



# Rapport d'activité 2005

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Au cours de cette année 2005, les changements introduits l'année précédente se sont concrétisés :

- la charte graphique a été mise en place pour l'ensemble des publications et de la correspondance;
- les rapports d'enquête ont été remaniés dans leur présentation et leur rédaction ;
- les fiches de synthèse d'événements de mer ont été adaptées en fonction des observations que nous avons reçues à l'issue de leur première présentation l'année dernière. Elles le seront à nouveau en tant que de besoin ;
- le rapprochement avec les autres BEAs s'est concrétisé par plusieurs échanges et en particulier la participation d'enquêteurs du *BEA*mer à une enquête du BEA-TT en matière fluviale et à une enquête du BEA Aviation Civile sur un crash d'hélicoptère en mer ;
- les échanges avec les différents parquets se sont accrus, notamment pour le partage des informations de base en phase préliminaire ;
- l'action internationale s'est également développée avec :
  - la mise en place d'une configuration européenne du « Marine Accident Investigators International Forum » le EMAIIF, dont la première session s'est tenue en février 2005 à Helsinki ;
  - la refonte en cours du Code international sur la conduite des enquêtes après accidents par le groupe de travail de l'Organisation Maritime Internationale auquel le *BEA*mer participe activement ;
  - la publication en fin d'année d'un projet de directive européenne sur les enquêtes après accident.

Ces deux derniers points entraîneront dès 2006 la nécessité d'assurer une plus grande présence aux niveaux européen et international et un accroissement des obligations supranationales pesant sur les organismes nationaux.

Les réseaux du *BEA*mer ont, quant à eux, été renforcés par l'apport :

- pour le réseau d'experts, de trois compétences supplémentaires : l'assistance, le pilotage et les techniques de pêche ;
- pour le réseau géographique, de nouveaux correspondants locaux dans le Nord, en Seine-Maritime et en Gironde.

Par contre, le déménagement de la rue Monge à La Défense et les travaux qui ont été effectués dans les nouveaux locaux ont quelque peu perturbé le fonctionnement du service qui est maintenant redevenu normal.

Fort heureusement, sur le plan de l'activité, il y a eu une pause avec un nombre d'accidents plus réduit que sur la période précédente.

En conclusion, la recherche des causes des accidents et l'établissement de recommandations de sécurité correspondantes restent plus que jamais des actions indispensables que nous sommes déterminés à mener au mieux. Mais les évolutions ci-dessus mentionnées entraîneront sans aucun doute, pour la France comme pour les autres pays, un renforcement des actions et un accroissement des tâches des organismes chargés de mener les enquêtes techniques de sécurité.

Les actions engagées en ce sens devront donc non seulement être poursuivies mais sans aucun doute développées de manière significative.

Un accroissement corrélatif des moyens en personnels et des ressources financières sera également absolument indispensable pour accompagner cette évolution.

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes

Jean-Marc SCHINDLER

Directeur du BEAmer

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'JMS', is written above a horizontal line.

# SYNTHESE DE L'ACTIVITE

## Les événements 2005

Pendant cette année 2005, le nombre d'accidents a été plus faible que les années précédentes. Parmi les événements de mer signalés, une bonne centaine a retenu l'attention du BEAmer et 44 d'entre eux ont donné lieu à l'ouverture de :

- 29 investigations préliminaires,
- 15 enquêtes techniques après accident.

Les tableaux ci-dessous donnent une répartition de ces différents cas par catégorie d'événement :

### Répartition des événements

Répartition	Commerce	Pêche	Pêche/Commerce	Plaisance	Total
Abordages	1	5	5	-	11
Naufrages	-	6	-	-	6
Échouages/Talonnages	3	2	-	-	5
Hommes à la mer	-	7	-	-	7
Incendies	2	3	-	-	5
Voies d'eau	1	-	-	-	1
Pertes de cargaison	1	-	-	-	1
Explosions	1	-	-	-	1
Manœuvres au port	1	-	-	-	1
Accidents du travail	2	-	-	-	2
Vitres passerelle	-	2	-	-	2
Divers	-	-	-	2	2
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>25</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>44</b>

## Répartition des investigations préliminaires

Répartition	Commerce	Pêche	Mixte	Plaisance	Total
Abordages	-	1	-	-	1
Naufrages	-	5	3	1	9
Échouements	3	1	-	-	4
Voies d'eau	-	4	-	-	4
Chavirages	-	1	-	1	2
Incendies	1	3	-	-	4
Divers	2	1	1	1	5
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>29</b>

## Répartition des enquêtes techniques

Répartition	Commerce	Pêche	Mixte	Plaisance	Total
Abordages	1	-	1	-	2
Naufrages	-	3	-	-	3
Échouages/Talonnages	2	-	-	-	2
Hommes à la mer	-	2	-	-	2
Incendies	1	1	-	-	2
Pertes de cargaison	1	-	-	-	1
Explosions	1	-	-	-	1
Manœuvres au port	1	-	-	-	1
Divers	-	-	-	1	1
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>15</b>

## Le travail d'enquête

Les enquêtes ouvertes précédemment ont été poursuivies et certaines d'entre elles ont pu être closes au cours de cette année 2005. C'est en particulier le cas de :

- 8 enquêtes techniques après accident qui ont donné lieu à la publication des rapports suivants :
  - **TRICOLOR** : rapport complémentaire sur la situation du navire avant l'accident ;
  - **ADAMANDAS** : perte totale d'un vraquier ;
  - **KAPTAN ASLAN FATOGLU** : échouement d'un cargo en baie de Douarnenez ;
  - **KENDALC'HUS** : incendie dans la machine d'un chalutier ;
  - **LE NAUTILUS** : naufrage d'un chalutier coquillier ;
  - **CAP HORN** : naufrage d'un goémonier ;
  - **LE VAGABOND** : disparition d'un homme à la mer ;
  - **SAINT LÉON** : chavirage et naufrage d'un pointu à voile latine.
- 29 investigations préliminaires qui ont été closes dont la répartition figure dans le tableau joint ;
- 12 fiches de synthèse d'événement de mer qui ont été tirées des investigations préliminaires les plus significatives pour être largement diffusée au titre du retour d'expérience. Elles sont rassemblées dans le récapitulatif joint au présent rapport d'activité et figurent sur le site internet.

## La répartition

### Navires de commerce

La répartition des accidents survenus dans la période pour le secteur du commerce est extrêmement variée et de ce fait n'est pas particulièrement significative.

Il convient par contre de noter le nombre élevé d'abordages avec des navires de pêche.

Leur analyse fait ressortir dans la plupart des cas :

- **Une prise en compte insuffisante des règles du Règlement international pour prévenir les abordages en mer.** Si dans certains cas il peut s'agir d'une méconnaissance des règles à proprement parler, il a le plus souvent été constaté que, pour les navires de commerce comme pour les navires de pêche, c'est la compréhension globale du règlement qui pose problème. Certaines règles peuvent être bien connues mais elles sont utilisées isolément ou quel que soit le contexte, alors que le règlement prévoit au contraire une utilisation combinée. Par exemple, la règle 10 prescrit des mesures propres aux dispositifs de séparation du trafic mais elle prévoit dans son premier alinéa « *La présente règle s'applique aux dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation et ne saurait dispenser aucun navire de ses obligations en vertu de l'une quelconque des autres règles* ».
- **Un défaut de veille nautique** souvent lié à une insuffisance des effectifs ou encore à l'exécution pendant le quart de tâches généralement administratives ou commerciales non liées à la conduite du navire et interférant de façon négative sur celle-ci.

## Navires de pêche

**Le phénomène le plus répandu est la perte d'homme à la mer** à bord de navires pratiquant la drague à coquille ou d'autres arts traînants. Les causes sont diverses mais ***dans tous les cas les victimes ne portaient pas de VFI alors que sans aucun doute cet équipement aurait facilité la récupération et contribué indubitablement à la survie des hommes concernés.***

**Le deuxième facteur significatif est que le nombre d'abordages entre deux navires de pêche est cette année équivalent au nombre d'abordage entre navires de pêche et navires de commerce.** Dans chacun des rapports d'enquête concernés, le BEAmer recommande aux patrons pêcheurs d'effectuer une veille efficace et attentive. Dans le présent compte rendu d'activité, il lance un nouvel appel général en ce sens.

Dans les cas d'incendie étudiés ont été mis en évidence l'importance des installations fixes de lutte et la maîtrise des procédures par les patrons et équipages. **Un incendie** déclaré **restera un incident** si l'installation fixe est en bon état et si elle est déclenchée au plus vite et selon la procédure prévue. Le même événement **dégènera en accident** majeur avec souvent perte du navire voire de vie humaine si l'installation est déficiente ou si sa mise en œuvre n'est pas faite correctement.

## Navires de plaisance

Deux accidents de plaisance ont fait l'objet d'une enquête. L'une n'est pas terminée et l'autre n'a pas donné lieu à recommandation significative.

# SUIVI DES RECOMMANDATIONS

Au cours de l'année écoulée, le *BEAMer* a fait dans ses rapports 37 recommandations.

Un certain nombre d'entre elles sont des répétitions de recommandations déjà émises portant en particulier sur :

- La nécessité d'apporter une attention particulière aux conditions de sécurité lors de l'adaptation des navires de pêche à un **changement de métier**.
- La nécessité pour les équipages d'être bien familiarisés avec les **procédures d'urgence et les conditions de survie**.
- **Le facteur de sécurité fondamental que représente une veille extérieure efficace** tant sur les navires de commerce que sur les navires de pêche et sur la nécessité d'avoir des effectifs et des conditions de travail n'obérant pas cette efficacité.
- **Les alarmes de niveau d'eau** sur les navires de pêche, tant en ce qui concerne leur **conception** (alarme à sécurité positive) que les conditions de leur **utilisation** (ne pas les débrancher, les essayer à chaque appareillage).
- **Le respect des décisions d'effectifs** qui doit être considéré comme un **facteur de sécurité** plus que comme une contrainte administrative.
- **L'importance du port de VFI**. Tous les cas étudiés démontrent qu'en cas de chute à la mer, le port de cet équipement augmente considérablement les chances de récupération et de survie. En son absence, elles sont plus que réduites !

Le *BEAMer* étudie les possibilités de mise en place d'un système de suivi systématique des recommandations. Cela pourra prendre un certain temps car il faut en assurer la coordination avec le projet de base de données conduit par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime.



Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

**Bureau d'enquêtes sur les événements de mer**

Tour Pascal B 92055 LA DEFENSE CEDEX  
T : + 33 (0) 140 813 824 / F : +33 (0) 140 813 842  
Bea-Mer@equipement.gouv.fr  
[www.beamer-france.org](http://www.beamer-france.org)