



Rapport d'enquête technique
Safety investigation report

ADVANCE

Rapport d'enquête technique

NAUFRAGE

DU CABOTEUR FLUVIO-MARITIME

ADVANCE

SURVENU LE 30 MARS 2008

AU LARGE DE LA POINTE DE PENMARC'H

Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 et du décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatifs aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre, ainsi qu'à celles du "Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer" Résolutions n° A.849 (20) et A.884 (21) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) des 27/11/97 et 25/11/99.

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

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 a été 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.

PLAN DU RAPPORT

1	CIRCONSTANCES	Page 6
2	CONTEXTE	Page 6
3	NAVIRE	Page 6
4	EQUIPAGE	Page 7
5	CHRONOLOGIE	Page 7
6	FACTEURS DU SINISTRE	Page 10
7	CONCLUSIONS	Page 11
8	RECOMMANDATIONS	Page 12

ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Dossier navire
- C. Cartographie

Liste des abréviations

A2	:	Zone couverte par au moins une station MF (portée : 100 à 300 milles)
BEAmer	:	Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
CROSS	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
DST	:	Dispositif de Séparation du Trafic
EMSA	:	Agence Européenne de Sécurité Maritime (<i>European Maritime Safety Agency</i>)
MF	:	Moyennes Fréquences (<i>Medium frequency</i>)
OMI	:	Organisation Maritime Internationale
STCW	:	<i>Standard of Training, certification and Watchkeeping</i>
UTC	:	Temps Universel Coordonné
VHF	:	Très Hautes Fréquences (<i>Very High Frequency</i>)

1 CIRCONSTANCES

Fin mars 2008, au cours d'une traversée qui le conduit d'un port de la rivière Hollands Diep, dans l'estuaire du Rhin, à l'Italie du Sud, le caboteur fluvio-maritime *ADVANCE* s'engage dans les DST des Casquets puis de Ouessant alors que la météo est très défavorable.

Dans la matinée du 30 mars, une entrée d'eau, qu'il ne sera pas possible de pomper, est détectée dans les compartiments situés sur l'avant de la cloison d'abordage. Après une tentative de déroutement vers Brest puis vers La Rochelle, du fait de l'aggravation de la situation, le navire est évacué peu avant minuit par l'équipage qui est hélitreuillé à bord de la frégate *TOURVILLE*.

L'*ADVANCE* coule deux heures plus tard à 77 milles dans le Sud-Sud-Ouest de Penmarc'h.

2 CONTEXTE

L'*ADVANCE* effectue une ligne régulière, ponctuées d'autres escales, entre Rotterdam et Cagliari, au sud de la Sardaigne. L'historique des voyages récemment effectués indique des rotations entre l'Europe du nord, la Méditerranée et la Mer Noire. Ces lignes sont effectuées en toutes saisons.

3 NAVIRE

L'*ADVANCE* a été construit en 1982 à Hambourg. Ces principales caractéristiques sont les suivantes :

➤	N°OMI	:	8111910 ;
➤	Indicatif	:	J8B3289 ;
➤	Longueur hors tout	:	87,90 m ;
➤	Largeur	:	11,40 m ;
➤	Franc-bord	:	2,080 m ;
➤	Creux	:	6,75 m ;
➤	Jauge brute	:	1939 ;
➤	Port en lourd	:	2890 t .

L'espace cargaison est constitué d'une cale unique, divisée en trois compartiments communiquant entre eux.

Immatriculé à Kingston (Saint Vincent & Grenadines), le navire est armé par INTER – MARINE AS, dont le siège est à Farsund en Norvège.

C'est un navire en bon état, classé au *Germanischer Lloyd*.

Situation au départ :

- Tirant d'eau AV : 4,48 m,
- Tirant d'eau AR : 5,11 m,
- Cargaison : # 2600 t (manganèse et argile).

4 EQUIPAGE

L'équipage est composé de six hommes. Les trois officiers (le capitaine, le second capitaine et le chef mécanicien) et un marin sont lituaniens, les deux autres marins sont russes.

Le capitaine est un officier très expérimenté ; il a navigué à quatre reprises à bord de « *sister-ship* » de l'*ADVANCE* et il était à son bord depuis trois mois. Les autres membres de l'équipage sont également des marins expérimentés.

L'équipage possède les qualifications STCW requises.

5 CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS

Heures **UTC +1**

Le 26 mars 2008

A **17h20**, appareillage de Moerdijk (Hollande) à destination de Taranto (Italie du Sud).

Le 28 mars 2008

A partir de **6h00**, au passage du DST des Casquets, une forte dégradation du temps est consignée au journal de bord : vents soufflant progressivement du Sud-Sud-Ouest force 8 à l'Ouest force 10 – l'état de la mer passe de force 7 à force 9.

Le 29 mars 2008

Vents d'Ouest puis de Sud-Ouest force 10, mer force 9. L'*ADVANCE* franchit le DST de Ouessant, sans emprunter la double-voie (accordée par CROSS Corsen aux petits navires qui en font la demande, en cas de mauvais temps). Cap au 240° puis au 210° à partir de 6h00. Au cours de cette journée la vitesse moyenne est de 5,3 nœuds.

Le 30 mars 2008

En début de matinée, légère amélioration : vents de Sud-Ouest puis d'Ouest force 8, mer force 7.

A **8h35**, présence d'eau suspectée dans la cale. Après 10 min de pompage, il s'avère qu'il n'y a pas d'eau dans la cale.

A **9h40**, l'armateur, alerté par le capitaine, informe le CROSS Etel de la situation. Le navire se trouve alors en zone A2 (veille ASN en MF par CROSS Corsen).

De **9h58** à **11h45**, le capitaine amène progressivement le navire au 110° pour permettre une inspection des locaux AV : la présence d'eau est constatée dans le compartiment situé sur l'avant de la cloison d'abordage.

L'assiette du navire devient négative et il n'est pas possible de pomper.

La position de l'*ADVANCE* est # 140 milles dans le Sud-Ouest de Penmarc'h.

A **10h48**, le porte-conteneurs *MAERSK JACKSON*, après s'être dérouté, est à proximité de l'*ADVANCE*. Il signale au CROSS Etel que l'équipage de l'*ADVANCE* souhaite être évacué.

A **11h02**, le *MAERSK JACKSON* transmet au CROSS Etel que la demande d'assistance (sauvetage) est annulée, le capitaine de l'*ADVANCE* estimant pouvoir rallier Brest. L'engagement des moyens aériens et nautiques est néanmoins maintenu.

A **11h25**, l'annulation de la demande d'assistance (sauvetage) est confirmée par l'aéronef Marine Nationale *RESCUE XB*.

A **11h46**, le CROSS Gris-Nez annule le message MAYDAY RELAY sur Safetynet.

A **11h51**, *RESCUE XB* signale que les conditions météo ne permettent pas à l'*ADVANCE* de maintenir son cap.

A **12h05**, mise en œuvre de l'Abeille *LANGUEDOC*.

A **12h43**, l'*ADVANCE* met le cap vers La Rochelle après avoir renoncé à rallier Brest.

A **13h40**, le Préfet Maritime de l'Atlantique ordonne qu'une équipe d'évaluation de la frégate *TOURVILLE* soit hélitreuillée à bord de l'*ADVANCE*.

L'*ALCYON* et l'Abeille *LANGUEDOC* font route vers l'*ADVANCE*.

A **15h05**, l'équipe d'évaluation, dirigée par le commandant en second de la frégate *TOURVILLE*, rend compte de la situation : compartiment AV noyé, compartiment milieu en cours d'envahissement, entrée d'eau dans le compartiment AR.
Une pompe d'assèchement de la frégate *TOURVILLE* est transférée à bord de l'*ADVANCE*.

A **16h25**, mise en œuvre d'un hélicoptère Super-Frelon avec des moyens d'assèchement complémentaires.

A **17h10**, mise en demeure de l'*ADVANCE* par le Préfet Maritime Atlantique.

A **19h07**, le matériel est à bord de l'*ADVANCE* avec trois marins pompiers.
Le débit de pompage est de 120m³/h ; il reste en permanence 70 à 80 m³ d'eau dans la cale. L'entrée d'eau est donc évaluée à 120 m³/h.

A **23h10**, le niveau d'eau dans la cale monte rapidement, décision d'abandonner le navire.

A **23h35**, début de l'évacuation du navire.

Le 31 mars 2008

A **0h10**, fin de l'évacuation du navire. L'équipage est hélitreuillé à bord de la frégate *TOURVILLE* et sera transféré à bord de l'Abeille *LANGUEDOC* qui rallie La Pallice.

A **02h03**, l'*ADVANCE* coule, en s'enfonçant par l'avant, à la position 46°39,77 N – 005°13,9 W, soit dans le 208° de la Pointe de Penmarc'h à 77', par plus de 1000 m de fond.

6 DETERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE

La méthode retenue pour cette détermination a été celle utilisée par le *BEAMer* pour l'ensemble de ses enquêtes, conformément à la résolution OMI A.849 (20) modifiée par la résolution A.884 (21).

Les facteurs en cause ont été classés dans les catégories suivantes :

- **facteurs naturels ;**
- **facteurs matériels ;**
- **facteur humain ;**
- **autres facteurs.**

Dans chacune de ces catégories, les enquêteurs du *BEAMer* ont répertorié les facteurs possibles et tenté de les qualifier par rapport à leur caractère :

- **certain, probable ou hypothétique ;**
- **déterminant ou aggravant ;**
- **conjoncturel ou structurel ;**

avec pour objectif d'écarter, après examen, les facteurs sans influence sur le cours des événements et de ne retenir que ceux qui pourraient, avec un degré de probabilité appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits. Ils sont conscients, ce faisant, de ne pas répondre à toutes les questions suscitées par ce sinistre. Leur objectif étant d'éviter le renouvellement de ce type d'accident, ils ont privilégié, sans aucun *a priori*, l'analyse inductive des facteurs qui avaient, par leur caractère structurel, un risque de récurrence notable.

6.1 Facteurs naturels

Le gros temps est un **facteur déterminant** et **certain** du naufrage.

6.2 Facteurs matériels

Compte tenu des risques que présentaient une investigation de l'avant du navire, l'origine de la voie d'eau n'a pas été précisément identifiée par l'équipe d'évaluation. L'hypothèse émise par le capitaine de l'*ADVANCE* d'une entrée d'eau située sur le pont, à l'avant de l'hiloir de cale où des paniers à aussières ont été soudés, semble cohérente avec les photos prises par la Marine Nationale.

La conception (cale unique, faible franc-bord...) et/ou les modifications apportées au navire, bien que les éléments de structure défailants à l'origine de la voie d'eau ne soient pas identifiés, est également un **facteur déterminant** et **certain** du naufrage.

6.3 Facteur humain

La navigation par gros temps, avec un navire de faible franc-bord, présentait un risque important en cas d'avarie ou de faiblesse d'une quelconque partie du navire (structure, propulsion, barre, etc).

Dans ces conditions, la volonté du capitaine de poursuivre la route prévue, alors que le navire rencontrait du gros temps dès le passage du DST des Casquets, a constitué un **facteur aggravant** lorsque l'entrée d'eau dans la cale est apparue et qu'il était difficile, voire impossible, de rejoindre un abri.

7 CONCLUSIONS

La proximité de la frégate *TOURVILLE* et de son hélicoptère a permis de porter secours à l'équipage de l'*ADVANCE* et d'évaluer l'évolution de la situation.

Le CROSS Corsen n'a reçu aucun signal de détresse ASN en MF.

Les défaillances graves constatées par le *BEA*mer au cours d'enquêtes récentes, qu'elles soient humaines ou matérielles, à bord des caboteurs fluvio-maritimes, conduisent à s'interroger sur la capacité de ces navires à effectuer des navigations de « quasi long cours » en toutes saisons.

L'effectif très réduit (minimum « *safe manning* ») de l'équipage de l'*ADVANCE*, bien que, en la circonstance, étrangère à l'origine du naufrage, conduit à la même remarque que ci-dessus, d'autant que les durées d'embarquement sont supérieures à trois mois et que les conditions de navigation sont « sévères ». A ce sujet, l'Union Européenne incite les Etats membres à ratifier la Convention du travail maritime 2006 (MLC 2006).

Le planning de la traversée, notamment avant d'aborder la traversée du Golfe de Gascogne, devrait intégrer des ports ou des mouillages de refuge, à rallier en cas de prévision de très mauvais temps.

8 RECOMMANDATIONS

Le *BEA*mer recommande :

Aux armateurs des caboteurs fluvio-maritimes :

- 8.1** D'intégrer, dans leurs prévisions de desserte des ports, des marges calendaires « pour cause de météo ». Lorsque le navire est affrété, de privilégier « l'affrètement au voyage » plutôt que « l'affrètement à temps ».
- 8.2** D'inciter les capitaines à analyser les prévisions météo, au regard des capacités nautiques des caboteurs fluvio-maritimes, et d'inclure au « planning de la traversée » les éléments relatifs aux mouillages et abris potentiels.

A l'OMI et à l'EMSA :

- 8.3** De sensibiliser les armateurs concernés et les sociétés de classification aux risques encourus par les caboteurs fluvio-maritimes assurant des liaisons entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, en toutes saisons, avec des équipages à effectifs réduits.

Safety investigation report

Foundering **of the river sea vessel** ***ADVANCE*** **on 30 March 2008** **off Pointe de Penmarc'h**

Warning

This report has been drawn up according to the provisions of Clause III of Act No.2002-3 passed by the French government on 3rd January 2002 and the decree of enforcement No.2004-85 of 26th January 2004 relating to technical investigations after marine casualties and terrestrial accidents or incidents and in compliance with the "Code for the Investigation of Marine Casualties and Accidents" laid out in Resolutions A.849 (20) and A.884 (21) adopted by the International Maritime Organization (IMO) on 27/11/97 and 25/11/99.

It sets out the conclusions reached by the investigators of the *BEA*mer on the circumstances and causes of the accident under investigation.

In compliance with the above mentioned provisions, the analysis of this incident has not been carried out in order to determine or apportion criminal responsibility nor to assess individual or collective liability. **Its sole purpose is to identify relevant safety issues and thereby prevent similar accidents in the future.** The use of this report for other purposes could therefore lead to erroneous interpretations.

CONTENTS

1	CIRCUMSTANCES	Page 18
2	CONTEXT	Page 18
3	VESSEL	Page 18
4	CREW	Page 19
5	SEQUENCE OF EVENTS	Page 19
6	ANALYSIS	Page 22
7	SUMMARY	Page 23
8	RECOMMANDATIONS	Page 23

APPENDIXES

- A. Decision to hold an enquiry
- B. Photographs
- C. Charts

Abbreviations and Acronyms

A2	:	Area covered by at least one MF station (range: 100 to 300 miles)
BEAmer	:	Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
EMSA	:	European Maritime Safety Agency
IMO	:	International Maritime Organization
MF	:	Medium frequency
MRCC	:	Maritime Rescue Coordination Centre
SAR	:	Search And Rescue
STCW	:	Standard of Training, certification and Watchkeeping
TSS	:	Traffic Separation Scheme
UTC	:	Universal Time Coordinated
VHF	:	Very High Frequency

1 CIRCUMSTANCES

Late March 2008, during a voyage from the river Hollands Diep (Rhine estuary) to south Italy, the river – sea vessel *ADVANCE* is on passage through Jobourg then Ushant TSS, despite adverse weather conditions.

On Sunday morning March 30th, an ingress of sea water, that was not possible to pump, is detected in the fore compartments, ahead of the collision bulkhead. After a rerouting attempt towards Brest then to La Rochelle, because of the worsening situation, the crew abandon ship and is rescued by the French frigate *TOURVILLE* helicopter.

ADVANCE sank two hours later, 77 miles South-South-West of Pointe de Penmarc'h.

2 CONTEXT

ADVANCE made regular voyages between Rotterdam and Cagliari (South Sardinia), with other ports of call. Previous “passage plans” show voyages between North Europe, Mediterranean and Black Sea. These voyages are made all along the year, in any seasons.

3 VESSEL

ADVANCE was built in 1982 at Hamburg. Her main characteristics are :

- **N°IMO** : **8111910** ;
- **Call sign** : **J8B3289** ;
- **Length overall** : **87.90 m** ;
- **Breadth** : **11.40 m** ;
- **Load line** : **2.080 m** ;
- **Depth** : **6.75 m** ;
- **Gross tonnage** : **1939** ;
- **Deadweight** : **2890 MT.**

The cargo space is made of a single hold, divided by three communicating compartments.

The vessel is registered in Kingston (St Vincent & Grenadines) and the managing – owner is INTER – MARINE AS (Headquarter in Farsund, Norway).

The vessel is in good order. The Class Society is the *Germanischer Lloyd*.

Situation on departure :

- Fore draft : 4.48 m,
- Aft draft : 5.11 m,
- Cargo : # 2600 MT (manganese and clay).

4 CREW

There are six crew members on board. The three officers (captain, chief officer and chief engineer) and a seaman are Lithuanian. Two seamen are Russian.

The captain is a very experienced officer ; he had sailed four times on an *ADVANCE* sister-ship and he has been on board for three months. Other crew members are also experienced.

All have the necessary certificates and are able to perform their respective functions in accordance with the STCW Convention.

5 SEQUENCE OF EVENTS

Local time : UTC +1

On 26 March 2008

At **17h20**, *ADVANCE* sails from Moerdijk (Holland) towards Taranto (South Italy).

On 28 March

From **06h00**, in Jobourg TSS, the log book mentions that the weather conditions are worsening : winds veering South-South-West force 8 to West force 10 – sea condition from force 7 to force 9.

On 29 March

Westerly winds, then South-West force 10, sea state force 9. *ADVANCE* is passing Ushant TSS, without entering the two-way traffic lane (permitted by CROSS Corsen to small vessels that request, in case of bad weather)

. The course is 240°, then 210° from 6h00. During that day the average speed is 5.3 knots.

On 30 March

In the beginning of the morning, slight improvement of the weather : South-West winds, then West force 8, sea state force 7.

At **08h35**, presence of water suspected in the cargo hold. After 10 minutes of pumping, the conclusion is that there is no water.

At **09h40**, the ship owner, alerted by the captain, informs the MRCC Etel of the situation. The vessel is now in area A2 (ASN continuous watch in MF by CROSS Corsen)

From **09h58** to **11h45**, the captain alters the course up to 110° to allow an inspection of the fore parts : presence of water is seen in the compartments ahead of the collision bulkhead.

The trim becomes negative and it is no more possible to pump.

The position of *ADVANCE* is # 140 miles South-West of Penmarc'h.

At **10h48**, container ship *MAERSK JACKSON*, after rerouting, is close to *ADVANCE*. She informs the MRCC Etel that the crew wants to be rescued and to abandon *ADVANCE*.

At **11h02**, the *MAERSK JACKSON* transmits to the MRCC Etel that the demand is cancelled, the captain of *ADVANCE* assessed he can reach the port of Brest. SAR means are nevertheless maintained.

At **11h25**, the cancellation is confirmed by the French navy airplane *RESCUE XB*.

At **11h46**, MRCC Gris-Nez cancels the MAYDAY RELAY message on Safetynet.

At **11h51**, *RESCUE XB* signals that weather conditions don't allow *ADVANCE* to maintain her course.

At **12h05**, the rescue tug *LANGUEDOC* is requested for assistance.

At **12h43**, *ADVANCE* alters her course towards La Rochelle after she failed to reach Brest.

At **13h40**, the Préfet Maritime asks to an assessment team from the French frigate *TOURVILLE* to go on board *ADVANCE*.

ALCYON and the rescue tug *ABEILLE LANGUEDOC* are on their way towards *ADVANCE*.

At **15h05**, the assessment team lead by the second in command of frigate *TOURVILLE*, describes the situation : fore compartment flooded, flooding in progress in the middle compartment, water ingress in the aft compartment.

A bilge pump is transferred from the frigate to *ADVANCE*.

At **16h25**, a Super-Frelon helicopter is flown with additional bilge pumps.

At **17h10**, formal notice to *ADVANCE* by the Atlantic Préfet Maritime.

At **19h07**, additional pumps are on board *ADVANCE*, with three firemen.

The pumping flow is 120 cubic meters per hour and about 70 to 80 cubic meters are still remaining in the hold. Consequently, the water ingress is assessed to 120 cubic meters per hour.

At **23h10**, the water level in the hold increases quickly ; decision to abandon ship.

At **23h35**, the evacuation of the ship is beginning.

On 31 March

At **00h10**, the evacuation is finished. The crew is borne by helicopter on board the frigate and will be transferred to the rescue tug *LANGUEDOC*, on her way to La Pallice harbour.

At **02h03**, *ADVANCE* plunged bow first, sinking in position 46°39,77 N – 005°13,9 W, in 1000 m of water, at 77 miles in the 208° of Pte de Penmarc'h.

6 ANALYSIS

6.1 Environmental factor

The heavy weather is **definitely** a **contributing factor** of the flooding.

6.2 Technical factor

Given the risk involved in an investigation of the bow, the origin of the water ingress has not been specifically identified by the evaluation team.

The assumption made by the captain of *ADVANCE* that a water ingress could be located on deck, in front of the coaming, where baskets for hawsers have been welded, seems consistent with the photos taken by the French Navy

The design (single hold, low load line...) and/or the changes made to the ship, although the structural elements failed at the origin of the ingress of water are not identified, are **definitely** a **contributing factor** of the flooding.

6.3 Human factor

Navigation in very bad weather, with a low freeboard ship, presents a significant risk in the event of damage or weakness in any part of the ship (structure, propulsion, rudder motor, etc).

In these conditions, the will of the master to continue with the planned route as the vessel encountered heavy weather from the passage of Jobourg TSS, was an **aggravating factor** when the ingress of water into the hold has started and while it was difficult, or even impossible, to reach a shelter, under the lee of the shore.

7 SUMMARY

The proximity of the frigate and her helicopter helped to rescue the crew of *ADVANCE* and to assess the situation.

CROSS Corsen didn't received any ASN distress signal in MF.

The serious deficiencies found by the *BEAMer* during recent investigations, whether human or material, on board river – sea vessels, lead to questions about the ability of these vessels to sail in "near-sea-going" conditions of navigation in all seasons.

The very small size (minimum safe manning) of the crew of *ADVANCE*, although that in these circumstances not at the origin of the sinking, leads to the same remark as above, especially as crew remains on board more than three months in "rough" conditions of navigation. In this subject, the European Union encourages member states to ratify the Maritime Labour Convention of 2006.

The passage plan, especially before crossing the Bay of Biscay, should include ports and anchorages of refuge to rally in anticipation of very bad weather.

8 RECOMMENDATIONS

The *BEAMer* recommends :

To river – sea vessels ship-owners :

- 8.1 To integrate in their forecasts of port of call services, calendar margins « due to bad weather ». When the vessel is chartered, to prefer "voyage charter" rather than "time charter."
- 8.2 To encourage masters to analyse weather forecasts regarding the capabilities of river – sea vessels and to include into the « passage plan » the elements relating to moorings and potential shelters.

To IMO and EMSA :

8.3 To increase awareness of concerned ship-owners and classification societies to the risks involved by river – sea vessels operating between Northern Europe and Southern Europe, in all seasons, with reduced crews.

LISTE DES ANNEXES

APPENDIXES

- A. **Décision d'enquête****
Decision to hold an enquiry

- B. **Dossier navire****
Photographs

- C. **Cartographie****
Charts

Décision d'enquête
Decision to hold an enquiry



D É C I S I O N

Le Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire;


- Vu** la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- Vu** le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;
- Vu** le décret du 09 septembre 2008 portant délégation de signature (Bureau d'enquêtes sur les événements de mer) ;
- Vu** le décret du 09 juin 2008 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu** le SITREP SAR OMI 191 établi le 31 mars 2008 par le CROSS Etel ;

D E C I D E

Article 1 : En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant le naufrage du caboteur fluvio-maritime *ADVANCE* survenu le 30 mars 2008 au large de la Pointe de Penmarc'h.

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que ces événements comportent pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment le titre III de la loi sus-visée et la résolution MSC.255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

Pour le Ministre et par délégation
le Directeur du BEAmer
Jean-Pierre MANNIC



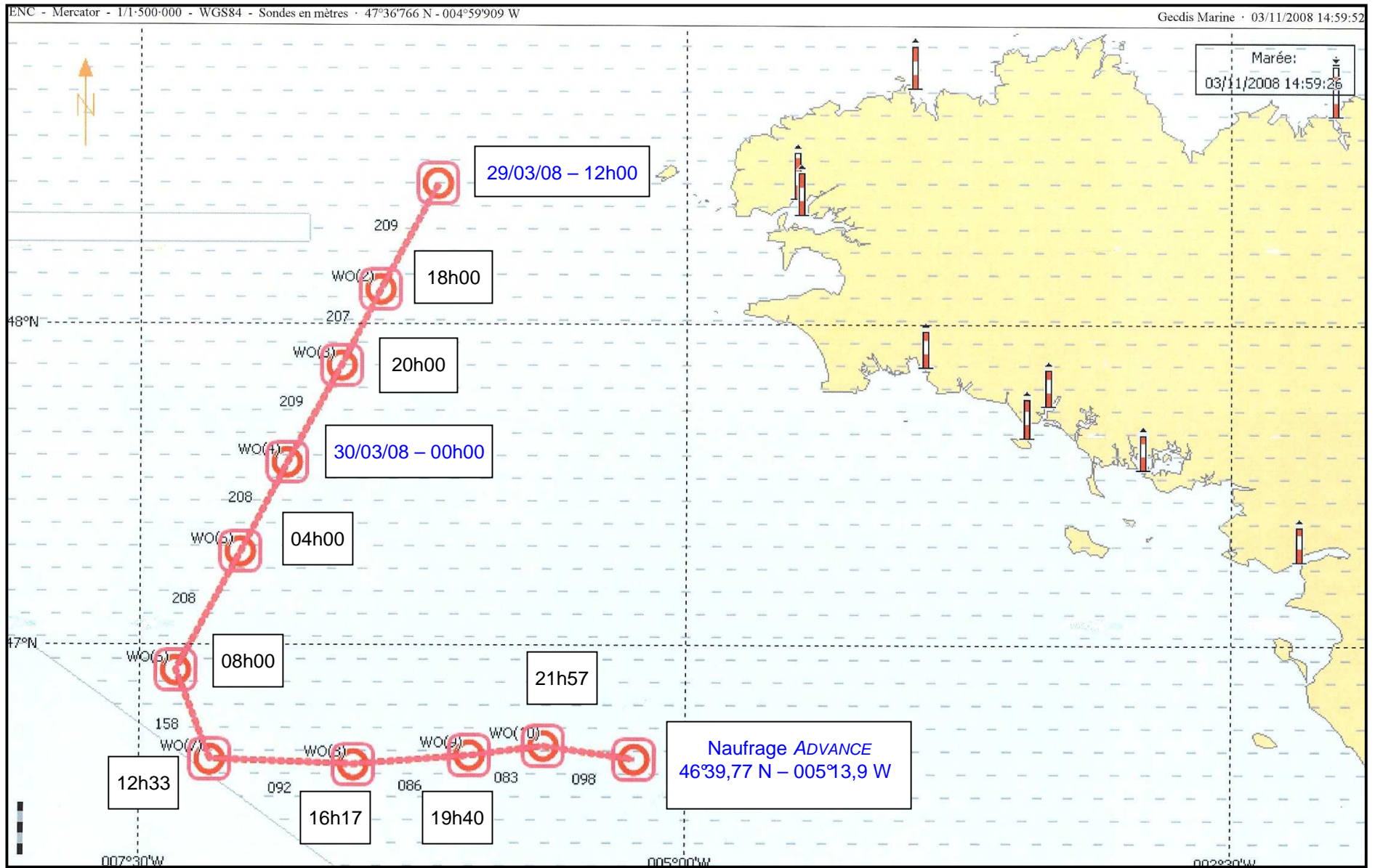
Annexe B
Appendix B

Dossier navire
Photographs



Photo Marine nationale
Photo French Navy

Cartographie
Charts





Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable
et de l'Aménagement du territoire

Bureau d'enquêtes sur les événements 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.beamer-france.org
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr