



Rapport d'activité

2003 & 2004

Second semestre

Année

Le premier décembre 2003 j'ai pris les fonctions de Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer, le *BEA*mer.

A l'occasion de la diffusion de ce rapport d'activité, je tiens à saluer l'action de mon prédécesseur qui a porté cet organisme sur les fonts baptismaux et a su le mener à un niveau de reconnaissance élevé.

Je veux aussi rendre solennellement hommage à l'Administrateur Général des Affaires Maritimes Jean-François GROLEAU, décédé en juillet 2004, qui fut notre Délégué régional Pays de Loire pendant de nombreuses années et dont le dévouement, la compétence et la pertinence des analyses faisaient l'admiration de tous.



L'année 2004 constituera dans l'histoire du *BEA*mer une étape importante, car elle a été marquée par des évolutions significatives.

Sur un plan général, l'institutionnalisation de cet organisme s'est poursuivie avec la parution cette année des textes d'application de la loi du 3 janvier 2002.

Simultanément, en interne, un certain nombre d'impulsions fortes ont été engagées au cours de cette année dans l'action du *BEA*mer :

- ▶ création d'une identité visuelle et d'une charte graphique,
- ▶ redéfinition de la présentation des rapports d'enquêtes,
- ▶ création de fiches de synthèse d'événements de mer au titre du retour d'expérience,
- ▶ rapprochement avec les autorités judiciaires dans les conditions prévues par la loi de 2002,
- ▶ rapprochement avec le très ancien Bureau d'Enquête et d'Analyse pour l'aviation civile (BEA) et le tout nouveau Bureau d'enquêtes après accidents et d'incidents de transports terrestres (BEA-TT) créé début 2004,
- ▶ renforcement de la présence du *BEA*mer français sur la scène internationale.

Les effets de ces orientations commencent seulement à se faire sentir et ne seront vraiment perceptibles qu'à partir de 2005.



Le rapport d'activité précédent couvrant exceptionnellement une période s'étendant sur l'année 2002 et premier semestre 2003, le présent rapport est présenté sous une forme similaire.

Constitué de la même manière, il couvre le second semestre 2003 et l'année 2004, mais intègre quelques innovations dans la présentation graphique.

Il y a ainsi changement dans la continuité.



Bien évidemment les changements qui ont été et seront introduits visent à améliorer la qualité des prestations fournies et à étendre leur utilisation par tous les acteurs du monde maritime.

C'est en tout cas la motivation des membres de l'équipe permanente du *BEAmer*, de son réseau littoral et de ses experts. Dès mon arrivée j'ai très clairement perçu leur souci d'objectivité, leur rigueur, leur dévouement à la collectivité maritime et leur volonté de faire progresser la sécurité des marins.

C'est aussi l'esprit qui émane des relations avec les Directions d'administration centrale et les services déconcentrés.

Cela répond enfin à la volonté des Ministres chargés de la mer et des pêches maritimes, garants de notre capacité matérielle à agir et, avec l'Inspection Générale des Services des Affaires Maritimes, de notre indépendance.



Au cours de ces dix huit mois, vingt marins sont morts lors de leur activité professionnelle. Il n'y a pas pour nous de plus puissante motivation. Leurs familles ont toute notre sympathie. Qu'elles soient assurées que la recherche des causes de ces accidents est pour nous la plus grande des priorités et que la formulation de recommandations adaptées pour éviter que de tels cas ne se reproduisent est un impératif absolu.

L'administrateur en chef des affaires maritimes

Jean-Marc SCHINDLER

Directeur du BEAmer

SOMMAIRE

1 – Faits marquants

2 – Synthèse des résultats d'enquêtes

- Navires de commerce
- Navires de pêche
- Navires de plaisance

3 – Analyses spécifiques

4 – Suivi de recommandations

Faits marquants

Le 1^{er} décembre 2003 l'Administrateur en chef SCHINDLER a remplacé l'Administrateur général TOURET dans les fonctions de Directeur du *BEA*mer.



L'institutionnalisation s'est poursuivie avec la parution dès le début de l'année 2004 du décret du 26 janvier relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, puis le 1^{er} juillet de l'arrêté du ministre chargé de la mer portant organisation du *BEA*mer.

Le dispositif législatif et réglementaire est maintenant suffisant pour permettre le fonctionnement institutionnel de cet organisme.



L'ensemble des crédits de fonctionnement a été suffisant pour la période considérée, car le *BEA*mer n'a pas eu à réaliser d'opération lourde. Néanmoins cette situation ne perdurera pas.

En effet, il y a une évolution forte et concomitante des exigences en matière de retour d'expérience et des obligations internationales en matière d'analyse après accident. Pour permettre au *BEA*mer d'y faire face d'importants progrès devront être réalisés sur les moyens de fonctionnement, qu'il s'agisse des moyens en personnel ou des moyens financiers.

C'est pourquoi, afin de maintenir un haut niveau de compétence dans les domaines en forte évolution technologique, tels que les bases de données ou les enregistreurs de données de voyage, un processus interne d'adaptation technique a été engagé qui se poursuivra au cours de l'année 2005 et même au-delà.

La prise en compte de ces éléments a conduit :

- à renforcer le réseau régional par le recrutement de deux correspondants locaux l'un dans la région Nord Pas de Calais et l'autre dans la région Aquitaine,
- à étendre le réseau d'experts à deux spécialités nouvelles : le pilotage et l'assistance.

Par ailleurs, le plan de charge du *BEA*mer durant le second semestre 2003 et l'année 2004 a été quant à lui sensiblement plus important que sur la période précédente.



L'engagement de renforcement de la présence du *BEA*mer sur la scène internationale s'est traduit dès 2004 par :

- une participation active au Forum International des Bureaux d'enquêtes après accidents maritimes qui s'est tenu en Afrique du Sud,
- un rapprochement avec notre homologue du Royaume-Uni le Marine Accident Investigation Branch (MAIB),
- une coopération accrue avec certains Etats, dans des enquêtes spécifiques (Royaume-Uni, Chypre..),
- une présentation en avant-première à l'OMI des travaux du *BEA*mer sur l'accident du pétrolier « CHASSIRON » dès la parution du rapport. Les recommandations qu'il contient avaient été adressées en avance afin de pouvoir saisir sans retard les comités et sous-comités compétents.



SYNTHESE DES RESULTATS D'ENQUETE

Pendant la période considérée, deux cent soixante sept événements ont focalisé l'attention du *BEA*mer :

- Trente sept enquêtes techniques après accident ont été ouvertes ;
- Quatorze enquêtes ont été closes ;
- Quarante cinq investigations préliminaires ont été menées. Les plus significatives ont fait l'objet d'une quinzaine de fiches de synthèse d'événement de mer mettant l'accent sur les leçons à en tirer.

Ces éléments représentent la seule activité du *BEA*mer et ne constituent en aucune manière un tableau complet de l'accidentologie pour cette période.

Navires de commerce

Quatre enquêtes sur accidents de navires de commerce durant la période et cinq concernant des abordages entre navires de commerce et navires de pêche ont été ouvertes.

Les enquêtes les plus significatives qui ont pu être terminées sur la période sont celles sur :

- ▶ le navire à passager « TAHITI NUI IV » qui a mis en évidence l'importance d'une gestion rigoureuse de ce type de navire.
- ▶ le pétrolier « CHASSIRON », qui a donné lieu à une large concertation avec l'industrie, puis, a pour la première fois fait l'objet d'une présentation des principales recommandations à l'Organisation Maritime Internationale (OMI) avant même la publication du rapport, en application des dispositions préventives de la loi du 3 janvier 2002 comme indiqué supra.
- ▶ certains abordages entre navires de commerce et navires de pêche qui ont démontré une nouvelle fois, s'il en était besoin, les déficiences de la veille nautique. Déficiences qui sont partagées et parfois même aggravées par une absence totale de réaction d'urgence.

Par ailleurs, les consultations faites lors des enquêtes menées par le *BEA*mer sur les différents cas d'abordage, viennent en appui des résultats de l'étude menée par le Marine Accident Investigation Branch (MAIB). A cet égard, le *BEA*mer partage totalement les conclusions tirées de cette étude par son homologue britannique.

Navires de pêche

Vingt cinq enquêtes sur accidents de navires de pêche ont été ouvertes pour lesquels dix sept victimes sont à déplorer.

Les naufrages du *BUGALED BREIZH*, survenu le 15 janvier 2004, et de l'*ARMAND*, survenu le 11 mars 2004, sont les plus graves. Ils ont entraîné la perte respectivement de cinq et de quatre marins. Les enquêtes sont complexes et toujours en cours.

La typologie de ces accidents se répartit de la manière suivante :

- 10 naufrages avec perte totale
- 7 abordages
- 3 incendies dont un avec perte totale
- 3 disparitions en mer
- 1 échouement
- 1 chavirement

Les principales causes retenues mettent en évidence des problèmes affectant la stabilité et le franc bord tels que croches, chavirement, gros temps etc... Pour les autres cas, la répartition ci-dessus montre qu'il s'agit essentiellement d'abordage, d'incendie, d'échouement ou de chute par-dessus bord.

Les arts traînants sont les plus concernés, mais les arts dormants le sont aussi.

Dans 25% des cas, des anomalies ont été constatées quant au respect des dispositions réglementaires(catégories de navigation, effectifs, aptitude médicale...)

Sur le plan géographique, les régions Basse Normandie, Bretagne et Pays de la Loire enregistrent la plus forte accidentologie et ce en corrélation avec l'implantation des bassins d'activité professionnelle pêche.

Les facteurs initiaux relevés par ces enquêtes sont la vétusté des navires, la surévaluation de la capacité des navires, ainsi que la priorité souvent donnée aux exigences fortes de l'exploitation économique.

A cela s'ajoute une insuffisance de culture de sécurité, et dans certains cas, une difficulté réelle à faire face aux situations d'urgence (lutte contre l'incendie, utilisation des matériels de sécurité et de sauvetage, procédures d'appel de détresse)

Bien souvent également, la routine est un facteur de diminution de la vigilance et de l'aptitude à réagir en face d'une situation anormale.

Navires de plaisance

Deux accidents concernant des navires de plaisance, ayant entraîné le décès de cinq personnes, ont fait l'objet d'une enquête du *BEA*mer. Il s'agit du :

► chavirement du navire du patrimoine « SAINT LEON » survenu sur l'étang de Thau, qui transportait 14 enfants et accompagnateurs.

► « CAR GUY » navire de pêche promenade, dont les cinq occupants sont passés par-dessus bord et dont un seul a pu être sauvé.

Les rapports relatifs à ces deux enquêtes sont terminés mais ils sont encore en phase de consultation. A l'issue, ils seront rendus publics.



Analyses spécifiques

Compte tenu de la variété de la typologie des accidents pour la période couverte par ce rapport, il n'a pas été effectué d'analyses spécifiques.

En application des nouvelles orientations évoquées en préambule, priorité a donc été donnée à la mise en place d'un retour d'expérience sur les événements de mer dont l'analyse permettait de tirer des leçons utiles pour éviter leur répétition.

Ainsi ont été créées les fiches de synthèse d'événement de mer (S.E.M.). Une quinzaine d'entre elles a été rédigée et est rassemblée dans le document joint au présent rapport d'activité.

A l'avenir ces fiches seront publiées sur le site internet du *BEA*mer :

« www.beamer-france.org »

Elles feront ensuite l'objet d'un récapitulatif annuel joint au rapport annuel d'activité.

Le *BEA*mer souhaite que ces documents à caractère pédagogique soient diffusés aussi largement que possible, tant auprès des professionnels que des plaisanciers et des centres de formation.



Suivi des Recommandations

La prise en compte des recommandations du *BEA*mer reste encore trop souvent aléatoire. Néanmoins, un certain nombre d'instruments se mettent progressivement en place dont on peut espérer qu'ils contribueront améliorer progressivement la situation.

C'est en particulier :

- au niveau national l'article 9 du décret du 26 janvier 2004, qui fait obligation aux destinataires de recommandations, de faire connaître au Directeur du *BEA*mer dans un délai de 90 jours les suites qu'ils entendent donner aux recommandations qui leur ont été adressées ;
- au niveau international : d'une part, la montée en puissance de l'Agence de Sécurité Maritime Européenne (AESM) dont le rôle sera d'harmoniser les procédures et les pratiques dans les différents Etats membres, et d'autre part, la pression exercée par certains Etats pour rendre obligatoires les dispositions relatives aux enquêtes après accident, ce qui inclut le suivi de leurs recommandations.

Pour ce qui est de la situation présente :

► **Dans le secteur de la pêche** : au niveau national la mise en place du Plan de Sécurité à la pêche a enfin permis que soit analysé globalement et pris en compte l'ensemble des propositions faites pour réduire les facteurs de risque. Ces propositions viennent d'être réactualisées lors de la table ronde organisée conjointement par le Ministre de l'Agriculture de l'Alimentation, de la Pêche et de la Ruralité et le Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer. Par ailleurs, la démarche de prévention a été renforcée.

► **Dans le secteur de la marine marchande** : la plus grosse difficulté reste la prise en compte, et surtout la mise en œuvre, des recommandations au niveau international. Certes les démarches :

- de mise en place de l'AESM au niveau européen,
- de transformation à l'OMI de la résolution A.849 (20) relative au Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer,
- de rédaction d'une convention unique de l'OIT sur les normes du travail maritime,

sont prometteuses et devraient contribuer, à terme, à la satisfaction de certaines des recommandations précédemment émises.

Néanmoins, on peut s'interroger sur la volonté réelle de prise en compte, non seulement par les organisations internationales, mais également par les Etats membres et les opérateurs concernés, de recommandations telles que :

- *avoir à bord un nombre d'officiers en charge du quart suffisant pour permettre à chacun d'entre eux de disposer des périodes de repos nécessaires à un accomplissement sûr de leurs fonctions principales ;*
- *limiter au maximum l'ampleur des tâches administratives faites pendant le quart par les officiers qui en ont la charge ;*
- *imposer en période d'obscurité la présence effective d'un veilleur auprès de l'officier de quart sur tous les navires de charge opérant des navigations internationales (y compris et surtout sur les navires de taille restreinte assurant des transports à courte distance comme le cabotage, ou les « autoroutes de la mer »).*

Il reste que l'action conjointe et répétitive des organismes d'enquête, et l'impact des évolutions normatives indiquées ci-dessus, finiront certainement par aboutir à une amélioration de la situation. L'enjeu est de savoir dans quels délais.





Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, 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