



Rapport d'activité 2008

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'activité 2008

L'année 2008

L'année 2008 a vu s'accroître le nombre d'évènements de mer enregistrés pour être analysés par le *BEA*mer.

Parallèlement aux travaux d'investigation, le *BEA*mer a poursuivi les actions engagées :

- Au plan international avec :
 - L'adoption en mai 2008 du Code International sur la conduite des enquêtes après accident qui a été approuvé par le Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI en octobre 2007 ;
 - La discussion du projet de directive européenne sur la conduite des enquêtes après accidents qui a fait l'objet d'un accord politique au Conseil des Ministres européen de juin 2007 ;
 - La poursuite des travaux d'élaboration d'une méthodologie européenne de conduite des enquêtes après accidents, par le groupe de travail technique de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime présidé jusqu'au début 2008 par le directeur du *BEA*mer. Cette méthodologie complètera la directive susmentionnée ;
 - La participation active au Marine Accident Investigators International Forum (MAIIF) et le déroulement à Paris, en mars 2008, de la 4^{ème} session de sa configuration européenne le EMAIIF.

- Au plan national avec :
 - La continuation des quatre études d'accidentologie sur: la pêche à la coquille, la stabilité dynamique des navires de pêche, les dispositifs d'extinction incendie et les circuits d'eau de mer des navires de pêche,
 - Le changement de directeur du *BEA*mer,
 - L'affectation d'un enquêteur supplémentaire et l'ouverture d'une antenne permanente à Lorient,
 - La mise en service du nouveau site Internet (www.beamer-france.org),
 - Le lancement du processus devant mener, dans le cadre d'une démarche qualité, à la certification ISO 9001-2000, fin 2009.

Par ailleurs, le renforcement des moyens a permis, avec l'assistance très efficace du réseau d'experts et d'enquêteurs non permanents du BEAmer, de réduire le délai moyen de réalisation des enquêtes. Ce dernier devrait encore se contracter en 2009, avec l'affectation d'un enquêteur supplémentaire, l'objectif étant de mieux utiliser les conclusions des rapports dans le cadre du retour d'expérience.

A cet égard, une base de données numérique a été mise en place fin 2008, afin d'analyser de manière exhaustive, après reprise du passé, la nature et la récurrence des recommandations.

Enfin l'entrée en vigueur des nouveaux textes européens évoqués ci-dessus, lesquels vont faire peser des contraintes supplémentaires et des responsabilités nouvelles sur les bureaux d'enquête, est susceptible de nécessiter un nouveau plan de renforcement des moyens. Ceci devra être apprécié à l'issue de la phase de transposition en droit interne de la directive communautaire sur la conduite des enquêtes, débutant fin 2009 pour s'achever en principe avant le printemps 2011.

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Jean-Pierre MANNIC
Directeur du BEAmer



Synthèse de l'activité

Les événements 2008

En 2008, le nombre d'accidents enregistrés par le BEAmer a été nettement plus important qu'en 2007 (90 au lieu de 55). Ainsi, l'ensemble des événements de mer signalés par les CROSS a fait l'objet d'un examen qui a donné lieu à l'ouverture de :

- 71 investigations préliminaires,
- 19 enquêtes techniques après accident.

Les événements les plus graves ont concerné :

- le naufrage du chalutier d'Erquy *LA P'TITE JULIE 1* (6 victimes),
- le naufrage du fileyeur de Pénerf *LA MELODIE DES MERS* (1 victime),
- la chute à la mer d'un marin du chalutier *SAGITTAIRE* (1 victime),
- le chavirage du fileyeur-caseyeur *ELISE* au large du Havre (1 victime),
- le naufrage du coquillier *EMMANUELLE-JEAN* de Granville (1 victime),
- le naufrage du caboteur *CAP BLANC* au large de Terre-Neuve (4 victimes),
- le dégagement accidentel d'ammoniac à bord du thonier-congélateur *LE TITAN* aux Seychelles (6 victimes et quatre blessés).

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

Répartition des événements survenus en 2008

Types d'accidents	Abordages	Accidents	Incendies	Chavirages	Naufrages	Echouements	Incidents (1)	Hommes à la mer	Voies d'eau	Talonnage	Événement de mer	Situation rapprochée	Situation à risques	Total
Plaisance	-	-	-	1	1	1	-	5	1	-	1	-	-	10
Commerce	-	2	1	1	2	4	1	1	-	-	1	-	1	14
Pêche	-	2	5	5	14	10	1	6	4	-	-	-	1	48
Pêche - Plaisance	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Pêche - Pêche	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Pêche - Course	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Pêche - Commerce	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	4
Commerce - Commerce	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Sauvetage	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Total	16	4	6	7	17	15	2	12	5	1	2	1	2	90

(1) Incidents : Panne électrique - Accident à bord - Avarie moteur.

Répartition des investigations préliminaires

Types d'accidents	Abordages	Accidents	Incendies	Chavirages	Naufrages	Echouements	Incidents (1)	Hommes à la mer	Voies d'eau	Talonnage	Événement de mer	Situation rapprochée	Situation à risques	Total
Plaisance	-	-	-	1	1	1	-	5	1	-	1	-	-	10
Commerce	-	2	1	1	-	2	1	1	-	-	1	-	1	10
Pêche	-	1	5	3	10	10	1	5	4	-	-	-	1	40
Pêche - Plaisance	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Pêche - Pêche	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Commerce - Pêche	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2
Commerce - Commerce	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Sauvetage	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Total	9	3	6	5	11	13	2	11	5	1	2	1	2	71

(1) Incidents : Panne électrique - Accident à bord - Avarie moteur.

Répartition des enquêtes techniques

Types d'accidents	Abordages	Accident	Naufrages	Echouements	Chavirages	Homme à la mer	Total
Plaisance	-	-	-	-	-	-	0
Commerce	-	-	2	2	-	-	4
Pêche	-	1	4	-	2	1	8
Commerce - Commerce	3	-	-	-	-	-	3
Pêche - Commerce	2	-	-	-	-	-	2
Pêche - Pêche	1	-	-	-	-	-	1
Pêche - Course	1	-	-	-	-	-	1
Total	7	1	6	2	2	1	19

Le travail d'enquête

Au cours de cette année, 19 enquêtes techniques après accident ont été ouvertes :

Événement	Description
<i>LA P'TITE JULIE 1</i>	Naufrage d'un navire de pêche français au large du Finistère (6 victimes)
<i>SAMCO EUROPE MSC PRESTIGE</i>	Abordage entre un pétrolier français et un porte-conteneurs panaméen dans le golfe d'Aden
<i>MARIE LOUISE BERTHE</i>	Naufrage d'un chalutier de St-Quay-Portrieux dans le golfe normando-breton
<i>POURQUOI PAS TRUGAREZ</i>	Abordage entre deux navires de pêche suivi du naufrage du <i>TRUGAREZ</i>
<i>ARTEMIS</i>	Echouement d'un caboteur néerlandais sur la plage des Sables d'Olonne
<i>NATISSA</i>	Echouement d'un caboteur maltais de type fluviomaritime sur l'île de Porquerolles
<i>LA MELODIE DES MERS</i>	Naufrage d'un fileyeur français après heurt du socle d'une balise (1 victime)
<i>ADJA NDOUMBE II MN EIDER</i>	Abordage entre un navire roulier français et un chalutier sénégalais
<i>SAGITTAIRE</i>	Chute à la mer d'un marin d'un chalutier français (1 victime)
<i>SD GIRONDE DUBLIN EXPRESS</i>	Collision dans le port du Havre entre un porte-conteneurs allemand et un remorqueur portuaire
<i>ILE DE GROIX SAINT TUDY</i>	Collision en rade de Lorient entre deux navires à passagers assurant la desserte de l'île de Groix
<i>MARVIN</i>	Naufrage d'un chalutier au large du Havre
<i>ELISE</i>	Chavirage d'un fileyeur à proximité du Havre (1 victime)
<i>ADVANCE</i>	Naufrage d'un caboteur de type fluviomaritime dans le Golfe de Gascogne
<i>IDEFIX II NORDIC SPIRIT</i>	Abordage entre un transporteur de voitures libérien et un coquillier dieppois, suivi du naufrage du coquillier
<i>EMMANUELLE-JEAN</i>	Naufrage d'un coquillier granvillais au large de Saint-Malo (1 victime)
<i>CAP BLANC</i>	Naufrage d'un caboteur français au large de la province canadienne de Terre-Neuve (4 victimes)
<i>LE TITAN</i>	Fuite accidentelle d'ammoniac à bord d'un thonier-congélateur français en escale aux Seychelles (six victimes et quatre blessés)
<i>ANTHINEAS BLACK SAMBUCCA</i>	Abordage entre un voilier britannique et un chalutier sablais devant les Sables d'Olonne

Parmi les enquêtes en cours, 17 enquêtes techniques après accident ont pu être closes et les rapports correspondant mis en ligne sur le site : www.beamer-france.org :

Événement	Description
<i>BRO CHARLOTTE</i>	Echouement d'un transporteur français de produits survenu à Dalian (R.P.C.)
<i>SAINT-VINCENT</i>	Naufrage d'un pétrolier français en nouvelle Calédonie
<i>PAIX DU CIEL</i>	Naufrage d'un chalutier français au large d'Hourtin (2 victimes)
<i>ANGELIQUE-EMILIE MSC ROMA</i>	Abordage au large de Fécamp entre un porte-conteneurs libérien et un chalutier dieppois
<i>SIGMAGAS HAPPY BRIDE</i>	Collision en Loire entre deux navires citernes
<i>DEESSE DES FLOTS</i>	Naufrage d'un chalutier de Cherbourg au large de Barfleur (2 victimes)
<i>ACCROCH'COEUR</i>	Naufrage d'un catamaran de plaisance français, au large de l'Espagne (4 victimes)
<i>KLEIN FAMILIE SICHEM PANDORA</i>	Abordage au large de Cherbourg entre un palangrier cherbourgeois et un chimiquier maltais (5 victimes)
<i>ENEZ SUN III</i>	Chute à la mer de deux passagers d'une vedette desservant l'Île de Sein
<i>NATISSA</i>	Echouement d'un caboteur maltais de type fluviomaritime sur l'Île de Porquerolles
<i>OWEN</i>	Naufrage d'un chalutier de St-Quay-Portrieux au large de Bréhat
<i>MARE LIBERUM</i>	Chute à la mer d'un marin d'un fileyeur de Noirmoutier, survenu au large de l'Île d'Yeu (1 victime)
<i>LA CANGUE FIONE</i>	Abordage entre un chalutier sablais et un caboteur panaméen, survenu au large de l'île d'Yeu
<i>ATHENA</i>	Envahissement, chavirage et perte totale d'un navire français ravitailleur de plate-forme, au large du Congo
<i>GOURINIS</i>	Naufrage d'une vedette à passagers desservant l'Île de Houat, survenu au large de Quiberon
<i>LA MELODIE DES MERS</i>	Naufrage d'un fileyeur français à l'entrée de la rivière de Pénerf, après heurt du socle d'une balise (1 victime)
<i>ANTHINEAS BLACK SAMBUCCA</i>	Abordage entre un voilier britannique et un chalutier sablais devant les Sables d'Olonne

Les études

Les études relatives :

- aux chutes d'homme à la mer à bord des navires coquilliers,
- aux circuits d'eau de mer à bord des navires de pêche et petits navires à passagers,
- aux dispositifs d'extinction incendie sur les navires de pêche et petits navires à passagers,

ont été poursuivies en 2008 et devraient être finalisées en 2009.

Les recommandations

Dans les rapports publiés au cours de l'année 2007, le BEA mer a émis 72 recommandations à destination :

- des administrations (12),
- des armements des navires concernés (24),
- des armements utilisant des gouvernails articulés (1),
- des armements à la pêche (2),
- des armements au commerce (2),
- des autorités portuaires (3),
- des capitaines et officiers de quart des navires de commerce (4),
- des chefs de bord et équipages des navires de plaisance (5),
- des concepteurs de navires ou fournisseurs d'équipements (9),
- des organisateurs de manifestations nautiques (1),
- des organisations professionnelles de la pêche (3),
- des organismes de formation (2),
- des patrons de pêche (3),
- des sociétés de classification (1).

Elles se répartissent entre les catégories suivantes :

I - COMMERCE

Bonnes pratiques professionnelles

- appréciation des risques et adaptation de la conduite aux situations rencontrées.

Règles de barre et de route

- procédures de chenalage et de croisement. **(2 fois)**,
- respect du RIPAM.

Communications, langue

- amélioration de la compréhension linguistique. (A bord, entre navires, avec la terre) **(2 fois)**,
- rappel du navire à ses obligations d'information.

Equipage	<ul style="list-style-type: none"> - mise à bord d'un effectif adapté à la navigation effectuée - respect des décisions d'effectif. (2 fois), - suivi des travaux du sous comité STCW.
Equipements individuels survie sauvetage	<ul style="list-style-type: none"> - rendre les équipements personnels de survie plus performants (conception, emplacement, utilisation) (2 fois).
Formation/entraînement	<ul style="list-style-type: none"> - mise en place d'entraînements aux situations d'urgence (2 fois).
Management, ISM, gestion de crise, mode dégradé	<ul style="list-style-type: none"> - élaboration ou amélioration des procédures à suivre pour toutes les opérations à bord : passerelle, situations d'urgence et mesures à prendre pour y faire face.
Navire : conception	<ul style="list-style-type: none"> - bastingage, batayoles, - ergonomie de la passerelle, disposition des équipements de navigation et de radiocommunications, - stabilité, flottabilité franc-bord : critères réglementaires, conditions d'exploitation.
Navire/équipements : maintenance, transformations	<ul style="list-style-type: none"> - amélioration des contrôles de fabrication, de montage et de vieillissement des équipements, - déclaration des modifications apportées au navire et/ou à ses installations, - gouvernails. (3 fois).
Passerelle : équipements et leur utilisation	<ul style="list-style-type: none"> - utilisation de l'ensemble des équipements passerelle et recoupement des informations. (2 fois).
Passerelle : organisation et veille	<ul style="list-style-type: none"> - amélioration de la qualité de la veille. (2 fois).
Routage, météo	<ul style="list-style-type: none"> - choix de la route la plus sûre. (2 fois), - prise en compte des conditions de mer.

- SAR, assistance** - amélioration de la capacité de réparation, d'action et d'intervention (Réunion, Nouvelle-Calédonie, Polynésie).
- VDR, données** - amélioration du processus de sauvegarde des données (VDR, déclaration d'évènements de mer, images radar, systèmes experts...) **(2 fois)**.
- Voies d'eau** - envahissements d'eau, alarmes et systèmes de pompage, vannes de coque, fermeture à distance des vannes **(2 fois)**.
- VTS, autorités terrestres** - dispositifs antipollution, récupérateurs, barrages, - optimiser l'efficacité des VTS (Vessel Traffic Service).

II - PECHE

- Balisage, cartographie, courants** - balisage **(2 fois)**.
- Bonnes pratiques professionnelles** - identification des mesures d'amélioration de la sécurité au travail **(2 fois)**.
- Règles de barre et de route** - application de la Règle 17 de COLREG - 34 signaux sonores **(2 fois)**,
- sensibilisation à l'anticollision. (COLREG-ARPA),
- port des feux et marques réglementaires à bord des navires de pêche afin d'éviter toute confusion,
- respect des règles relatives aux feux et marques.
- Communications, langue** - amélioration de la compréhension linguistique (à bord, entre navires, avec la terre).

Conduite du navire de pêche	<ul style="list-style-type: none"> - adaptation de la situation d'étanchéité des navires de pêche aux conditions de mer - fermeture des portes étanches (2 fois), - connaissance de la stabilité des navires dans les différentes conditions d'exploitation et en cas de croche et respect des conditions d'exploitation. (5 fois).
Equipage	<ul style="list-style-type: none"> - situation administrative des marins.
Formation/entraînement	<ul style="list-style-type: none"> - formation aux manœuvres d'urgence de pêche aux arts traïnants.
Navire : conception	<ul style="list-style-type: none"> - conception des accès, des conditions d'évacuation et de la ventilation des postes d'équipage.
Navire/équipements : maintenance, transformations	<ul style="list-style-type: none"> - réflecteurs radar sur petits navires de pêche et de plaisance.
Passerelle : équipements et leur utilisation	<ul style="list-style-type: none"> - utilisation appropriée du pilotage automatique.
Passerelle : organisation et veille	<ul style="list-style-type: none"> - amélioration de la qualité de la veille.
SAR, assistance	<ul style="list-style-type: none"> - en cas d'abordage, obligation d'assistance que se doivent les navires en cause

III - PLAISANCE

Règles de barre et de route

- veiller au respect des règles relatives aux feux et marques.

Divers

- conception des navires de plaisance,
- conduite de la voilure des navires de plaisance,
- dispositifs et procédures d'évacuation des catamarans de plaisance (**2 fois**),
- manifestations nautiques,
- notices d'utilisation des matériels et des navires, mise en main (**2 fois**),
- port des équipements de protection individuelle à la plaisance et dans les annexes.

SAR, assistance

- balises de radiolocalisation des sinistres.

NB : ces catégories regroupent les recommandations par famille et sous familles. Cette typologie est celle utilisée pour le retour d'expérience.

*
* * *
*

L'année 2008 a donc connu un plus grand nombre d'accidents, avec doublement du nombre de pertes de vies humaines.

Le BEA mer a vu ses moyens renforcés, dans le cadre du plan d'action pluriannuel, le résultat le plus significatif ayant été la diminution de la durée moyenne des enquêtes. Il conviendra cependant d'être attentifs à l'accroissement de la charge de travail qu'entraînera la transposition de la nouvelle directive européenne relative aux enquêtes après accident de mer.

La démarche qualité s'est poursuivie et devrait aboutir à la certification. Enfin, le retour d'expérience s'appuie maintenant sur une application informatique facilitant l'exploitation des recommandations.



**Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

**Tour Pascal B - Antenne Voltaire - 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**