POLYNESIE FRANÇAISE

MINISTERE
DE LA MODERNISATION
DE L'ADMINISTRATION,
en charge de l'énergie
et du numérique

DIRECTION GENERALE
DES RESSOURCES HUMAINES

CONCOURS EXTERNE POUR LE RECRUTEMENT DE 7 MAITRES DE FORMATION PROFESSIONNELLE DE CATEGORIE A RELEVANT DE LA FONCTION PUBLIQUE DE LA POLYNESIE FRANCAISE

EPREUVE D'ADMISSIBILITE :

Une épreuve technique écrite permettant d'évaluer les connaissances du candidat dans le domaine professionnel correspondant au poste à pourvoir ainsi que ses qualités de réflexion, de logique et rédactionnelles

Mercredi 18 septembre 2019
(durée : 4 à 5 heures – coefficient 3)

DOMAINE PROFESSIONNEL :
« PERSONNEL NAVIGANT DU SECTEUR MARITIME »

Le sujet comporte **20** pages (page de garde incluse). Il contient un questionnaire ainsi qu'un document accompagné de 4 annexes (A, B, C et D).

Les réponses sont à rédiger sur la copie d'examen.

Aucun autre document n'est autorisé.

Matériel autorisé : calculatrice scientifique non programmable (type collège).

Important :

- Tous documents personnels ou appareils électroniques non autorisés sont interdits ;
- Il vous est rappelé que votre identité ne doit figurer que dans la partie supérieure de la copie d'examen. Toute mention d'identité, de signature, d'initiale ou de paraphe sur toute autre partie de la copie entraînera l'annulation de votre épreuve ;
- Seul l'usage d'un stylo noir ou bleu est autorisé (bille, plume ou feutre). L'utilisation d'une autre couleur, pour écrite ou souligner, sera considérée comme un signe distinctif, de même que l'utilisation d'un surligneur ;
- Les feuilles de brouillon ne sont pas prises en compte ;
- Tous les candidats doivent remettre une copie, même blanche. Dans cette hypothèse, ils signent leur copie en indiquant « copie blanche ».

Question 1 (6 points)

A partir d'une analyse argumentée, présenter les facteurs qui ont contribué dans la survenance de l'accident du navire de pêche SAMATHEO.
Dans cette analyse, les facteurs en cause seront classés dans les catégories suivantes :

- Facteurs naturels ;
- Facteurs matériels ;
- Facteurs humains ;
- Facteurs procéduraux.

Dans chacune de ces catégories, répertorier les facteurs possibles et qualifier les par rapport à leur caractère :

- Probable ou hypothétique ;
- Déterminant ou aggravant ;
- Conjoncturel ou structurel.

Question 2 (3 points)

Indiquer les mesures qui auraient dû être prises à bord de ce navire afin d'éviter ou de mieux gérer les conséquences de cet accident.

Question 3 (6 points)

En endossant le rôle du capitaine du navire SAMATHEO, rédiger un rapport de mer relatant les événements survenus à bord depuis l'appareillage.

Question 4 (2 points)

Si vous deviez faire des recommandations au titre du BEA, quelles seraient-elles et à qui s'adresseraient-elles ?
Ces recommandations peuvent être d'ordre techniques, réglementaires, administratives, organisationnelles, etc...

Question 5 (3 points)

Si vous deviez enseigner, en utilisant cet événement de mer à titre de support pédagogique et à des élèves n'ayant jamais navigué, quels éléments mettriez vous en valeur ?
Etablissez un plan des idées principales que vous jugeriez nécessaires de transmettre à des futurs marins.

extrait d'un rapport d'enquête du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEA Mer).

1 RÉSUMÉ

Le 29 juillet 2016, en fin d'après-midi, le fileyeur *SAMATHEO* est en route vers ses lieux de pêche devant la côte landaise à la vitesse d'environ 8 nœuds. Le matelot est seul en timonerie lorsqu'il constate de la fumée qui s'échappe de la ventilation du compartiment machine. Il réveille le patron qui est au repos au poste équipage. Lorsqu'ils remontent tous les deux sur le pont, des flammes sortent des conduits de ventilation.

Le patron et le matelot tentent alors de lutter contre l'incendie. Le moteur est stoppé et les vannes d'alimentation en gasoil sont fermées par les commandes à distance, la ventilation est également stoppée. Un extincteur à poudre est percuté au niveau des grilles de ventilation. Cependant, le feu se propage rapidement, les équipements de flottabilité (radeau, brassières, VFI) ne sont plus accessibles. Les deux autres membres d'équipage sont réfugiés à l'avant du navire.

Le patron réussit à transmettre au sémaphore de Messanges un appel de détresse par radio. Il décide ensuite l'abandon du navire. Les quatre membres d'équipage sautent alors à l'eau sans aucun équipement d'aide à la flottabilité.

Les marins restent entre 45 minutes et une heure à l'eau, deux sont récupérés par un hélicoptère de la gendarmerie et les deux autres par l'annexe de la vedette des douanes, dont le mécanicien qui est remonté inanimé. Des tentatives de réanimation sont pratiquées à bord de la vedette. Le mécanicien est déclaré décédé par le médecin urgentiste arrivé sur les lieux à bord d'un deuxième hélicoptère.

Les rescapés sont transférés vers l'hôpital de Dax.

Le navire continue de brûler toute la nuit pour sombrer au matin.

2 INFORMATIONS FACTUELLES

2.0 Contexte

L'armement *EURL SAMATHEO* est propriétaire du navire depuis le neuvage. Il pratique principalement la pêche de la sole au filet. L'armement possède deux autres navires.

2.1 Navire

Le *SAMATHEO* est un navire en plastique construit au chantier Plastipêche de l'Aiguillon-sur-Mer et mis en service le 27 mars 2002. Il a un permis de navigation en 3ème catégorie.

Principales caractéristiques du navire :

- Immatriculation : BA 922662 ;
- Longueur hors-tout : 11,95 m ;
- Jauge : 16,25 UMS ;
- Propulsion : Baudouin type 6R124 SR27 de 196 KW à 1800tr/mn ;
- Alternateurs : 1 attelé (175 kVa) + 1 groupe d'appoint (6.2 kVa) ;
- Caisses à gasoil : 2 x 1500 litres ;
- Détection incendie : aucune ;
- Engins de pêche : 500 filets trémails de 50 m chacun.

Lors de la dernière visite de sécurité réalisée le 4 décembre 2015, par le CSN Bordeaux antenne de Bayonne, trois prescriptions en lien avec la prévention et la lutte contre l'incendie ont été émises :

- réparation du calorifugeage de l'échappement du moteur principal,
- mise à bord d'un raccord de manche à incendie (rappel 2013),
- remise en fonction de l'alarme sonore et visuelle de déclenchement de l'extinction fixe au CO_2 du compartiment machine.

2.2 Équipage

L'équipage est composé de 4 marins (1 patron, 1 mécanicien, 1 matelot et 1 stagiaire), ce qui est conforme à la décision d'effectif en pêche côtière.

Le **patron** est âgé de 36 ans, titulaire du brevet de capitaine 200 (2011), du permis de conduire les moteurs marins (2011), des certificats STCW (CRO, formation de base à la sécurité), du certificat de capacité (2002), BEPM pêche (1997).

Le **mécanicien** (décédé) était âgé de 25 ans, il était titulaire du brevet d'études professionnelles maritimes mécanicien (2009), du diplôme mécanicien 750KW (2010). Son attestation de natation (50 mètres départ plongé) n'a pas pu être produite.

Le **matelot** est âgé de 27 ans et titulaire du certificat de base à la sécurité et du CIN (2013).
Un **stagiaire** est embarqué, il n'est titulaire d'aucun diplôme professionnel maritime.

Les membres d'équipage sont à jour de leur visite médicale d'aptitude. Le *BEA*mer note que le mécanicien a connu des périodes d'inaptitude dans les années précédentes.

2.3 Voyage

Le navire de pêche *SAMATHEO* est un fileyeur qui pose ses filets habituellement devant les côtes landaises. Son port d'attache est Saint-Jean-de-Luz, il fait occasionnellement escale à Arcachon.

2.4 Informations concernant l'accident

L'accident qui a entrainé le décès du mécanicien et la perte totale du navire, est qualifié de très grave. L'incendie est détecté par le matelot de quart, le vendredi 29 juillet 2016 aux alentours de 20h00. Le navire se trouve à 7 milles dans le nord-ouest du sémaphore de Messanges, la mer est peu agitée et le vent modéré à assez fort de nord. Le navire a appareillé de Saint-Jean-de-Luz à 16h00 et se rend sur le lieu de pose de ses filets au large de la côte landaise. Le feu se déclare dans le compartiment moteur et se propage rapidement à l'ensemble du navire.

Position de l'accident : 43° 55,20' N / 001° 29,22' O.

2.5 Intervention SAR

Extrait du Sitrep du CROSS Étel n°2016/2100

Toutes heures TU

Vendredi 29 juillet 2016

À **18h06**, le sémaphore de Messanges signale le fileyeur *SAMATHEO* en feu - Évacuation en cours, puis perte de communication avec le navire.

À **18h08**, contact avec l'hélicoptère de la gendarmerie nationale ECU 64.

À **18h09**, diffusion Mayday relay par le Cross Étel qui coordonne l'opération de sauvetage.

À **18h10**, mise en œuvre de l'hélicoptère de la gendarmerie nationale ECU 40.

À **18h12**, mise en œuvre de la vedette *SNS 208*, *SAINT-NICOLAS II* (Capbreton).

À **18h13**, vedette des douanes *DF 43*, *HAIZE EGOA* répond au Mayday relay, se déroute.

À **18h19**, décollage ECU 40, arrivée sur zone 10 min plus tard.

À **18h25**, mise en œuvre de l'hélicoptère de la gendarmerie nationale ECU 64 en renfort avec équipe médicale SCMM 64.

À **18h28**, ECU 40 signale 3 naufragés à l'eau.

À **18h35**, Appareillage *SNS 208*.

À **18h44**, 2 naufragés récupérés par ECU 40, 1 naufragé et 1 personne inanimée encore à l'eau avec le plongeur ECU 40.

À **19h03**, *DF 43* sur zone, mise à l'eau de l'annexe pour récupérer les personnes à la mer.

À **19h05**, ECU 64 médicalisé fait route vers la position.

À **19h11**, ECU 40 quitte la zone et fait route vers la DZ Messanges.

DF43 signale toutes les personnes récupérées.

À **19h17**, les deux premiers naufragés récupérés sont pris en charge par VSAV 40 et SMUR 64.

À **19h20**, *SNS 208* dépose défibrillateur et équipe de secouriste à bord de la *DF 43*.

À **19h29**, ECU 64 signale plongeur et médecin à bord de la *DF43*.

À **19h32**, ECU 64 évacue un 3ème naufragé vers DZ Messanges pour prise en charge par SMUR.

À **19h49**, *DF 43* fait route vers Bayonne avec la 4ème personne déclarée décédée.

À **20h42**, COM Brest signale que le sémaphore reste en veille pour surveillance de l'épave en feu.

À **20h44**, Liberté de manœuvre à la *SNS 208 - SAINT-NICOLAS II*.

À **21h13**, SCMM 64 informe rescapés transférés vers le centre hospitalier de Dax.

À **21h15**, *DF43* à quai à Bayonne. La victime est prise en charge par la vedette de la Gendarmerie maritime ADOUR.

3 EXPOSÉ

Toutes heures locales : TU+2

Le **19 juillet**, un technicien diéséliste est intervenu sur le *SAMATHEO* à la suite de problèmes de montée en régime du moteur. Le technicien a contrôlé le réglage du limiteur de richesse de gestion du débit de gasoil ainsi que l'état de la durite de liaison entre la pompe d'injection et le turbocompresseur. L'armateur avait programmé une vérification de la pompe d'injection lors de l'arrêt technique prévu début août, soit quelques jours plus tard.

Du **20 au 28 juillet**, le navire poursuit son activité de pêche sans incident.

Le **28 juillet à 12h40**, le poste de plage de Mimizan signale que le navire *SAMATHEO* dégage de la fumée noire. Après contact avec le CROSS Étel, le patron indique que tout va bien à bord malgré le dégagement de fumée noire.

Le **28 juillet au soir**, le navire rentre sur Saint-Jean-de-Luz, il débarque sa pêche et demande une intervention d'un mécanicien pour le lendemain.

Le **vendredi 29 juillet,**
La météo (origine : Météo France) ce jour-là est : vent de secteur nord force 5, mer peu agitée, visibilité bonne (12 milles), température de l'air : 22°C, température de l'eau de mer : 22°C (relevé du poste de plage).

Dans **la matinée**, le technicien vient vérifier le calage de la pompe d'injection. Un essai moteur est réalisé à quai sans charge. Il est constaté que le moteur fume sur une plage de régime intermédiaire. La durite de liaison avec le turbocompresseur est à nouveau vérifiée.

À **16h00**, le *SAMATHEO* appareille de Ciboure pour récupérer ses engins de pêche mouillés devant Mimizan, en vue de l'arrêt du navire programmé le lundi suivant.

Aux alentours de **17h00**, le patron part se reposer laissant le matelot de quart seul en timonerie.

Peu avant **20h00**, le matelot, alerté par de la fumée sortant par la grille du conduit de ventilation machine (refoulement), réveille le patron. Le navire n'est pas équipé de détecteur de fumée et aucune alarme moteur ne s'est déclenchée.

Lorsqu'ils remontent sur le pont des flammes sortent des conduits de ventilation.

Le patron stoppe la ventilation et le moteur principal.

Le matelot coupe l'arrivée de gasoil.

Le patron percute un extincteur poudre dans les conduits de ventilation, sans succès.

Ne pouvant plus fermer les volets d'obturation des grilles de ventilation à cause des flammes, il ne déclenche pas l'extinction fixe CO_2.

Au même moment, le matelot monte sur le toit couvrant le pont de travail, pour tenter de mettre à l'eau le radeau de sauvetage. Il n'y parvient pas à cause du feu qui s'est propagé au radeau par le panneau d'aération du pont de travail resté ouvert.

Les VFI accrochés au niveau des grilles de ventilation sont également en feu.

À **20h06**, le patron lance un appel de détresse par VHF au sémaphore de Messanges.

Les deux autres membres d'équipage (le mécanicien et le stagiaire) se sont réfugiés sur le gaillard d'avant et ne prennent part ni à la lutte incendie ni à la préparation de l'abandon. Selon les témoignages recueillis auprès des rescapés, le mécanicien est en état de stress avancé depuis le début de l'évènement.

L'incendie se généralise, le patron décide l'abandon du navire, les quatre membres d'équipage se jettent à l'eau sans aucun équipement ou moyen de flottabilité.

Dès son entrée dans l'eau le mécanicien est pris de panique, il n'arrive pas à se contrôler et ne semble pas capable de surnager seul. Lorsque les autres membres d'équipage tentent de l'aider, il se débat et les met en difficulté.

Le stagiaire tente de libérer la bouée pare-battage qui pend sur bâbord arrière mais sans succès, car celle-ci est amarrée avec une chaine boulonnée.

Les marins restent entre 45 minutes et 1 heure dans l'eau.

À **20h44**, le stagiaire et le matelot sont treuillés par l'hélicoptère de la gendarmerie ECU40.

À **21h03**, le patron est hissé à bord de l'annexe de la vedette des douanes *DF 43*. Le corps inanimé du mécanicien est également remonté. Des tentatives de réanimation sont pratiquées à bord de la vedette.

À **21h20**, le mécanicien est déclaré décédé par un médecin hélitreuillé par un deuxième hélicoptère de la gendarmerie, ECU64.

Les rescapés sont ensuite transférés vers l'hôpital de Dax.

Le navire continue de brûler toute la nuit, surveillé par le sémaphore de Messanges.

Le **30 juillet**, des recherches sont effectuées par la vedette des Douanes *DF 43* et l'hélicoptère RAFFUT SAR de l'armée de l'air (BA 120 de Cazaux) pour relocaliser l'épave ou des débris. Elles s'avèrent infructueuses. Le navire est considéré comme ayant coulé.

Le **31 juillet à 10h20**, un caisson de 5m de longueur, de couleur rouge et portant des traces de brûlures est repéré à la dérive par le navire de pêche *LAPURDI*. L'objet semble être un débris

(caisse à combustible ou vivier) du *SAMATHEO*. Après une tentative de remorquage par le navire de pêche *ITSAS BELARA* , il finit par couler à 11h00.

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 285 (84)) ».

4.1 L'incendie

La perte totale du *SAMATHEO* a pour origine l'incendie dans le compartiment machine et qui s'est rapidement généralisé à l'ensemble du navire.

Ce navire était construit en polyester renforcé au verre textile (PRVT), matériau qui présente de nombreux avantages mais dont le principal inconvénient est d'être très inflammable. (cf rapport *LUCKY* sur le site web : www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/).

4.1.1 Les systèmes potentiellement sources d'incendie sur le navire

Compte tenu de la perte totale du navire, les causes de l'incendie n'ont pas pu être identifiées avec certitude. L'analyse repose sur des hypothèses établies à partir de l'examen des systèmes potentiellement sources d'incendie dans le compartiment moteur.

4.1.2 Circuit d'alimentation Gasoil

Le navire était équipé d'un moteur principal (MP) et d'un moteur auxiliaire, tous les deux alimentés au gasoil avec un système classique d'injection directe. Le jour de l'accident, l'auxiliaire est stoppé.

L'hypothèse d'une rupture de tuyau d'injecteur (bien qu'en double gainage) entrainant la projection de combustible sur une partie chaude pour mener au départ de feu est envisageable. Cependant, elle aurait conduit à une perte de puissance soudaine du moteur. Le matelot de quart l'aurait certainement ressenti. Or, il n'en a pas fait mention lors de son entretien avec les enquêteurs.

4.1.3 Circuits hydrauliques

Le navire était équipé de trois circuits hydrauliques distincts, respectivement alimentés par une pompe en ligne sur une prise de force du réducteur.

- Le premier circuit alimente le range filets hydraulique (paumayeur), il comprend un réservoir de 50 litres,
- Le deuxième circuit alimente le vire filet, il comprend un réservoir de 100 litres,

Les deux circuits sont équipés d'un réfrigérant et les deux pompes fonctionnent en permanence dès lors que le MP est en service.

- Le troisième circuit alimente l'appareil à gouverner à partir d'une pompe attelée à la distribution.

Les circuits hydrauliques sur le navire *SAMATHEO* délivrent une pression d'environ 60 bars.
L'huile minérale raffinée utilisée est de type HV. Sa composition (hydrocarbures, naphtène et benzène) la rend hautement inflammable lorsqu'elle rencontre une surface chaude.

La rupture d'un flexible libèrerait donc un fluide en projection qui peut provoquer un départ d'incendie. La projection serait même plus grave en cas de microfissures, puisque dans ce cas il

y aurait pulvérisation de l'huile. Un autre phénomène peut entraîner un échauffement par laminage du fluide, il peut se produire lorsque le flexible subit des pincements ou autres contraintes.

Le circuit hydraulique de la barre peut être mis hors de cause, puisque le matelot de quart n'a pas signalé de problème de maintien du cap.

Une fuite sur les deux autres circuits n'aurait, par contre, pas été détectable en route libre, puisque les apparaux de pêche desservis n'étaient pas utilisés.

4.1.4 Circuits électriques

Le *SAMATHEO* était équipé :

- d'une génératrice attelée sur l'auxiliaire,
- d'un alternateur principal attelé sur le moteur de propulsion,
- d'un alternateur secondaire également attelé au moteur de propulsion.

Les tensions délivrées à bord sont 12, 24 et 220 volts.

Le circuit électrique de démarrage du moteur principal (24 volts) constitue une source possible de départ de feu, ainsi que le circuit de l'alternateur attelé.

Les enquêteurs n'ont pas eu d'information sur les protections des circuits électriques dans le compartiment moteur.

4.2 Le naufrage

4.2.1 Détection de l'incendie

Le *SAMATHEO* n'était pas équipé de détecteur d'incendie. Lorsque l'incendie a été décelé par le matelot de quart, qui a vu de la fumée sortir des conduits de ventilation, le feu avait probablement déjà pris de l'ampleur dans le compartiment machine.

Or, du fait de la forte inflammabilité des matériaux composant la coque, tout retard d'intervention entraine inévitablement un embrasement complet du navire.

La réglementation applicable aux navires de pêche de moins de 12 m, exige depuis le 1er janvier 2015 la mise en place d'une détection de flamme dans les locaux machine. Cependant cette mesure n'est exigée que pour les navires neufs.

4.2.2 Lutte contre l'incendie

Lorsque le patron et le matelot sont remontés sur le pont, les flammes sortaient déjà des conduits de ventilation. La rapidité de la propagation d'un incendie sur un petit navire en polyester nécessite une action immédiate de lutte.

Le patron et le matelot ont pu réaliser quelques-unes des actions préconisées lors d'un incendie dans un local moteur : arrêt de la ventilation, fermeture des vannes gasoil et arrêt du moteur.

Le navire était équipé d'un système d'extinction fixe au CO_2. Seul le patron maitrisait la procédure de déclenchement.de cette installation. Or, lorsqu'il est remonté sur le pont, il n'était déjà plus possible de fermer les volets d'obturation des conduits de ventilation, et il a pris la décision de ne pas déclencher le CO_2, car le compartiment moteur n'était pas confiné. Il a uniquement percuté un extincteur poudre à proximité d'une des grilles de ventilation. Cette action n'a eu aucun effet.

4.2.3 Préparation de l'abandon

L'absence de préparation à l'abandon, avant que l'incendie ne prenne de l'ampleur, a placé l'équipage dans une situation extrêmement critique. Le patron et le matelot étaient pleinement mobilisés par la lutte contre l'incendie et la tentative de mise à l'eau du radeau de sauvetage. Les deux autres membres d'équipage étaient réfugiés à l'avant du navire, sur ordre du patron. Du fait de la rapidité de l'extension de l'incendie, les moyens individuels et collectifs de sauvetage ont été détruits ou rendus inaccessibles. Les quatre marins ont donc sauté à l'eau sans aucun équipement de protection thermique ni d'aide à la flottabilité.

4.2.4 Alerte

L'alerte a été donnée en phonie en VHF sur le canal 16 au sémaphore de Messanges. Le patron a attrapé le combiné et a transmis oralement le message de détresse en se tenant à l'extérieur de la timonerie, la température étant déjà très élevée à l'intérieur.

Cependant l'appel sélectif numérique de la VHF n'a pas été déclenché, cela aurait permis de transmettre automatiquement la position du navire. La balise de radiolocalisation des sinistres n'a pas non plus été activée.

Les moyens de sauvetage ont pu intervenir rapidement à la suite de cet appel.

4.2.5 Abandon

Le choc thermique dû au passage d'une atmosphère brûlante à une immersion soudaine dans de l'eau de mer à 16°(température relevée par le sondeur du bord), sans vêtement de protection thermique et sans équipement de flottabilité a mis les naufragés en état d'hypothermie.

Le mécanicien était dans un état de panique et ne semblait pas pouvoir maintenir seul sa tête hors de l'eau. Il n'a pas été possible aux rescapés d'aider le naufragé en difficulté sans risque de se mettre gravement en danger, du fait de ses gestes incontrôlés.

Il existe un doute sur la capacité de la victime à savoir nager. Ses mouvements désordonnés dans l'eau ont vraisemblablement entrainé une rapide perte de chaleur du corps par conduction et par convection. Par ailleurs, son dossier de formation maritime ne comporte pas d'attestation de natation au 50 mètres départ plongé, comme cela est requis dans la demande d'inscription à un examen en vue de l'obtention d'un titre ou d'un diplôme de formation professionnelle maritime.

Un point commun entre les trois rescapés est leur aisance dans le milieu aquatique. Cela leur a permis de ne pas paniquer et de supporter un séjour prolongé dans l'eau.

LISTE DES ANNEXES

A. Liste des abréviations

B. Décision d'enquête

C. Cartographie

D. Liste des accidents de mer similaires

Annexe A

Liste des abréviations

ASN	:	Appel sélectif numérique
***BEA*mer**	:	Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
BEPM	:	Brevet d'études professionnelles maritimes mécanicien
CIN	:	Certificat d'Initiation Nautique
COM	:	Centre Opérationnel de la Marine
CRO	:	Certificat Restreint Opérateur radio
CSN	:	Centre de Sécurité des Navires
CROSS	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
DZ	:	Zone d'atterrissage des hélicoptères
GPS	:	Global Positioning System
HV	:	Haut indice de Viscosité
MP	:	Moteur Principal
SAR	:	Search and rescue (recherche et sauvetage)
SCMM	:	SAMU de coordination médicale maritime
SITREP	:	Situation Report (message retraçant le déroulement de l'opération de sauvetage)
SMDSM	:	Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
STCW	:	Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
UMS	:	Universal Measurement System (jauge)
TU	:	Temps Universel
VFI	:	Vêtement à flottabilité intégrée
VHF	:	Équipement radio fonctionnant sur très haute fréquence (Very High Frequency)

Annexe B

Décision d'enquête

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le 1er août 2016

N/réf. : BEAmer 0006

BEA mer

Décision

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

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;

Vu les informations transmises par l'armateur ;

DECIDE

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 le naufrage du fileyeur *SAMATHEO*, survenu le 29 juillet 2016 au large des côtes landaises (une victime).

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 du Code des transports susvisé et la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

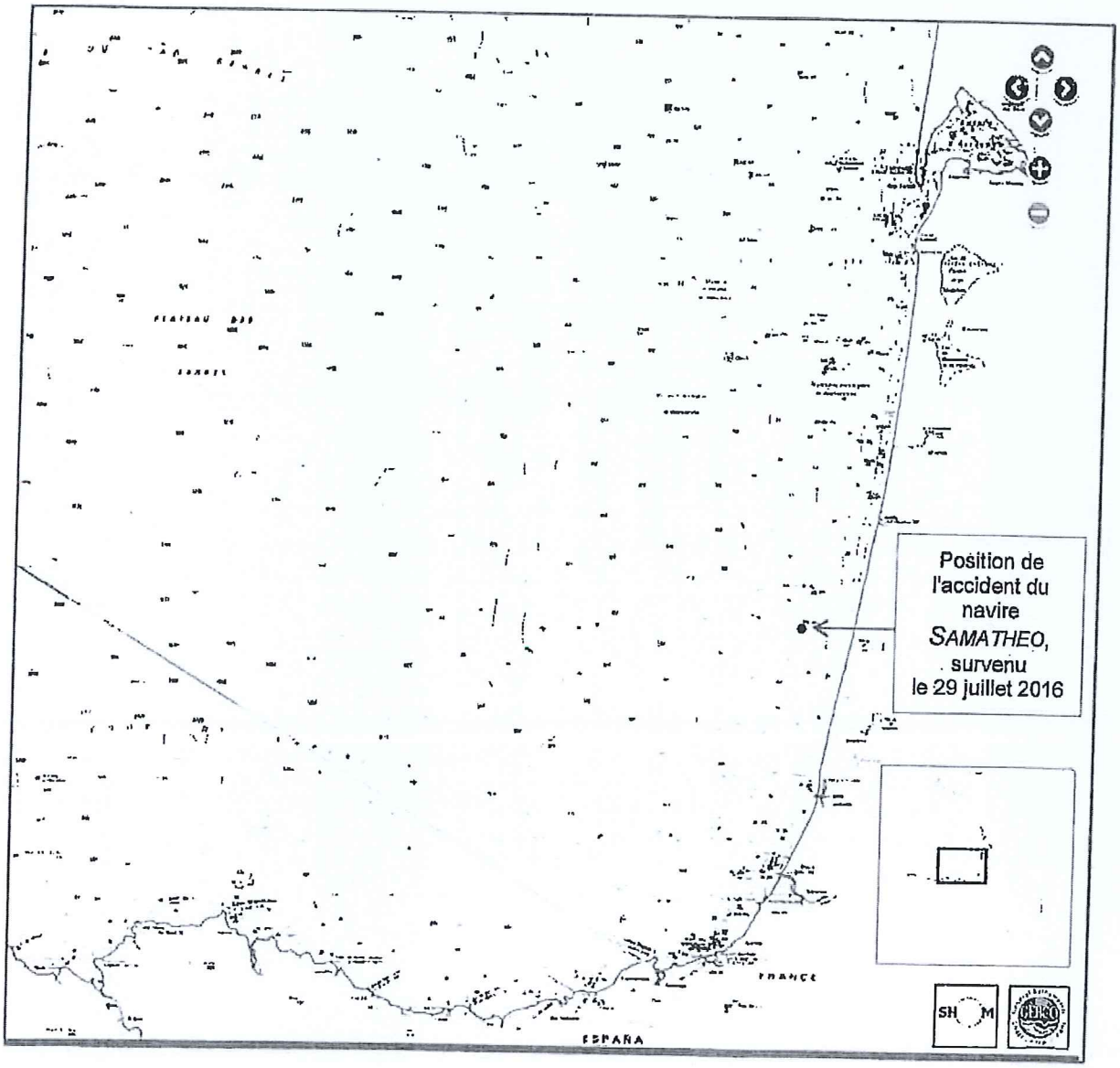
L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Jean-Luc Le Teuoux
Directeur du BEAmer

Ministère de l'Environnement,
de l'Énergie et de la Mer
BEAmer
Tour Pascal B
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

Intertek

Annexe C

Cartographie



Annexe D

LISTE D'ENQUÊTES DU *BEA*MER LIÉES À DES ÉVÉNEMENTS SIMILAIRES :

INCENDIE SUR DES NAVIRES EN PRVT AYANT ENTRAINÉ LA PERTE DU NAVIRE

Rapports consultables sur : www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

P'TIT LOUP : le **24/07/2015** / origine feu machine

AR RAOK 2 : le **28/02/2015** / origine feu machine

LUCKY : le **06/01/2015** / origine feu machine

CYGOGNE : le **03/08/2013**

FABRICE DANIEL : le **18/12/2011**

L'AQUILON : le **30/05/2011**

TALISMAN : le **07/05/2010**

LOUIS GABY : le **27/11/2009** / feu électrique

MARSOUIN : le **25/02/2009** / feu électrique