense Mer.
PANAMERA	2014-R-31	À l'administration des Affaires maritimes	De faire évoluer la réglementation concernant les navires de pêche de manière à accroître et détailler le matériel qui doit être présent à bord pour obturer les brèches de manière à pouvoir faire face à différents types de voies d'eau.	29/10/14	CATS 26/11/2014	L'article 226.6 .04 identifie le matériel d'armement afin de lutter au mieux contre une voie d'eau (madriers, planches et ciment à prise rapide). Une étude est ouverte : Un état des lieux sera mené afin de définir la possibilité d'améliorer le matériel d'armement afin de lutter au mieux contre une voie d'eau.
PANAMERA	2014-R-32	À l'administration des Affaires maritimes	De faire évoluer la réglementation afin de prévoir des contrôles renforcés sur la coque des navires de pêche anciens en acier.	29/10/14	CATS 26/11/2014	Une étude est ouverte : Une réflexion sera menée sur la possibilité d'intégrer un renforcement des contrôles de coque des navires de pêche anciens en acier.
BAIE DES ANGES	2014-R-33	Aux organismes chargés de la formation des patrons à la pêche	Il conviendrait, dans le cadre de la formation des patrons à la pêche, d'attirer plus encore leur attention sur l'emploi des appareils de mouillage, en particulier en cas d'urgence.	10/12/14	NA	Commentaire BEAmer: Recommandation de portée générale; dossier clos par diffusion du rapport; exploitation par lycées d'enseignement maritime.

## Annexe D

### Recommandations émises dans les rapports d'enquêtes techniques (RET) publiés en 2013

Situation au 31/12/2014

RECOMMANDATIONS 2013				Référence de clôture	Statut	SUIVI DES RECOMMANDATIONS situation au 31.12.2013	SUIVI DES RECOMMANDATIONS situation au 31.12.2014
Navires	Numéros	Public	Objets				
YOGI	2013-R-005	ADMINISTRATION SECURITE NAVIRES	Inclure dans la division 242 la référence à la règle 21 de la convention internationale sur les lignes de charge (portes de bordé de grandes dimensions ouvrant sur des compartiments étanches).	En Cours 01/01/2015	CATS 18/12/2013 La division 242 est la version française du code britannique « LY2 » (Large Yacht Code). Le nouveau code LY3 entre en vigueur prochainement et la division 242 doit être modifiée à l'automne pour suivre ces évolutions. La modification recommandée par le BEA mer sera intégrée à la division 242 à ce moment-là. Pour information, le code LY3 intègre cette disposition. En cours. Échéance : fin d'année 2014. Constitution d'un groupe de travail au préalable. Évolution : la compétence serait donnée à la CCS pour l'étude de ces grands Yachts.	CATS 26/11/2014 L1/ En cours : La révision de la division 242 est en cours de réalisation. Recommandation soumises à réflexion afin de la prendre en compte lors de cet amendement. L2/ Échéances : Premier semestre 2015 ; L3/ Travaux prévus : Révision de la division 242	
YOGI	2013-R-006	ADMINISTRATION SECURITE NAVIRES	Inclure dans la division 242 une étude de stabilité, proche de celle de la division 211 pour les navires à passagers, notamment les conséquences d'une brèche mineure : - par une méthode déterministe, pour une tranche, - ou par une méthode probabiliste d'envahissement de compartiments contigus ; - d'inclure l'influence des moments inclinants dus au fardage du navire dans cette étude de stabilité.	En Cours 01/01/2015	CATS 18/12/2013 Idem ci-dessus De plus les critères météorologiques sont pris en compte. Échéance fin d'année 2014. Constitution d'un groupe de travail. Évolution : la compétence serait donnée à la CCS pour l'étude de ces grands Yachts.	CATS 26/11/2014 L1/ En cours : La révision de la division 242 est en cours de réalisation. Recommandation soumises à réflexion afin de la prendre en compte lors de cet amendement. L2/ Échéances : Premier semestre 2015 ; L3/ Travaux prévus : Révision de la division 242	
YOGI	2013-R-007	ADMINISTRATION SECURITE NAVIRES	Inclure à la division 242 l'obligation d'emport d'un YDR (doté d'une capsule avec largeur hydrostatique et flotteur) sur les navires d'une jauge de plus de 500.	En Cours 01/01/2015	CATS 18/12/2013 Idem ci-dessus. En cours. Échéance : fin d'année 2014. Constitution d'un groupe de travail au préalable. Évolution : la compétence serait donnée à la CCS pour l'étude de ces grands Yachts.	CATS 26/11/2014 L1/ En cours : La révision de la division 242 est en cours de réalisation. Recommandation soumises à réflexion afin de la prendre en compte lors de cet amendement. L2/ Échéances : Premier semestre 2015 ; L3/ Travaux prévus : Révision de la division 242	
YOGI	2013-R-008	ADMINISTRATION SECURITE NAVIRES	Participer à l'expérience de stabilité mentionnée à l'article 211-1.02, en s'inspirant des procédures telles que décrites par l'article 211-2.05, et en précisant le cas particulier des « navires de plaisance à utilisation commerciale » de plus de 500 pratiquant une navigation internationale.	En Cours 01/01/2015	CATS 18/12/2013 Idem ci-dessus. Des dispositions relatives à l'expérience de stabilité seront proposées pour être intégrées dans la division en tenant compte des dispositions des règlements nationaux et internationaux. Les rapporteurs de la CNSNP participent en tant qu'observateurs aux expériences de stabilité. En cours. Échéance : fin d'année 2014. Constitution d'un groupe de travail au préalable. Évolution : la compétence serait donnée à la CCS pour l'étude de ces grands Yachts.	CATS 26/11/2014 L1/ En cours : La révision de la division 242 est en cours de réalisation. Recommandation soumises à réflexion afin de la prendre en compte lors de cet amendement. L2/ Échéances : Premier semestre 2015 ; L3/ Travaux prévus : Révision de la division 242	
BARA PEMDEZ	2013-R-012	ADMINISTRATION SECURITE NAVIRES	Elaborer des critères de stabilité aux grands angles sur tous les navires de pêche de moins de 12 mètres.	CLOS au 01/01/2015	CATS 18/12/2013 La modification des critères de stabilité demandée ne sera pas rétroactive et ne pourra, en conséquence, être appliquée qu'aux navires neufs. Un PV 871 inf. 04 a été présenté à la réunion de la CCS du 14 septembre 2013 qui propose des amendements à la division 227 concernant la stabilité des navires. Il est en cours de consultation au niveau du CNPMEEM (cercle de référents maritimes), des différents CRS. Le Bureau SM2 est en attente des retours de ces instances et souhaite présenter un PV REG à la CCS du mois de mars 2014, pour aboutir à un texte consolidé dans le 1er semestre 2014. En cours. Échéances 1/ Revue réglementation – réalisée le 11/12/2013 2/ Consultation du CNPMEEM (Comité nationale des pêches maritimes et des élevages marins). 3/ Présentation d'un PV CCS inf. au mois de mars 2014. 4/ Consultation des CRS (Commission régionales de sécurité). 5/ Présentation d'un PV CCS REG. au mois de juin 2014. 6/ Publication d'un arrêté au mois de juin/juillet 2014.	CATS 26/11/2014 Stabilité des navires de pêche de moins de douze mètres. Un premier PV CCS inf (PVCCS 871/INF-04) avait été présenté à la commission le 14 septembre 2013. F1/ En cours : Il est prévu la présentation d'un PV REG lors de la Commission Centrale de Sécurité de décembre 2014. La publication de l'arrêté d'application sera effective au 01 janvier 2015. Cependant, il est à noter que ces critères de stabilité ne seront applicables aux navires construits qu'à partir du 01 juillet 2016.	

RECOMMANDATIONS 2013					
Navires	Numéros	Public	Objets	Statut	Référence de clôture
ALESSANDRO VOLTA	2013-R-020	INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE ET DE SECURITE	Réactualiser la norme NF EN 50272-3 en l'adaptant aux contraintes de la propulsion marine (notamment en spécifiant que les dimensions et l'aération des compartiments des batteries étanches à recombinaison de gaz devraient appliquer les règles établies pour les batteries au plomb ouvertes).	En Cours 01/01/2015	SUIVI DES RECOMMANDATIONS situation au 31.12.2013  Janvier 2014 : info CARBSAT (Caisse retraite santé au travail) : recommandation transmise à INRS (institut national recherche sécurité) >> attente info M. Salé sur réactualisation norme.  CATS 18/12/2013 La MNPLN a préparé et diffusé une note relative à l'utilisation, par les ports de plaisance, des navires initialement conçus pour la plaisance (fédération des ports de plaisance, DML, CSN). Cette note fixe des dispositions sur le navire, sur son armement et sur les brevets requis pour son équipage. Concernant la difficulté d'appliquer la division 236 sur ce type de navires : une réunion sur ce point s'est tenue lors du Salon Nautique. Il en est ressorti que le respect de certaines normes ISO pour un passage en navire professionnel est nécessaire. Une approbation CE d'un navire n'étant pas suffisante pour un classement en professionnel. A partir d'une évaluation des risques la MNPLN va s'assurer que la réglementation plaisance est adaptée si ce n'est pas le cas il sera nécessaire de définir les compléments. Le bureau SM2 a, quant à lui, prévu la modification de la réglementation pour permettre de reconnaître une approbation plaisance au niveau de la structure. Une réglementation relative à la propulsion électrique des navires est, également, en cours d'élaboration. En cours. Échéance : fin d'année 2014.
ALESSANDRO VOLTA	2013-R-021	ADMINISTRATION SECURITE NAVIRES	Étudier l'adaptation de la division 236 à ce type de navire construit pour la plaisance et destiné à un usage de servitude portuaire.	CLOS au 26/11/2014	SUIVI DES RECOMMANDATIONS situation au 31.12.2014  11 fév. 2015: l'INRS est compétent pour les bonnes pratiques à mettre en œuvre sur les lieux de travail. Concernant les questions de conception (a fortiori pour le cas particulier d'un navire), pour l'INRS c'est l'AFNOR qui est plus à même de répondre à cette recommandation.  CATS 26/11/2014 La lettre de la DAM N°301 du 24 juillet 2004 a été transmise à destination des fédérations des ports (FFPP et APA). Ce courrier informe de l'obligation de procéder à la régularisation du statut des navires exploités par les ports. L'instruction N°2505/SM2 du 08 septembre 2014 a été transmise afin de cadrer l'intégration de ces navires. Cette étude est désormais close.  CATS 26/11/2014 Un groupe de travail intégrant la Mission Plaisance et le bureau SM2 a été constitué et c'est réuni au cours du 1er semestre 2014 pour élaborer un futur référentiel adapté à ce type de navire et de compagnies. Ce groupe avait pour objectif de s'inspirer du code ISM afin de rédiger une instruction visant à la mise en place d'une gestion de la sécurité adaptée à ces petits navires à passagers. Après analyse, il s'avère que le Code ISM est applicable à tout type de navire et que c'est bien avec cette intention qu'il a été publié par l'OMI. C'est pourquoi, le groupe de travail a mis fin à sa mission en concluant que la formation des ISNPPPM est la clé de cette démarche, bien plus qu'une nécessité d'adapter le Code ISM. En parallèle, un mémoire relatif à la faisabilité de l'extension du champ d'application du Code ISM aux petites compagnies a été rédigé et une étude d'impact a été conduite sur l'application du règlement 336-2006/CE à la flotte de navires à passagers sous pavillon français en navigation nationale. Il ressort de cette dernière qu'un peu plus de 500 navires seraient éligibles à certification (384 navires en 3ème catégorie, 125 navires en 4ème catégorie, ). 11/ En cours : Définition de la formation des ISN. La réflexion reste en cours d'analyse sur les mesures pouvant être mise en place au niveau d'une politique d'engagement de démarche de gestion de la sécurité adaptée aux « petits navires à passagers.
GUILLEMOT	2013-R-032	ADMINISTRATION SECURITE NAVIRES	Engager une démarche de gestion de la sécurité adaptée aux petits navires à passagers, inspirée du code ISM	En Cours 01/01/2015	SUIVI DES RECOMMANDATIONS situation au 31.12.2013  CATS 18/12/2013 Un groupe de travail va se constituer pour élaborer un futur référentiel adapté à ce type de navire et de compagnies. Nécessité d'adhésion des professionnels, voire des assureurs à cette démarche.

RECOMMANDATIONS 2013					
Navires	Numéros	Public	Objets	Statut	Référence de clôture
CIUDAD DE CADIZ	2013-R-033	SERVICES METEO PORT MOSTYN	Aux services météorologiques couvrant le port de Mostyn et sa région : d'étudier dans les archives climatologiques si le caractère récurrent de séquences tempêteuses progressives peut être identifié, afin de mieux appréhender les conséquences du passage de fortes dépressions.	CLOS au 14/03/2014	SUIVI DES RECOMMANDATIONS situation au 31.12.2013
CIUDAD DE CADIZ	2013-R-034	AUTORITE PORTUAIRE MOSTYN	Au port de Mostyn : faute de pouvoir améliorer ses possibilités d'accueil, de préciser en cas de conditions météorologiques dégradées et notamment au vu des résultats de l'étude recommandée ci-dessus, les règles d'accès au port et d'appareillage en temps utile si nécessaire (il vaut mieux perdre trois jours plutôt qu'un navire).	En cours	Janv. 2014: e-mail Port Authority pour actions en cours Janv. 2015 : Pas d'éléments nouveaux.
CIUDAD DE CADIZ	2013-R-035	AUTORITE PORTUAIRE MOSTYN	Au port de Mostyn : d'élaborer un plan d'urgence pour les navires à grand fardage, en cas de forte tempête de nord-ouest et de risque de rupture de l'amarrage.	En cours	Janv. 2014: e-mail Port Authority pour actions en cours Janv. 2015 : Pas d'éléments nouveaux.
CIUDAD DE CADIZ	2013-R-036	ARMATEUR CIUDAD OF CADIZ	A l'armateur : de mener à bien les études et mesures déjà initiées : - calculs – modélisation navire – vent – courant, permettant de déterminer les limites de l'amarrage et de permettre son amélioration ; - réglage des aussières sur les tambours de force ; - vérification et entretien des tambours de freins (état de surface) ; - de familiariser les équipages aux conditions de fonctionnement aux limites des possibilités des treuils électro-hydrauliques.	CLOS au 01/03/2015	SUIVI DES RECOMMANDATIONS situation au 31.12.2014
NAPOLEON BONAPARTE	2013-R-042	ARMATEUR NAPOLEON BONAPARTE	Renforcer les dispositions permettant à un navire en hivernage de faire face à une situation dégradée prévisible (amarrage spécifique type « amarres de poste », rinçage des circuits combustible au DO avant l'hivernage afin de réduire les délais de mise en route de la propulsion, procédure ISM).		Janv. 2015 : Pas de retour.
NAPOLEON BONAPARTE	2013-R-043	ARMATEUR NAPOLEON BONAPARTE	Conserver le VDR en fonction pour préserver les données lorsque le navire est en hivernage et, a minima, en cas de situation dégradée prévisible.		Janv. 2015 : Pas de retour.

RECOMMANDATIONS 2013					SUIVI DES RECOMMANDATIONS situation au 31.12.2013	SUIVI DES RECOMMANDATIONS situation au 31.12.2014
Navires	Numéros	Public	Objets	Statut	Référence de clôture	
NAPOLÉON BONAPARTE	2013-R-044	AUTORITE PORTUAIRE MARSEILLE	Cordonner l'étude d'un plan d'actions à mettre en œuvre en cas de prévisions météorologiques exceptionnelles, notamment pour les navires désarmés ou en hivernage. Ceci dans le but d'éviter de « basculer » en situation de gestion de crise.	CLOS au 01/01/2015		30 janv. 2014 : l'Autorité portuaire indique que les actions du ressort du GPVMM via la capitainerie sont d'attribuer le poste à quai avec l'accord de l'armateur en fonction des postes publics disponibles pour l'hivernage, de diffuser les informations météo (dans le cas présent la SNCM avait toutes les informations sur la météo) et recommander un renforcement de l'amarrage (pour la SNCM l'amarrage était maximal étant donné la disponibilité des plages avant et arrière). Le GPVMM considère que les autres actions qui auraient pu éviter de « basculer » en situation de gestion de crise sont du ressort de la SNCM par le biais du code ISM.
NAPOLÉON BONAPARTE	2013-R-045	AUTORITE PORTUAIRE MARSEILLE	Éviter les amarrages « courts » et d'étudier la solution des amarres de poste pour les navires à grand fardage en hivernage à la digue du large.	CLOS au 30/01/2014		30 janv. 2014 : l'Autorité portuaire indique que le plan d'amarrage est de la responsabilité du capitaine, et celui-ci l'étudie encore plus particulièrement pour les périodes d'hivernage et de désarmement. Les différentes études faites sur simulateurs à l'occasion de cet accident montrent que : <ul style="list-style-type: none"> <li>L'amarrage doit être équilibré (longueurs le moins disparates possible)</li> <li>Que les amarres doivent avoir les mêmes tensions</li> <li>Que les amarres doivent être en bon état.</li> </ul>
GALAAD	2013-R-048	ADMINISTRATION SECURITE NAVIRES	Être suffisamment explicite pour les navires ayant ce type de carène, sur les conditions d'exploitation à respecter, en prenant notamment en compte les conditions météorologiques et les dangers inhérents aux zones fréquentées, ces conditions devant être rappelées sur le permis de navigation.	CLOS au 26/11/2014	CATS 18/12/2013 1/ Un rappel vers les CRS et Chef de CSN de la procédure de réétude complète des navires en transformations majeures va être effectué. 2/ Un inventaire des navires ayant la même configuration va être réalisé. Échéance : juin 2014. 3/ L'avis favorable de la CCS concernant Un PV CCS 875/ REG.01 du 08 janvier 2014 modifiant la division 211 « définition de critères de stabilité pour les navires grande largeur » a été suivi par le président de la commission. L'arrêté d'application sera publié en juillet 2014. 4/ Les éventuelles mentions de limitation de navigation seront portées sur le permis de navigation.	CATS 26/11/2014 (1) : ce point a été réalisé lors du séminaire des Chefs de Centre de fin juin 2014 à Marseille. (Point clos) (2) Après état des lieux, 5 navires en activités sont répertoriés sur la base de données GINA. Ils disposent tous d'une définition des conditions d'exploitation ; (Point clos). (3) avis suivi par le président de la CCS. Publication de l'arrêté au 05 juin 2014 (4) ce point a également fait l'objet d'une information lors du séminaire des chefs de centre des navires de juin 2014. (Point clos)
LE SOLITAIRE	2013-R-052	ADMINISTRATION SECURITE NAVIRES	Imposer une protection adaptée du stop d'urgence du moteur.	CLOS au 26/11/2014	CATS 18/12/2013 Une consultation est lancée sur une obligation réglementaire d'installer un tel dispositif (toutes divisions). Échéance : juin 2014.	CATS 26/11/2014 : le PVCCS 878/INF.01 a été présenté à la commission afin de modifier la division 227 pour imposer la mise en place d'une protection adaptée du stop d'arrêt d'urgence moteur. La recherche d'une norme ou d'un standard permettant de clairement répondre à la recommandation est en cours d'étude. Cette proposition de modification de texte a été validée par le PV CCS REG 884 du 05 novembre 2014. Publication d'un arrêté application au 01 janvier 2015.
MARION DUFRESNE	2013-R-055	ARMATEUR MARION DUFRESNE ET ARMATEURS	S'assurer que la documentation cartographique, notamment électronique et les instructions nautiques sont tenues à jour, étant souligné que le recours à cette documentation doit être fait avec le souci d'utiliser la meilleure source disponible dans la zone géographique fréquentée.	CLOS au 01/05/2014	01/05/2014 : Parution d'une procédure émise par l'armement de préparation du "passage plan" et des précautions à prendre pour la navigation dans les "eaux restreintes" dans le cadre du "Bridge manual". Cette procédure (Card N° bridge-120 version 3 et 121 version 2) décrit les opérations de préparation des voyages. En particulier, elle encadre avec précision le recours aux documents et équipements de navigation (radar, ECDIS, etc.).	



## Annexe E

### Enseignements tirés des rapports d'enquêtes simplifiés (RES) publiés en 2014

ENSEIGNEMENTS 2014		
Navires	Numéros	Objets
VIA EUROS	2014-E-01	Une intervention en urgence sur un circuit dont s'échappe de la vapeur exige une protection adaptée aux risques de brûlure.
NIDAGAS III / LA PELLE ADMIRAL 2	2014-E-02	Le pilote d'une embarcation de plaisance à moteur de plus de 4,5 kW (6 ch) doit détenir le permis de plaisance prévu sauf dans le cadre de la réglementation pour la formation agréée et la conduite accompagnée.
NIDAGAS III / LA PELLE ADMIRAL 2	2014-E-03	Les responsables des clubs nautiques doivent s'assurer que le personnel d'encadrement possède les qualifications et l'expérience nécessaire pour assurer la responsabilité des activités sollicitées (recommandations FFV).
NIDAGAS III / LA PELLE ADMIRAL 2	2014-E-04	Sur la rade de Marseille, l'augmentation du trafic maritime, commerce et plaisance, ainsi que l'évolution des usages et des comportements conduisent à la multiplication des situations à risque.
MAJESTY	2014-E-05	Le bon fonctionnement du tiller n'a pas été testé avant l'approche du port. L'utilisation de la barre à roue en entrée de port aurait été plus sécurisante.
MAJESTY	2014-E-06	À bord depuis peu, le patron n'avait pas une connaissance suffisante des particularités de l'entrée du port de Fécamp et du système de commande de barre de ce navire pour faire face à une situation d'urgence.
MAJESTY	2014-E-07	Le propulseur d'étrave aurait dû être démarré avant de franchir les jetées.
BOREE-AL	2014-E-08	Pour les armateurs : le DUP doit pouvoir être lu et compris par l'ensemble des membres d'équipage.
BOREE-AL	2014-E-09	Pour les patrons pêcheurs : lors de la manœuvre du train de pêche, le rappel de la consigne de s'éloigner des câbles lors de leur mise en tension aurait permis d'éviter l'accident.
BOREE-AL	2014-E-10	Pour les patrons pêcheurs : les procédures d'alerte SAR doivent être respectées, le CROSS géographiquement compétent doit être informé sans délai des accidents et événements de mer.
LE JADYS	2014-E-11	Les patrons de navires de pêche à la coquille Saint-Jacques sur le gisement du large de Saint-Brieuc doivent prendre en compte la nature des fonds à proximité du plateau rocheux de Barnouic.
FLORENCE DOMINIQUE	2014-E-12	Un compartimentage aurait permis de contenir l'invasion d'eau.
FLORENCE DOMINIQUE	2014-E-13	Les bordés des navires en bois doivent faire l'objet de contrôles réguliers et de réparations immédiates si nécessaire.
EXCALIBUR	2014-E-14	L'EXCALIBUR aurait dû signaler sa situation dégradée au CROSS spontanément.
EXCALIBUR	2014-E-15	La présence à bord d'un coupe-câble aurait permis de libérer le navire de sa croche.
EXCALIBUR	2014-E-16	Le BEA mer relève l'ano-malie du non déclenchement du radeau de sauvetage.
AN DIVELIOUR	2014-E-17	Il est important que l'historique précisant les conditions particulières d'exploitation puisse être entretenu.
AN DIVELIOUR	2014-E-18	La route suivie doit être adaptée aux conditions de mer et de chargement du navire.
AN DIVELIOUR	2014-E-19	Pour les armateurs des navires de pêche : leur navire devrait être doté, dès que possible, d'une balise de détresse de nouvelle génération équipée d'un GPS intégré (référence 2013-R-024 : navire TOIRETTE). Actuellement et selon l'Agence Nationale des Fréquences (ANFR), seulement 32% des navires de pêche disposent d'une balise avec un « récepteur GPS ».
ST HUBERT II	2014-E-20	Le test annuel de l'alarme voie d'eau ne garantit pas le bon fonctionnement de cette installation. Les contrôles avant appareillage devraient comprendre un test de cette alarme.
ST HUBERT II	2014-E-21	Dans ce cas, des photos illustrant les prescriptions relevées lors de la visite spéciale à sec auraient été utiles.
ST HUBERT II	2014-E-22	Le cloisonnement de ce type de navire (coque en bois de longueur inférieure à 12 m) est insuffisant.
ST HUBERT II	2014-E-23	Malgré le contrôle annuel du radeau de survie, son dispositif de déclenchement manuel n'a pas fonctionné.
PRINS BERNHARD	2014-E-24	L'incendie a pu être maîtrisé rapidement grâce à la présence à bord d'un officier connaissant bien le navire.
ANDRE LEDUC	2014-E-25	Le fonctionnement en mode dégradé de l'ouverture et de la fermeture des panneaux d'accès au trunk a créé les conditions de l'accident corporel.
SYMPHONIE DE LAMER	2014-E-26	Le port du VFI a permis au matelot d'être récupéré en toute sécurité.

SYMPHONIE DE LAMER	2014-E-27	Les conditions d'exploitation indiquées sur le permis de navigation semblent difficiles à respecter dans les conditions actuelles de la pratique autorisée de la pêche à la coquille Saint-Jacques en Baie de Saint-Brieuc (cf. notamment le rapport d'enquête concernant le naufrage du TI PIERRE, le 12 février 2013).
SYMPHONIE DE LAMER	2014-E-28	Le maintien à bord du matériel de pêche au chalut a contribué à la dégradation de la stabilité du coquiller.
PASCAL PAOLI	2014-E-29	Dans le cadre des opérations de chargement et de déchargement, la répartition des tâches et leur coordination entre le manutentionnaire et les services de l'armateur doivent faire l'objet d'une procédure écrite et respectée.
PASCAL PAOLI	2014-E-30	Un équipement de signalisation visuelle et sonore du recul du tracteur aurait permis au matelot de comprendre un instant plus tôt que la manœuvre n'était pas terminée.
PASCAL PAOLI	2014-E-31	L'intervention des pompiers dont la caserne est située à l'intérieur du GPMM aurait probablement permis de gagner du temps pour la prise en charge du blessé.
MÉDITERRANÉE	2014-E-32	Les marins nouvellement embarqués à bord des navires dont les emménagements sont situés en dessous du pont de franc-bord doivent être systématiquement formés à l'utilisation des portes étanches.
MÉDITERRANÉE	2014-E-33	Lorsque les portes étanches sont fermées par raison de sécurité, elles ne doivent pas être manipulées localement. Le cheminement d'un compartiment à l'autre doit être effectué par les escaliers, via le pont de franc-bord.
JOLENN	2014-E-34	À bord des petits navires (longueur de 12m), les conséquences d'accidents ou d'avaries, mais également d'incidents relativement mineurs peuvent être aggravées par la difficulté de circulation dans les emménagements et la machine.
ATTALAYA-BERRIA	2014-E-35	L'embarquement de flèches de marquage potentiellement dangereuses et leur utilisation par des personnels non-marins, peu habitués aux mouvements des navires, peut s'avérer très risqué si des précautions drastiques ne sont pas prises.
ATTALAYA-BERRIA	2014-E-36	Les chaussures non antidérapantes portées par la personne embarquée n'étaient pas adaptées.
GIROLATA 1 et un catamaran	2014-E-37	Une information précise doit être fournie lors de la location par le loueur au locataire sur les risques liés à l'occupation du plan d'eau, notamment le trafic aux abords du port de la Pointe Rouge.
GIROLATA 1 et un catamaran	2014-E-38	La visibilité limitée sur l'arrière des travers depuis la passerelle du GIROLATA 1 doit être compensée par une veille adaptée.
GIROLATA 1 et un catamaran	2014-E-39	Une veille visuelle et auditive appropriée adaptée aux circonstances et conditions existantes doit être assurée par tous les navires de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.
GIROLATA 1 et un catamaran	2014-E-40	L'attention doit être portée sur le développement du service saisonnier des vedettes à passagers dans le secteur de la Pointe Rouge et plus généralement dans la rade de Marseille eu égard aux autres activités présentes sur le plan d'eau.
FRANCOIS CECILE	2014-E-41	Aux armateurs et aux patrons des navires de pêche : de ne prendre la mer qu'avec ses titres de sécurité en cours de validité (décret 84-810 du 30 août 1984 modifié art 4).
SCUDERIA	2014-E-42	Aux capitaines et aux hommes de quart : qu'il convient de mettre en fonction systématiquement les alarmes sonores et visuelles de l'ensemble des équipements de sécurité et d'aide à la navigation, et en particulier du système d'alarme de vigilance de quart à la passerelle même dans les situations où la navigation semble être sécurisée.
SCUDERIA	2014-E-43	Aux capitaines et aux hommes de quart : qu'ils doivent utiliser « tous les moyens disponibles qui sont adaptées aux circonstances et conditions existantes » et effectuer des corrélations entre les informations fournies par les aides à la navigation.
SCUDERIA	2014-E-44	À l'armateur des navires armés à la pêche au large : de veiller au respect des temps de pause à l'issue d'une période de 6 heures de travail (art 19 du Décret n°2005-305 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail des gens de mer)
MOUSETRAP	2014-E-45	La nécessité d'un chef de projet responsable de la coordination de toutes les étapes de la réalisation d'un yacht de grande plaisance
MOUSETRAP	2014-E-46	L'intégration d'un arceau de sécurité sur le flybridge des yachts de grande plaisance permettrait de protéger l'équipe de quart en cas de démantage
MOUSETRAP	2014-E-47	Il appartient aux capitaines de yachts de grande plaisance de s'assurer que leurs équipiers respectent impérativement le domaine d'emploi spécifié.
L'ENFANT SORCIER	2014-E-48	La navigation dans les abords immédiats de stations balnéaires implique une veille attentive.
L'ENFANT SORCIER	2014-E-49	Dans les « briefings » de mise en route par les loueurs, l'accent doit être mis sur l'extrême dangerosité de la baignade au large au-delà des 300 mètres, dans les zones de navigation fréquentées.
NINJA II	2014-E-50	La présence du groupe moto-hydraulique à essence à l'intérieur d'un espace confiné comme la timonerie a contribué à l'explosion, au moment de l'ouverture du bouchon, en l'absence de mesures préventives.

NINJA II	2014-E-51	Un deuxième extincteur, situé hors de la timonerie, aurait permis de lutter plus efficacement contre l'incendie.
LE SOLEAL	2014-E-52	Surveiller en permanence les indications du sondeur dans les passages délicats, notamment lorsqu'ils sont peu ou pas fréquentés.
LE SOLEAL	2014-E-53	Redoubler de vigilance pour l'exploitation des cartes dont la bathymétrie est particulièrement ancienne.
CONDOR RAPIDE	2014-E-54	Le port d'un casque avec jugulaire aurait certainement permis de protéger plus efficacement la tête du marin lors de sa chute.
CONDOR RAPIDE	2014-E-55	La qualité médiocre des communications entre la passerelle et la plage arrière (matériel utilisé, phraséologie employée) n'a pas permis, apparemment, d'avoir la rapidité es-comptée pour effectuer la manœuvre adéquate.
CYGOGNE	2014-E-56	Une centrale de détection incendie, si elle avait été présente à bord, aurait permis d'alerter plus précocement l'homme de quart et le reste de l'équipage. Elle serait souhaitable sur les navires anciens.
DUBAI FAITH	2014-E-57	La qualité de la transmission de l'information entre capitaine et pilote et entre pilotes est un élément de base de la sécurité des manœuvres portuaires.
DUBAI FAITH	2014-E-58	La capacité de manœuvre du DUBAI FAITH n'a pas été suffisamment appréciée par le pilote compte tenu de la hauteur d'eau et du courant.
DUBAI FAITH	2014-E-59	Une étude des risques de collision des navires avec les ouvrages ou les outillages portuaires permettrait, dans le cadre des Documents Uniques de Prévention des risques des entreprises ou organismes concernés, de rechercher des mesures de prévention pertinentes.
TORIG RU 2	2014-E-60	La réserve de stabilité et la hauteur de franc-bord étaient insuffisantes en situation normale et a fortiori en situation dégradée.
TORIG RU 2	2014-E-61	Le périmètre du DUP pour les navires de pêche polyvalents a vocation à prendre en compte les risques liés aux différents métiers pratiqués.
TORIG RU 2	2014-E-62	Les utilisateurs de VFI à flottabilité additionnelle doivent pratiquer régulièrement des autocontrôles pour s'assurer du bon fonctionnement du matériel (voir information disponible sur le site internet de l'institut maritime de prévention : <a href="http://www.imp-orient.com">www.imp-orient.com</a> ).
L'EMERAUDE I et PRASIDENT	2014-E-63	Pour assurer la veille permanente en passerelle ou réaliser l'opération de transfert de combustible, le patron aurait dû mobiliser un de ses hommes d'équipage.
LES 6 FRERES DE LUCIE	2014-E-64	Dès que le filet est pris dans une hélice, ou dans des situations d'urgence (mauvais temps à proximité de la côte ou des hauts fonds), il convient d'avoir le réflexe de mouiller l'ancre qui doit être en état et disponible rapidement.
LES 6 FRERES DE LUCIE	2014-E-65	La vigilance doit être accrue lors des opérations de relevage ou de calage des filets dans une zone rendue dangereuse par des conditions météorologiques dégradées.
LES 6 FRERES DE LUCIE	2014-E-66	Une remorque adaptée aux caractéristiques de son navire doit être disponible à bord.
LE PAPILU	2014-E-67	En l'absence de certitude quant à l'origine des perforations constatées sur la coque, malgré un choc ressenti en mer, il n'est pas possible de dégager un enseignement à ce propos. Avant appareillage, par exemple, un contrôle visuel de la coque aurait pu permettre d'identifier une situation anormale.
LE PAPILU	2014-E-68	L'exploitation des fonctionnalités et des alarmes sonores et visuelles des appareils d'aide à la navigation (radar, sondeur) aurait alerté le patron du risque encouru.
STANG	2014-E-69	En absence de visibilité (brume), le GPS et la carte marine sont nécessaires.
STANG	2014-E-70	Le port d'une brassière de sauvetage homologuée, dans les conditions rencontrées, améliore fortement les chances de survie.
ARAFENUA	2014-E-71	Tout navigateur qui constate un écart entre la réalité observée et les informations présentées dans les cartes et ouvrages est invité à le signaler : - au coordonnateur national délégué (CND) de la zone concernée dont les coordonnées figurent sur le site internet du SHOM ( <a href="http://www.shom.fr/les-services-en-ligne/information-nautique/avertissements-urgents-de-navigation/">www.shom.fr/les-services-en-ligne/information-nautique/avertissements-urgents-de-navigation/</a> ), si cet écart doit être porté à la connaissance des navigateurs dans les délais les plus brefs car il conditionne la sécurité de la navigation ; - directement au SHOM (par le site de remontées d'information ( <a href="http://infonaut.data.shom.fr/">http://infonaut.data.shom.fr/</a> ) ou par courriel adressé à <a href="mailto:nautique@shom.fr">nautique@shom.fr</a> ), si l'écart constaté ne justifie pas l'émission d'un avertissement urgent aux navigateurs.
PANAMERA	2014-E-72	Aux armateurs : le suivi de l'état de la coque et des structures attachées des navires appartenant à des armements qui ne disposent pas de savoir-faire propres doit être confié au niveau des examens et travaux à des chantiers ou ateliers reconnus par les professionnels pour leurs compétences.
PANAMERA	2014-E-74	Aux patrons des navires de pêche : des exercices de sécurité, incluant la lutte contre les voies d'eau, doivent être réalisés périodiquement. Les possibilités et limites des différents moyens de lutte doivent en particulier être connues.

PANAMERA	2014-E-75	À tous les acteurs de l'entretien du navire et de son suivi (armateur, Bureau Veritas, Affaires maritimes, chantiers) : loin de se contenter d'exercer à minima chacun ses prérogatives propres, tous les acteurs concernés doivent échanger et coopérer pleinement dans le souci du maintien du navire en bon état.
LE SQUALE II et GWENVIDIK	2014-E-76	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 de la COLREG - Veille).
LE SQUALE II et GWENVIDIK	2014-E-77	L'activation des alarmes anticollision participe à l'application de la règle 5 de la COLREG.
LE SQUALE II et GWENVIDIK	2014-E-78	Un compartimentage aurait sans doute permis de contenir l'invasissement d'eau (cf. notamment les rapports du BEAmer : LE PETIT COMÉDIEN, LA LICORNE, FLORENCE DOMINIQUE).
BAIE DES ANGES	2014-E-79	La présence à bord d'un mécanicien, conformément à la décision d'effectif, aurait permis une meilleure gestion de la panne de commande de la machine, tout particulièrement en situation dégradée.
BAIE DES ANGES	2014-E-80	L'absence de port, dès l'échouement, d'une combinaison de survie ou d'une brassière aurait pu aggraver les conséquences de cet événement.
BAIE DES ANGES	2014-E-81	Une pratique périodique du mouillage, à l'initiative du patron, lui aurait permis, ainsi qu'à son équipage, d'en être plus familier.
LE SOLEIL	2014-E-82	Pour les patrons-pêcheurs à la coquille Saint-Jacques : 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 ; ne pas utiliser des équipements qui sont inadaptés à l'usage prévu : eau de mer, surcharges ponctuelles, efforts transversaux ou de torsion ; d'une manière générale, s'assurer que les normes de sécurité soient bien prises en compte lorsqu'ils décident de modifier le gréement de pêche et de prendre conseil auprès des personnes ou entités compétentes.
L'OKEANOS	2014-E-83	Il convient que le patron effectue un suivi de la navigation avec attention et rigueur, quand celle-ci est effectuée dans des zones à risques
L'OKEANOS	2014-E-84	Le compartimentage des navires de pêche, même anciens, est souhaitable.
ALEXIS	2014-E-85	Les paramètres météo (diffusion CROSS) et océanographiques, au regard des caractéristiques du navire, doivent être pris en compte lors de la planification du voyage.
ALEXIS	2014-E-86	Un compartimentage aurait sans doute permis de contenir l'invasissement d'eau (cf. notamment les rapports du BEAmer : LE PETIT COMÉDIEN, LA LICORNE, FLORENCE DOMINIQUE). Par ailleurs une vigilance particulière est à apporter à l'état de corrosion des carvelles.
ALEXIS	2014-E-87	La ligne de mouillage doit être disponible et pouvoir être rapidement mise en œuvre et la procédure maîtrisée.
ALEXIS	2014-E-88	L'éclairage du navire a permis de localiser rapidement le naufragé à proximité.
PENN KALET	2014-E-89	Le port du VFI en opérations de pêche a permis au marin d'être récupéré plus facilement.
PENN KALET	2014-E-90	La bonne coordination à bord, dans le respect d'une procédure connue de récupération d'homme à la mer (DUP), a permis de sauver rapidement le marin.
PENN KALET	2014-E-91	L'information du CROSS compétent doit être respectée et faite dès que possible.
GUYENNE	2014-E-92	Il est nécessaire, en toutes circonstances, d'observer un temps de ventilation suffisant avant tout lancement de chaudière à brûleur.
GUYENNE	2014-E-93	En référence au Code des Transports Article R.1621-12 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre : « Les autorités de l'État et de ses établissements publics ainsi que celles des collectivités territoriales pour les services de transport et les infrastructures dont elles ont la charge, informent sans délai le bureau d'enquêtes compétent des événements, accidents ou incidents mettant en cause gravement la sécurité des personnes, notamment lorsqu'ils impliquent les transports effectués par des professionnels. Pour l'exercice de leurs missions, les bureaux d'enquêtes peuvent faire appel à l'ensemble des services de l'État compétents dans leurs domaines respectifs. »

## Annexe F

### Coopération internationale Principaux événements de mer 2014

Pays-Bas :

M/V *VICTORIABORG* (IMO 9234276 - pavillon Pays-Bas) : chute à la mer sans conséquences graves, le 9 janvier 2014, d'un technicien au moment de quitter le navire alors au mouillage devant Saint-Malo en raison d'une série d'avaries subies fin décembre 2013. Pas d'enquête de sécurité maritime mais notification par le *BEA*mer dans la base de données EMCIP.

Libéria :

M/V *LOA* (IMO 9290804 - pavillon Libéria) : chute à la mer d'un marin philippin, le 21 janvier 2014 en sortie du port du Havre dans le chenal d'accès en voulant remettre en place l'échelle de pilote (1 victime), enquête de sécurité maritime conduite par le LISCR, bureau d'enquêtes du Libéria et notification par le *BEA*mer dans la base de données EMCIP.

Espagne :

M/V *LUNO* (IMO 9106986 - pavillon Espagne) : échouement avec perte totale le 5 février 2014 à l'entrée du port de Bayonne. Équipage évacué par hélicoptère. Enquête de sécurité maritime conduite à titre principal par la *Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos* et conjointement avec le *BEA*mer.

Malte :

M/V *STRAITVIEW* (IMO 9391127 - pavillon Malte) : avarie de l'appareil à gouverner le 8 février 2014 peu après avoir quitté le port de Brest dans les eaux territoriales. Pris en remorque pour revenir sur Brest puis réparations effectuées en cale sèche. Enquête de sécurité maritime conduite par le *Marine Safety Investigation Unit*.

Danemark :

M/V *SVENDBORG MAERSK* (IMO 9146467 - pavillon Danemark) : perte de conteneurs le 14 février 2014 au large d'Ouessant au cours de la tempête *Ulla* de 517 conteneurs sur son trajet de Rotterdam à Malaga. Enquête de sécurité maritime conduite par le *Danish Maritime Accident Investigation Branch*.

Malte :

M/V *CELEBRITY INFINITY* (IMO 9189421 - pavillon Malte), avarie électrique le 13 mai 2014 dans le chenal en sortie du port du Havre. Pas d'enquête de sécurité maritime mais notification par le *Marine Safety Investigation Unit* dans la base de données EMCIP.

Antigua et Barbuda :

M/V *HANS LEHMANN* (IMO 9406702 - pavillon Antigua et Barbuda) : marin blessé à bord le 6 juillet 2014, en dehors des eaux territoriales, évacué par hélicoptère sur l'hôpital de Brest.

Panama :

M/V *CGG ALIZE* (IMO 9178159 - pavillon France) : disparition en mer d'un marin philippin le 6 juillet 2014 pendant le voyage entre les USA et le Panama. Information de l'événement reçu du département des investigations des accidents maritimes rattaché à l'Autorité maritime du Panama. Pas d'enquête de sécurité maritime mais notification par le *BEAmer* dans la base de données EMCIP.

Grande-Bretagne :

M/V *BARFLEUR* (IMO 9007130 - navire à passagers / RoRo cargo, longueur 167 m, pavillon France) : contact avec les chaînes du bac à chaînes « Sand Banks Ferry », le 16 juillet 2014 dans le port de Poole ; enquête de sécurité maritime conduite par le *Marine Accident Investigation Branch*.

Chypre :

M/V *SAINT GEORGE* (IMO 9452323 - pavillon Chypre) : abordage avec M/V *CAPE LIMBOH* (OMI 9265378 - pavillon France), le 22 juillet 2014 dans le port de Douala lors de la manœuvre d'accostage du M/V *SAINT GEORGE*. Pas d'enquête de sécurité maritime conduite mais une notification par le *Marine Accident Investigation Service* dans la base de données EMCIP.

Malte :

M/V *STARA PLANINA* (IMO 9381873 - pavillon Malte) : décès d'un marin bulgare à bord du navire en opérations commerciales à quai à Montoir-de-Bretagne le 2 août 2014. Enquête de sécurité maritime conduite par le *Marine Safety Investigation Unit*.

Grande-Bretagne :

M/V *PRIDE OF CANTERBURY* (IMO 9007295 - pavillon Grande-Bretagne) : incendie le 29 septembre 2014 dans le compartiment machine à bord du navire à passagers à son entrée à Calais. Pas d'enquête de sécurité maritime mais notification par le *Marine Accident Investigation Branch* dans la base de données EMCIP.

Pays-Bas :

M/V *PRINS* (IMO 8651087 - pavillon Pays-Bas) : chavirage d'une barge de 54 m dans le port de Diélette, le 5 octobre 2014. Pas d'enquête de sécurité maritime mais notification de l'événement par le *Dutch Safety Board* dans la base de données EMCIP.

#### Gibraltar :

M/V *ESHIPS DANA*, (IMO 9506186 - pavillon Gibraltar) : échouement sans gravité d'un gazier, longueur 116 m, suite à une rupture d'amarres, le 10 octobre 2014, en Gironde dans le secteur du bec d'Ambès. Pas d'enquête de sécurité maritime mais notification de l'événement par le *Marine Accident Investigation Compliance Officer* dans la base de données EMCIP.

#### Pays-Bas :

M/V *LADY ANNA* (IMO 9624811 - pavillon Pays-Bas), cargo d'une longueur de 88 m / S/V *SODEBO ULTIM* (pavillon France) voilier d'une longueur de 31 m : abordage, le 2 novembre 2014, dans le dispositif de séparation de trafic d'Ouessant, la nuit qui a suivi le départ de la route du Rhum du port de Saint-Malo. Pas d'enquête de sécurité maritime mais notification de l'événement par le *Dutch Safety Board* dans la base de données EMCIP.

#### Turquie :

M/V *UN TRIESTE* (IMO : 9322437 - pavillon Turquie), RoRo cargo d'une longueur de 193 m / S/V *MANITOBA* (pavillon France), abordage, le 16 novembre 2014 en Mer Méditerranée. Le voilier a eu le mat cassé et une voie d'eau à bord. Pas d'enquête de sécurité maritime mais notification par le *BEAMer* dans la base de données EMCIP.

#### Chypre :

M/V *PETERPAUL* (IMO : 9163269 - pavillon Chypre), chimiquier, longueur 175 m, / F/V *RUPELLA* (pavillon France) navire de pêche, longueur 16,30 m : abordage le 18 novembre 2014 à 30 milles au sud-ouest de la Pointe de Grave. Pas de dégâts sur M/V, dégâts légers sur le F/V. Pas d'enquête de sécurité maritime mais notification par le *BEAMer* dans la base de données EMCIP.

#### Espagne :

F/V *SAFRAN* (pavillon Espagne) navire de pêche longueur 17 m : naufrage le 30 novembre 2014 à 30 milles au large de Bayonne en SRR Française suite à une voie d'eau, deux marins disparus.





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.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr)  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)



FRANCE  
2009092411