



Rapport d'enquête

**Abordage entre les navires de pêche MANGA REVA et L'OCARINA
le 13 juillet 2021, au large du Guilvinec
(un navire coulé, un marin blessé)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié: mai 2022

Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du Code des transports, notamment ses articles L.1621-1 à L.1622-2 et R.1621-1 à R.1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre et portant les mesures de transposition de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes ainsi qu'à celles du « Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents » de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), et du décret n° 2010-1577 du 16 décembre 2010 portant publication de la résolution MSC 255(84) adoptée le 16 mai 2008.

Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du *BEA*mer sur les circonstances et les causes de l'événement analysé et propose des recommandations de sécurité.

Ce rapport n'a pas été rédigé, en ce qui concerne son contenu et son style, en vue d'être utilisé dans le cadre d'actions en justice.

Conformément aux dispositions susvisées, l'analyse de cet événement n'a pas été conduite de façon à établir ou attribuer des fautes à caractère pénal ou encore à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives à caractère civil. Son seul objectif est d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires et d'en tirer des enseignements susceptibles de prévenir de futurs sinistres du même type. En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

1	Résumé	Page	4
2	Informations factuelles		
2.1	Contexte	Page	4
2.2	Navires	Page	4
2.3	Équipages	Page	5
2.4	Accident	Page	6
2.5	Intervention	Page	7
3	Exposé	Page	7
4	Analyse	Page	10
4.1	L'abordage du MANGA REVA par L'OCARINA	Page	10
4.1.1	Défaut de veille sur le navire MANGA REVA	Page	10
4.1.2	Défaut de veille sur le navire L'OCARINA	Page	12
5	Conclusions	Page	13
6	Enseignements	Page	14
7	Recommandations	Page	14
	Annexes		
A.	Liste des abréviations	Page	15
B.	Décision d'enquête	Page	16
C.	Cartographie relevé AIS	Page	17

1 Résumé

Le 13 juillet 2021 à **03h15** le chalutier MANGA REVA appareille du Guilvinec pour se rendre sur la zone de pêche à la langoustine située à 14 milles du port. Vingt minutes plus tard le chalutier L'OCARINA appareille à son tour pour se rendre sur les mêmes lieux de pêche.

À **05h40**, le MANGA REVA arrive sur zone et change de cap pour mettre à l'eau son train de pêche, l'équipage se trouve sur le pont de travail pour procéder à cette manœuvre. Le patron effectue un tour d'horizon de la situation sur l'eau avant de descendre les rejoindre. Il voit un navire qui fait route vers lui, il se trouve à moins d'un mille, il estime que ce navire l'a vu et qu'il va manœuvrer. Il descend aux commandes du treuil. Les matelots se trouvent à leur poste près du tableau arrière de chaque bord. Le navire est sous pilote automatique, personne n'assure la veille en passerelle. Le pont de travail est un pont couvert, il n'y a donc aucune visibilité latérale.

Le deuxième navire, L'OCARINA est en route. Le patron et un matelot se reposent au poste d'équipage. L'autre matelot, qui assure le quart, le quitte momentanément pour descendre sur le pont. Ce navire est donc lui aussi laissé sans veille durant quelques minutes.

La route de L'OCARINA croise alors la route du MANGA REVA qui entre temps a changé de cap.

L'OCARINA aborde le MANGA REVA sur son flanc tribord arrière. Le MANGA REVA se remplit d'eau et sombre. Les membres d'équipage sont tous récupérés par un autre navire présent sur zone.

2 Informations factuelles

2.1 Contexte

Le MANGA REVA et L'OCARINA sont des navires en 2^{ème} catégorie de navigation (moins de 200 milles d'un port ou d'un abri - voyage de moins de 600 milles) armés à la pêche côtière (marée inférieure ou égale à 4 jours). Les patrons sont armateurs de leurs navires.

2.2 Navires

- Nom : MANGA REVA
- Immatriculation : GV 730707
- Longueur hors-tout : 15,90 m

- Largeur : 5,85 m
- Jauge brute (UMS) : 43,9
- Propulsion : 235 kW
- Coque : bois
- Mise en service : 05/04/1991



© Photo Armateur



© Photo BEAmer

- Nom : L'OCARINA
- Immatriculation : GV 730709
- Longueur hors-tout : 15,50 m
- Largeur : 5,90 m
- Jauge brute (UMS) : 65,02
- Propulsion : 256 kW
- Coque : bois
- Mise en service : 22/04/1991

Le jour de l'abordage les permis de navigation sont en cours de validité. Le MANGA REVA et L'OCARINA sont des navires en bon état.

2.3 Équipages

MANGA REVA

L'équipage est constitué d'un patron-mécanicien et de deux matelots, ce qui est conforme au permis d'armement.

Le patron-mécanicien est âgé de 43 ans, il a une expérience de 23 ans de navigation depuis la fin de ses études dont 5 ans dans la fonction de patron. Il est armateur depuis le 6 janvier 2020. Il est titulaire du brevet de capitaine 200 pêche et du brevet de mécanicien 250 kW. Sa visite d'aptitude médicale est valide jusqu'au 30 novembre 2021.

Le premier matelot est âgé de 51 ans, il est titulaire du certificat de fin d'études d'apprentissage maritime pêche. Il a 37 ans d'expérience à la pêche. Sa visite d'aptitude médicale est valide jusqu'au 14 février 2023.

Le deuxième matelot est âgé de 48 ans, il est titulaire du certificat de matelot pont et du brevet de mécanicien 250kW. Il a 32 ans de navigation à la pêche. Sa visite d'aptitude médicale est valide jusqu'au 31 octobre 2021.

Un passager est également à bord. Son embarquement n'a pas été déclaré aux affaires maritimes préalablement à l'appareillage. Cela est requis lors de l'embarquement d'un passager sur un navire de pêche. Le BEAmer a interviewé le passager qui a été marqué par les événements.

L'OCARINA

L'équipage est constitué d'un patron, d'un mécanicien et d'un matelot, ce qui est conforme au permis d'armement.

Le patron est âgé de 33 ans, il a 14 ans de navigation à la pêche avec 10 ans d'expérience dans la fonction de patron. Il est armateur depuis 6 ans. Il est titulaire du brevet de capitaine 200 pêche et du brevet de mécanicien 750 kW. Sa visite d'aptitude médicale est valide jusqu'au 31 août 2021.

Le mécanicien est âgé de 32 ans, il est titulaire du brevet de mécanicien 750 kW. Il a 15 ans d'expérience de navigation dont un an et demi sur ce navire. Sa visite d'aptitude médicale est valide jusqu'au 28 février 2022.

Le matelot est âgé de 25 ans, il est titulaire du certificat de matelot pont et du brevet de mécanicien 250 kW. Il a cinq ans d'expérience. Sa visite d'aptitude médicale est valide jusqu'au 30 septembre 2021. Il vient d'embarquer deux jours auparavant sur ce navire.

2.4 Accident

Heure locale (TU + 2)

Un abordage s'est produit le **mardi 13 juillet 2021 à 5h49** à 13,5 milles dans l'ouest de la pointe de Penmarc'h entre le navire L'OCARINA et le navire MANGA REVA.

La visibilité est bonne ; le vent est de sud-ouest d'environ 15-20 nœuds, mer avec clapot.

Les deux navires avaient appareillé du port du Guilvinec 1h30 auparavant à 20 minutes d'intervalle.

L'étrave de L'OCARINA, qui est en route, a heurté la coque du MANGA REVA en pêche, sur son tribord arrière provoquant une brèche importante en-dessous de la ligne de flottaison au niveau

du compartiment machine. La voie d'eau a entraîné le naufrage rapide du MANGA REVA dont les trois membres d'équipage et le passager ont été récupérés par un autre navire de pêche présent sur zone, un des matelots a été légèrement blessé. L'OCARINA qui a subi des dégâts mineurs est rentré par ses propres moyens au port du Guilvinec.

2.5 Intervention

Heure locale (TU + 2)

05h51, Le chalutier MANGA REVA alerte, par VHF, le CROSS Étel qu'il vient d'être abordé par le chalutier L'OCARINA et qu'il est en train de couler. Il y a un blessé à bord, les trois membres d'équipage et le passager vont abandonner le navire et monter à bord du radeau de survie.

06h11, Les quatre naufragés ont été récupérés par le navire de pêche OKEANOS.

06h17, Une communication est établie entre l'OKEANOS, le CCMM et le CROSS Étel. Le médecin régulateur préconise un accueil à quai du blessé.

06h24, Une nouvelle communication est établie entre l'OKEANOS, le CCMM et le CROSS Étel. Le médecin confirme la prise en charge à quai du blessé.

06h33, Le CROSS Étel engage SNS 093 PRINCE D'ECKMUL pour un éventuel remorquage du MANGA REVA.

06h44, le chalutier MANGA REVA sombre. Lorsque le navire s'enfonce, quelques débris remontent en surface et des traces d'irisation apparaissent.

08h11, L'OKEANOS et L'OCARINA sont à quai. Le blessé est pris en charge par un VSAV et conduit à l'Hôtel Dieu de Pont l'Abbé.

3 Exposé

Heure locale (TU + 2)

Le 13 juillet 2021

À **03h15**, le chalutier MANGA REVA appareille du Guilvinec pour rejoindre sa zone de pêche à la langoustine dite «l'Eco» située à 14 milles du port. Il fait route au 260°.

À 03h37, le chalutier L'OCARINA appareille à son tour pour se rendre sur la même zone de pêche. Il fait également un cap proche du 260°.

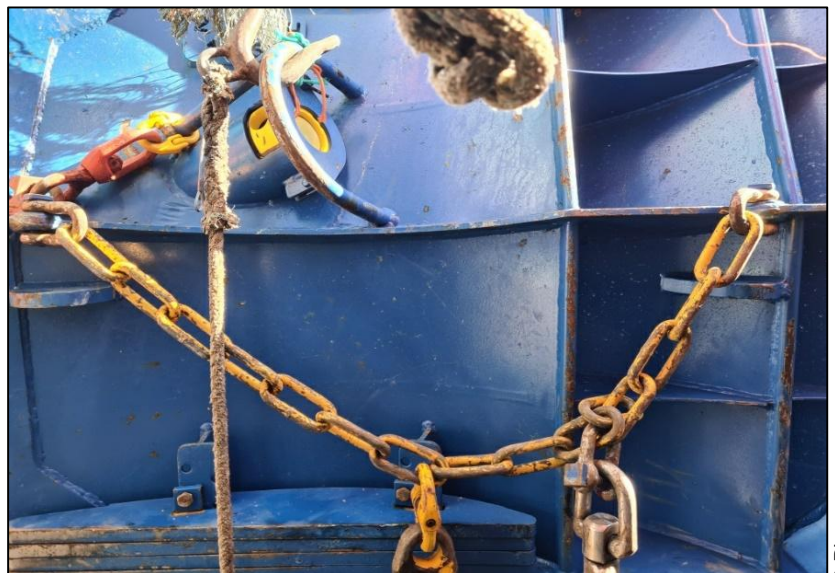
À 05h44, le MANGA REVA et L'OCARINA sont sur leur zone de pêche à 13,5 milles dans le 252 de Penmarc'h et suivent des routes parallèles.

À 05h45, le patron du MANGA REVA qui vient de remplacer le matelot de quart à la passerelle, allume ses feux de pêche et les projecteurs du pont de travail. Il hisse dans la mâture les marques de pêche et effectue un tour d'horizon. Il voit un navire qui se trouve à moins d'un mille, L'OCARINA qui fait route vers lui. Il estime que ce navire l'a vu et qu'il va manœuvrer. Il change de route pour passer d'un cap à l'ouest à un cap au nord et réduit sa vitesse en vue de mettre à l'eau son train de pêche (voir le tracé des routes en annexe C).

Il descend sur le pont arrière afin de manœuvrer les commandes hydrauliques du treuil, les deux matelots se positionnent chacun d'un côté bâbord et tribord près des potences pour la mise à l'eau des panneaux de chalut. Le patron file les funes à la longueur souhaitée et il bloque les freins du treuil.

Un passager est également présent en tant qu'observateur. Le navire est sous pilote automatique, personne n'assure la veille en passerelle. Le pont de travail est un pont couvert, il n'y a donc aucune visibilité latérale.

Sur L'OCARINA, le patron et un matelot se reposent au poste équipage. Le deuxième matelot assure le quart. Le navire est en approche du point fixé par le patron où le matelot de quart doit réveiller l'ensemble de l'équipage pour mettre en pêche. Avant cela, le matelot descend sur le pont de travail afin de préparer le matériel de pêche, il doit positionner sur les panneaux de chalut les sondes donnant l'écartement et la profondeur du chalut.¹



Panneau avec capteur

© Photo BEAmer

¹ Les capteurs d'écartement sont placés sur les panneaux tribord, bâbord afin de surveiller l'écartement des panneaux du chalut. Ils communiquent entre eux à l'aide de signaux acoustiques. Le capteur qui est sur le panneau bâbord communique avec les capteurs tribord, puis envoie les données de distance au navire. Les capteurs enregistrent également le tangage, le roulis, la température de l'eau et la profondeur du capteur. Cela donne une vision globale de la performance de chaque panneau. Il est possible de savoir si l'un des panneaux tombe à plat pendant le chalutage ou si les panneaux se croisent. Les capteurs d'écartement peuvent être installés sur tous les types de chaluts utilisant des panneaux.

Le navire est laissé sans veille durant les quelques minutes que nécessitent cette opération. Au préalable le matelot a effectué un tour d'horizon. Il a bien perçu que le MANGA REVA était également en route à un mille devant et suivait un cap identique.

Ainsi, alors que L'OCARINA est sur l'arrière du travers tribord, le MANGA REVA vient en grand à droite et les deux navires sont désormais en route de collision ; L'OCARINA fait route à 8,5 nœuds, et il met 3 minutes et 45 secondes pour rejoindre le MANGA REVA.

À 05h49, L'OCARINA aborde le MANGA REVA sur son tribord arrière. Le prolongement de la quille de L'OCARINA forme une sorte de rostre métallique qui fracture la coque du MANGA REVA sous la ligne de flottaison, provoquant une voie d'eau importante dans le compartiment machine. Un matelot du MANGA REVA est projeté contre la potence, il perd momentanément connaissance, il est blessé au cuir chevelu. Le MANGA REVA se remplit d'eau malgré la mise en route des pompes d'assèchement par le patron.

À 05h51, le MANGA REVA signale au CROSS Étrel qu'il a été abordé par le navire L'OCARINA, qu'il est en train de sombrer et que l'équipage va évacuer le navire. Un des deux radeaux de survie est déployé. Les trois membres d'équipage et le passager montent dans le radeau grâce à l'échelle de coupée, préalablement mise en place. Le matelot blessé doit être assisté pour réussir à embarquer.



© Photo Armateur



© Photo Armateur



© Photo Armateur

4 Analyse

La méthode retenue pour cette analyse est celle qui est préconisée par la Résolution A28 / Res 1075 de l'OMI « directives destinées à aider les enquêteurs à appliquer le code pour les enquêtes sur les accidents (Résolution MSC 255 (84)) ».

Le BEAMer a établi la séquence des événements ayant entraîné l'accident, à savoir :

1. L'abordage du MANGA REVA par L'OCARINA

Dans cette séquence, les événements dits perturbateurs (événements déterminants ayant entraîné les accidents et jugés significatifs) ont été identifiés.

Ceux-ci ont été analysés en considérant les éléments naturels, matériels, humains et procéduraux afin d'identifier les facteurs ayant contribué à leur apparition ou ayant contribué à aggraver leurs conséquences (**facteurs contributifs**). Parmi ces facteurs, ceux qui faisaient apparaître des problèmes de sécurité présentant des risques pour lesquels les défenses existantes étaient jugées inadéquates ou manquantes ont été mis en évidence (**lacunes de sécurité**).

Les facteurs sans influence sur le cours des événements ont été écartés, et seuls ceux qui pourraient, avec un degré appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits ont été retenus.

4.1 L'abordage du MANGA REVA par L'OCARINA

4.1.1 Le défaut de veille sur le navire MANGA REVA

Lorsque le chalutier MANGA REVA arrive sur leurs lieux de pêche, le patron ordonne la mise à l'eau des chaluts. Cette opération nécessite la présence de trois membres d'équipage sur le pont de travail, ce qui correspond, dans le cas de ce navire, à la totalité de l'effectif composé d'un patron et de deux matelots.

Avant de descendre sur le pont de travail, le patron du MANGA REVA sait qu'il va laisser le navire sans veille durant l'opération de mise à l'eau du chalut. Cependant, il ne prend pas le temps d'appeler le navire L'OCARINA, avec lequel il fera une route de collision après son changement de cap. Ce manque d'anticipation constitue un événement perturbateur.

Problématique de l'effectif

Rappel réglementaire

Convention Colreg (Règlement international pour prévenir les abordages en mer)

Règle 5 - Veille

« 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. »

Code des transports article L. 5522-2

"tout navire doit avoir à bord un effectif de marins suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité du navire et des personnes à bord ainsi que le respect des dispositions relatives à la durée du travail et aux repos"

Le permis d'armement du chalutier MANGA REVA prévoit un effectif de trois membres d'équipage: un patron, un mécanicien et un matelot ou un patron mécanicien et deux matelots. Le jour de l'abordage l'équipage était composé d'un patron mécanicien et de deux matelots, un passager non déclaré se trouvait également à bord. L'effectif présent à bord était donc conforme au permis d'armement. Cependant, cet effectif a été établi en fonction de critères de sécurité mais également de contraintes économiques. Le bilan financier du navire est nécessairement moins bon avec un effectif de quatre marins. Mais un effectif à trois n'est pas sans conséquence sur la tenue de la veille. En effet, pour la mise à l'eau du chalut les trois membres d'équipage doivent se trouver sur le pont de travail, il n'y a alors plus personne pour assurer la veille à la passerelle. Cette situation est aggravée par l'absence de visibilité latérale sur la plage arrière due au pont couvert. La DDTM 29 souligne que lors du dépôt de la demande de permis d'armement, la description de l'organisation du quart faisait état d'une veille permanente.

Une ancienne instruction DRAM Bretagne du 11 avril 2006 précise le traitement des demandes de visa sur les décisions d'effectif. Son annexe laisse la possibilité d'un effectif à trois marins en pêche côtière en 2ème catégorie de navigation, conditionnée par la mise en place d'équipements de sécurité supplémentaires. La DDTM 29 s'appuie sur ces préconisations pour viser les demandes d'effectif. Les permis d'armement de L'OCARINA et du MANGA REVA imposent tous deux l'installation de moyens de surveillance du local machine (détecteur incendie et caméra de surveillance), afin d'améliorer les conditions de tenue de la veille en passerelle avec un équipage à trois.

Considérant cet accident, si l'installation de moyens de surveillance de la machine paraît nécessaire, le BEA mer estime que la réduction de l'effectif affecte négativement la capacité de veille du plan d'eau lorsque l'ensemble de l'équipage se trouve sur le pont de travail, depuis lequel la visibilité est très réduite.

Tout comme pour la machine, des mesures techniques supplémentaires pourraient permettre de compenser au moins partiellement le déficit de veille en timonerie afin de détecter des routes de collision. Des alarmes anticollisions sur le radar pourraient être activées, avec des renvois sonores sur le pont de travail afin de les rendre audibles dans un environnement bruyant (bruit des treuils et du moteur).

Le patron pourrait également envisager de commander les treuils hydrauliques depuis la passerelle, mais dans la configuration actuelle il n'aurait pas de visibilité sur le pont de travail, ce qui poserait d'autres problèmes pour la sécurité des matelots. Cependant, l'installation de caméras sur le pont de travail avec moniteurs en passerelle permettrait de résoudre cette difficulté. Il serait alors nécessaire de vérifier que le patron a bien une vue d'ensemble lors de la manœuvre du chalut afin d'avoir une réactivité immédiate lors de cette opération dangereuse.

Dans la configuration actuelle, compte tenu de l'organisation du travail à bord, avec un effectif de trois marins sur ce navire, le principe de veille permanente posé par la convention Colreg et le code des transports n'était pas respecté.

Un effectif à trois membres d'équipage implique nécessairement l'absence de veille durant les opérations de pêche sans compensation par des moyens techniques, ce qui constitue un facteur contributif à l'abordage.

4.1.2 Le défaut de veille sur le navire L'OCARINA

Sur L'OCARINA il était prévu que le matelot de quart, avant de réveiller l'équipage, devait mettre en place sur les panneaux de chalut les sondes d'écartement et de profondeur. Pour effectuer cette opération il devait quitter son quart à la passerelle pour descendre pont arrière. À ce moment-là il n'y avait plus personne qui effectuait la veille.

L'OCARINA comme le MANGA REVA est un chalutier armé à la pêche côtière avec les mêmes caractéristiques. La même analyse peut être faite en ce qui concerne l'absence de veille lors de la mise à l'eau du chalut. Cependant, sur L'OCARINA le matelot de quart n'a pas quitté la passerelle pour procéder à l'opération de mise à l'eau du chalut mais pour préparer cette manœuvre avant de réveiller l'équipage. Lorsque ce matelot de quart est descendu sur le pont arrière, le MANGA REVA avait réduit sa vitesse à 3 nœuds, il se trouvait à moins d'un mille de L'OCARINA qui faisait route à 8 nœuds. Le matelot de quart dit avoir vu le MANGA REVA avant de quitter la passerelle et avoir dévié sa route de 5° à droite afin de l'éviter. Cependant, aucune manœuvre franche n'apparaît sur l'enregistrement de la trajectographie AIS de L'OCARINA, et celui-ci a rejoint le MANGA REVA en 3 min 45, l'abordant sur son flanc tribord arrière.

Si, pour la mise à l'eau du chalut, il est impératif que tout l'équipage se trouve pont arrière, ce n'est pas le cas pour la mise en place des sondes de profondeur et d'écartement sur les chaluts. Cette opération peut être faite avant la mise à l'eau du chalut, en maintenant une personne de quart. Le matelot de quart de L'OCARINA n'avait aucun motif impératif de quitter la veille.

Le BEAMER constate l'absence d'anticipation pour éviter une éventuelle route de collision avec un navire en pêche. Une prise de contact par VHF ou une meilleure organisation du quart auraient permis d'éviter cet abordage.

5 Conclusions

Sur les deux chalutiers l'organisation du travail à bord, combinée à un effectif de seulement trois marins a provoqué une absence de veille simultanée pendant un temps suffisant pour qu'aucun des deux navires n'évite la collision.

Le chalutier MANGA REVA, après avoir changé de route sans évaluer les conséquences de cette manœuvre, a procédé à la mise à l'eau de ses chaluts, avec l'ensemble de l'équipage sur le pont de travail. Il a été abordé sur son flanc arrière tribord par le chalutier L'OCARINA et a coulé.

Sur le chalutier L'OCARINA, le matelot de quart était descendu sur le pont arrière pour mettre en place les sondes d'écartement et de profondeur sur les panneaux de chalut, le patron et le second matelot se reposaient au poste équipage, la veille n'était pas assurée. Il a éperonné le chalutier MANGA REVA sur son flanc arrière tribord, provoquant une brèche en dessous de la ligne de flottaison.

L'absence de veille sur les deux navires impliqués n'a pas permis d'éviter l'abordage qui a entraîné le naufrage du MANGA REVA. Cet accident n'a pas fait de victime.

6 Enseignements

1. **2022-E-14** : l'absence de veille en passerelle sur des navires en mouvement dans des zones de pêche fréquentées, non contrebalancée par l'utilisation de dispositif électronique alertant lorsque d'autres navires sont en route de collision, entraîne nécessairement un risque d'abordage.
2. **2022-E-15** : lorsqu'une situation très rapprochée est imminente, une communication VHF peut permettre de clarifier les intentions de chacun afin d'éviter qu'une manœuvre imprévisible provoque une collision.
3. **2022-E-16** : l'organisation du travail, notamment lors des actions de pêche, devrait être particulièrement détaillée dans les propositions d'effectif minimal du permis d'armement soumises au visa de l'administration.
4. **2022-E-17** : les conditions d'exploitation et de veille des navires dont l'armement sollicite la possibilité d'embarquer des passagers, devraient être réexaminées par l'administration s'ils sont autorisés à avoir à leur bord des personnes sans formation ni réflexes pour faire face à une situation critique en mer.

7 Recommandations

Le **BEA**mer recommande :

À l'armement de L'OCARINA :

1. **2022-R-07** : d'adopter une organisation du travail qui permette à la personne de quart d'effectuer une veille permanente.

À l'administration :

2. **2022-R-08** : de mettre en œuvre une campagne de vérification de l'adéquation de l'effectif pour effectuer la veille au regard de l'organisation du travail et des caractéristiques techniques et équipements du navire.

Une recommandation de sécurité ne doit en aucun cas faire naître une présomption de responsabilité ou de faute.

Liste des abréviations

- AIS** : Système d'identification automatique
- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
- CCMM** : Centre de consultation médicale maritime
- CROSS** : Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
- DDTM 29** : Direction départementale des territoires et de la mer du Finistère
- DRAM** : Direction régionale des affaires maritimes (ancienne organisation administrative)
- SNS** : canot de la société nationale de sauvetage en mer
- VHF** : appareil de radio téléphonie très haute fréquence : very high frequency
- VSAV** : véhicule de secours et d'assistance aux victimes

Décision d'enquête

Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le 16 Jul 2021

N/réf. : BEAmer 007

D é c i s i o n

Le Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) ;

- Vu le Code international pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer adopté par l'Organisation Maritime Internationale ;
- Vu la directive 2009/18/CE relative aux investigations sur les événements de mer et notamment ses dispositions relatives à la coopération entre États membres ;
- Vu le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer ;

D E C I D E

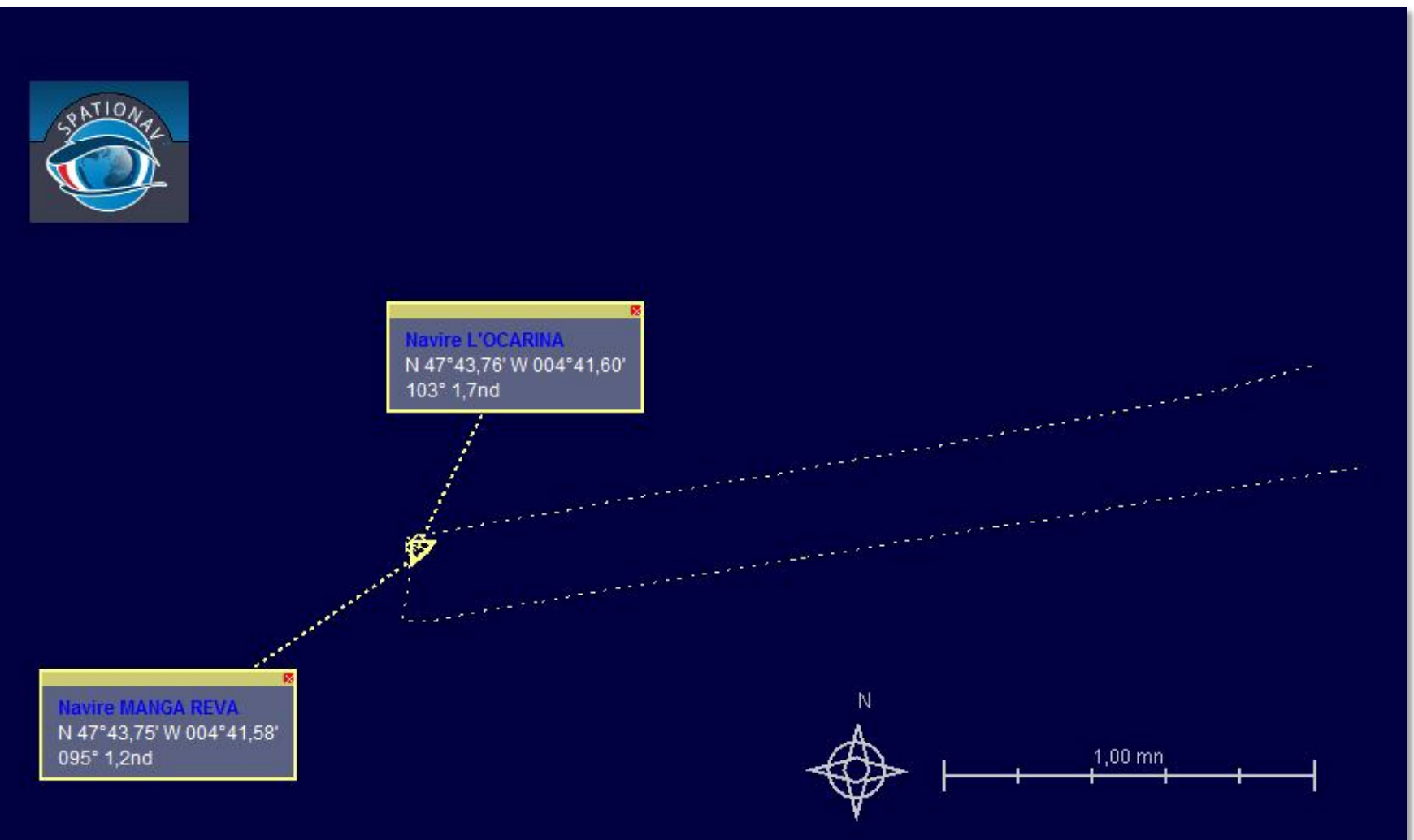
Article 1 : En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant l'abordage entre les navires de pêche L'OCARIMA et MANGA REVA survenu le 13 juillet 2021 au large de Penmarch dans le Golfe de Gascogne (un blessé).

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que cet événement comporte pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment les articles susvisés du Code des transports et la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

Ministère de la Mer
BEAmer
Arche Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
François-Xavier RUBIN DE CERVENS
Directeur du BEAmer





5 :43 :18



5 :44 :47



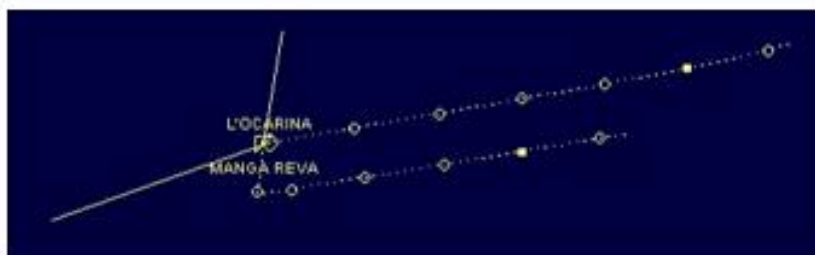
5 :46 :30



5 :48 :22



5 :49 :10





**MINISTÈRE
DE LA MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer)

Arche sud

92055 LA DÉFENSE CEDEX

Téléphone : **+33 (0)1 40 81 38 24**

Adresse électronique : bea-mer@developpement-durable.gouv.fr

Site web : www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr



Intertek