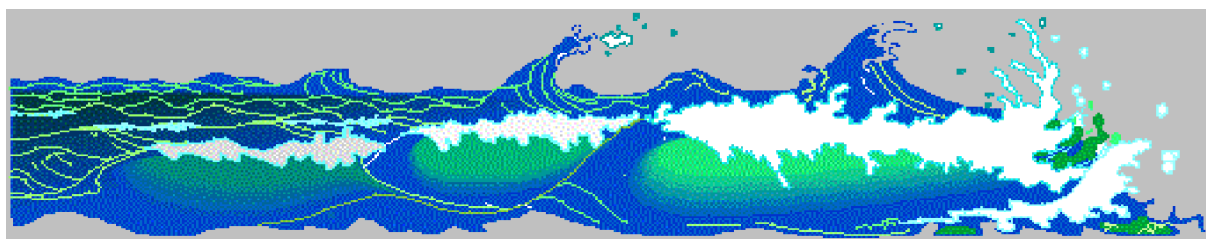




Le **BEA**mer a été créé le 16 décembre 1997. Le 1^{er} décembre 2003, je quitterai les fonctions de directeur du **BEA**mer après avoir pendant près de six ans tenté de mettre en place cette institution nouvelle dans le paysage maritime français. On dit que la greffe aurait pris et que le **BEA**mer serait devenu une institution reconnue. Cette reconnaissance n'est cependant pas venue toute seule. On la doit d'abord aux ministres chargés de la mer et des pêches maritimes qui n'ont pas ménagé leurs appuis au **BEA**mer. On la doit à l'Inspection générale des services des affaires maritimes, qui a été garante de son indépendance d'action, et à tous les services déconcentrés du ministère chargé de la mer comme aux directions fonctionnelles de son Administration centrale. On la doit aux membres de l'équipe permanente, du réseau littoral et des experts du **BEA**mer avec lesquels nous avons essayé de vivre une triple exigence d'objectivité, d'exhaustivité et de réalisme. On la

doit enfin et surtout à tous les usagers de la mer dans toutes leurs composantes (commerciales, halieutiques, sportives et ludiques) qui ont réservé aux travaux du **BEA**mer confiance et aussi ... défiance. Je remercie ceux qui les ont appréciés, mais je remercie également ceux qui ont fait preuve d'incompréhension vis à vis de notre action. Ils nous ont conduit à l'explicitier et à garder en mémoire que l'amélioration de la sécurité a encore plus besoin de convictions que d'autorités. À tous, je puis assurer que tout sera fait pour que puisse se poursuivre au mieux et en toute humilité la mission du **BEA**mer inscrite dans ses textes fondateurs : *« établir les circonstances et les causes des événements de mer en vue d'en tirer tous les enseignements que chacun d'entre eux porte pour l'amélioration de la sécurité maritime »*.

Georges TOURRET
administrateur général des affaires maritimes



SOMMAIRE

1* FAITS MARQUANTS

2* SYNTHÈSE DES RÉSULTATS D'ENQUÊTES

- *navires de commerce*
- *navires de pêche*
- *navires de plaisance*

3* ANALYSES SPECIFIQUES

- *Abordages entre navires de commerce et navires de pêche*
- *Nature et valeurs des produits transportés*
- *Les chargeurs : partenaires de la sécurité maritime*
- *Excès de vitesse*
- *Échouements de navires de pêche*
- *conditions d'évacuation des navires de pêche sinistrés*

4* SUIVI DES RECOMMANDATIONS

- *Plan national*
- *Plan international*
- *Autres mesures*

Annexe

Liste des enquêtes conduites depuis la mise en place du *BEA*mer

FAITS MARQUANTS

Le plan de charge du *BEAMer* en 2002 et durant le premier semestre 2003 a été de même importance qu'en 2001. Les événements de mer ont été aussi nombreux et se sont répartis dans les mêmes proportions entre navires de commerce et de pêche.

La période a été marquée par le changement de statut des enquêtes du *BEAMer* qui maintenant sont régies par les dispositions de la loi du 3 janvier 2002. Celle-ci a conforté singulièrement son indépendance, augmenté ses pouvoirs et clarifié ses relations avec les magistrats éventuellement chargés des suites judiciaires des événements de mer.

Le réseau régional du *BEAMer* a été élargi avec la mise en place de trois nouveaux correspondants locaux supplémentaires (Bouches-du-Rhône, Finistère Nord et Finistère Sud) et d'une délégation régionale pour la Méditerranée. Le renouvellement de l'équipe permanente a également été entamé avec la nomination d'un directeur-adjoint (janvier 2003) et d'un nouveau secrétaire général (juin 2003).

Le budget alloué au *BEAMer*, compte tenu de l'écho trouvé par ses travaux, ne s'est pas dégradé, en dépit d'une situation budgétaire difficile¹. Ce budget est d'une consommation irrégulière et il reste insuffisant (même avec les reports cumulés) pour faire face à toutes les opérations lourdes (exploration d'épaves notamment) qui seraient nécessai-

res en dépit de leur imprévisibilité et c'est pourquoi sa croissance progressive devrait se poursuivre.

Les travaux du *BEAMer* sur le *LIMBURG* ont retenu l'attention de l'OMI et lui ont été présenté dans le cadre d'un groupe de travail *ad hoc* en décembre 2002. Ceux concernant le *PRESTIGE* ont également retenu l'attention particulière de la Commission d'enquête spécialisée de l'Assemblée nationale, de la Mission d'information *ad hoc* du Parlement européen et de la Commission européenne. Une part notable des recommandations du *BEAMer* a été reprise dans des délais très brefs dans le programme d'action « *post PRESTIGE* » de l'Union européenne. À l'Organisation maritime internationale, le groupe d'analyse des rapports d'enquêtes après événements de mer a commencé à prendre en compte sur un pied d'égalité les rapports d'enquête des États côtiers (dont ceux du *BEAMer*) avec ceux — plus rares — des États de pavillon de libre immatriculation.

Le *BEAMer* a été honoré, pour la première fois depuis sa mise en place par la visite du membre du gouvernement auquel il rapporte ses travaux. Le 17 février 2003, M. Dominique BUSSEREAU, secrétaire d'État aux transports et à la mer s'est ainsi fait présenter les membres de l'équipe permanente et les experts associés à l'enquête *PRESTIGE*. À cette occasion les premiers résultats de cette enquête lui ont été exposés.



¹ L'ensemble du budget d'intervention est ainsi passé de 172 287 € en 2001 à 183 000 € en 2002 soit 229 857 € (report 2001 compris pour 46 857 €) pour atteindre 191 400 € soit 318 163 € en 2003 (report 2002 compris pour 126 763 € consommé à 66 % environ au 1/07/3).

SYNTHESE DES RESULTATS D'ENQUETE

Depuis sa création, le *BEA*mer s'est plus particulièrement intéressé aux aspects techniques de près de 1 000 événements. Près de 200 d'entre eux ont donné lieu ou vont donner lieu dans les prochains mois, à l'établissement d'un rapport d'enquête.

Les conclusions tirées de ces rapports ainsi que les informations en provenance, notamment des autres services d'enquêtes étrangers, permettent maintenant au *BEA*mer de proposer à l'attention des acteurs du monde maritime français, un certain nombre de réflexions sur quelques causes récurrentes d'accidents, les unes repérées depuis déjà longtemps, les autres, parfois aussi anciennes, mais moins mises en évidence.

La quantité d'événements recensés rend possible une analyse sectorielle autour des trois champs principaux de l'activité maritime : commerce, pêche, plaisance.

Navires de commerce

Au cours de l'année 2002 et du premier semestre 2003, 16 enquêtes concernant des navires de commerce ont été ouvertes et 10 ont pu être terminées (4 au titre de la période de référence, 6 au titre d'exercices antérieurs). Enfin, 7 enquêtes de l'année 2002 sont en cours et devraient être closes en 2003. Les navires de commerce étant très diversifiés, il a paru intéressant d'examiner séparément les navires à passagers, les navires de charge et les autres navires de commerce.

Navires à passagers

Au cours de la période couverte par le présent rapport, le *BEA*mer a eu à connaître de trois sinistres (par mer belle, vent faible et bonne visibilité) ayant concerné des vedettes à passagers sous pavillon français. Les enquêtes ont conclu dans les trois cas à des erreurs de navigation, mais ont également soulevé d'autres problèmes notamment en matière d'évacuation des passagers.

La perte totale du transbordeur sénégalais *LE JOOLA* a bien évidemment nécessité une enquête technique. Celle-ci s'est faite dans le cadre de l'OMI qui a mis à la disposition de la Commission d'enquête réunie par le gouvernement sénégalais un expert du *BEA*mer. L'enquête s'est déroulée dans des conditions d'indépendance et de délais remarquables et le rapport qui en a été tiré a connu une large diffusion.

Sur le fond, ces enquêtes sont révélatrices des effets pervers de transgressions multiples acceptées sur le long terme et s'intégrant dans la routine jusqu'à faire perdre conscience des dangers de toute traversée maritime. Dans le cas du *JOOLA* une certaine impéritie des services de secours semble avoir considérablement aggravé la situation.

Navires de charge

L'année 2002 et les six premiers mois de 2003 n'ont pas manqué d'événements marquants en ce qui concerne les navires de charge. On peut ainsi retenir :

- *la très importante avarie de bordé suite à attentat d'un pétrolier (VLCC) français au Yémen² ;*
- *l'abordage dans le détroit du Pas-de-Calais par un porte conteneur bahaméen d'un cargo roulier norvégien, puis l'échouement sur son épave d'abord d'un caboteur néerlandais, puis d'un pétrolier turc suivis de plusieurs dizaines de quasi-échouements sur cette épave de divers navires de commerce (caboteurs pour l'essentiel) ;*
- *un abordage entre un minéralier libérien et un minéralier britannique (Île de Man), en rade de Dunkerque ;*
- *un abordage entre un navire-citerne français et un bateau de navigation fluviale (gazier) dans le Golfe de Fos ;*
- *sept abordages de navires de pêche français dans le Golfe de Gascogne (quatre) et la Manche (trois), respectivement par un navire citerne norvégien (quatre victimes), un caboteur néerlandais (trois victimes), un cargo fluvio-maritime polonais, un cargo panaméen, un cargo chypriote, un caboteur grec, un roulier japonais, un cargo Antigua & Barbuda (A&B) ;*
- *trois échouements, celui d'un caboteur français en Polynésie, celui d'un caboteur (A&B) sur une plage de la Manche et celui d'un roulier norvégien aux Antilles ;*
- *un désarrimage de cargaison (pontée de grumes) sur un cargo tunisien en baie de Seine ;*
- *la perte totale d'un navire-citerne bahaméen au large de la Galice dont le déversement accidentel subséquent de sa cargaison de fuel lourd a touché les eaux sous juridiction française et le littoral français ;*

- *trois incendies, celui d'une cargaison de papier à recycler à bord d'un cargo fluvio-maritime battant pavillon de Saint-Vincent & Grenadines (SVG) dans le Golfe de Gascogne, celui d'une cargaison d'engrais à bord d'un cargo singapourien dans le port de Saint-Nazaire et celui d'un caboteur français en Polynésie.*

On peut noter que onze événements (neuf abordages et deux échouements) trouvent leur origine dans un défaut de veille et/ou une méconnaissance réelle des dispositions du *Règlement international pour prévenir les abordages en mer*. Il s'agit là d'une réelle dégradation du niveau de qualification des équipages et d'organisations du travail déficientes surtout sur les caboteurs et cargos fluvio-maritimes (confirmation de tendance). Ce point fait l'objet, une nouvelle fois (question déjà abordée en 2001) d'un développement séparé.

On remarque également que les abordages entre navires de commerce (caboteurs sous-armés pour l'essentiel) et navires de pêche sont relativement plus fréquents dans le Golfe de Gascogne qu'en Manche (confirmation de tendance) alors que le trafic marchand et les activités halieutiques y sont bien moins denses. Il existe donc, en la matière, une sinistralité propre aux zones Iroise, Yeu & Rochebonne.

Quatre des sinistres précités ont mis en lumière des problèmes particuliers liés à la dangerosité ou au caractère très polluant des cargaisons concernées. Ceci a justifié que des développements spécifiques soient, dans le cadre du présent rapport, consacrés aux produits et à la nécessaire adéquation des navires qui les chargent.

L'événement *PRESTIGE* a cependant focalisé toutes les attentions. Il a suscité des débats passionnés et dans l'ensemble nettement plus constructifs et plus adaptés que ceux qui ont suivi le naufrage de l'*ERIKA*, dans la mesure où les premières

² Pour cette enquête deux experts du *BEA*mer ont été dépêchés au Yémen immédiatement après les faits dans des conditions particulièrement difficiles. Cette réactivité a permis de lever rapidement toutes les ambiguïtés de l'événement.

recommandations des organismes d'enquêtes techniques ont été plus largement prises en compte.

Cet événement a souligné une fois de plus les problèmes posés par le maintien en service de navires-citernes pré-MARPOL pour le transport de produits polluants tels que le fioul lourd. Dans l'état actuel de l'enquête, il n'a pas été possible de déterminer exactement la nature et l'ampleur de l'avarie initiale de ce navire. Néanmoins, un certain nombre d'hypothèses fondées ont pu être avancées par le *BEA*mer en ce qui concerne la tenue au vieillissement des cloisons transversales à plans alternés (*corrugated bulkhead*) trop souvent réparées suite aux corrosions récurrentes qui se manifestent dans des citernes de cargaison ré-affectées à des ballasts permanents. Compte tenu du fait que l'enquête technique n'a pas jusqu'ici pu établir qu'il aurait été possible de conduire sans risques le navire (dans l'état où il se trouvait) dans une zone abri où il aurait pu être sécurisé, le *BEA*mer n'a pas estimé possible de tirer de l'événement des conclusions irréfutables en ce qui concerne la nécessité de ports-refuges prédéterminés. À cet égard, il reste sur les positions issues de précédentes enquêtes ayant concerné la nécessité de mettre à l'abri des cargos vauquiers, c'est à dire l'exigence d'une procédure d'évaluation et d'une autorité décisionnelle en cas de problème particulier.

Autres navires de commerce

L'année 2002 a été marquée par le chavirement d'une drague suceuse suite à avarie de ses circuits de manutention des agrégats. Les recommandations très spécifiques issues de cette enquête ont été prises en compte par les services d'État, la société de classification et l'armement concernés.

Le *BEA*mer a également tenté en 2002 de conduire une enquête sur la perte par gros temps devant Brest d'une coque partant au déchirage³ par un remorqueur de faible puissance construit en 1918 et refondu en 1954. Cette enquête a tourné court, le navire en cause n'ayant pas de pavillon identifiable⁴.

Navires de pêche

Au cours de l'année 2002 et du premier semestre 2003, 27 enquêtes (17 victimes) concernant des navires de pêche ont été ouvertes et 29 ont pu être terminées (15 au titre de cette période, 14 au titre d'exercices antérieurs). Enfin, 3 enquêtes de l'année 2002 sont en cours et devraient être closes en 2003.

D'une année sur l'autre, la typologie des accidents à la pêche n'évolue pas sensiblement, mais on doit souligner une certaine augmentation, tant des abordages et des échouements, que des pertes de stabilité liées à la vétusté des navires et aux surcharges en matériel de pêche. Pour les abordages et échouements, les facteurs déterminants restent la formation des personnes en charge du quart et l'insuffisante prise en considération des nécessités de la veille.

3 Cette coque, après son abandon par le remorqueur qui la touait, a pu être récupérée par la Marine nationale avant qu'elle ne s'échoue sur le littoral finistérien.

4 En effet, les autorités maritimes de l'État du pavillon dont il se revendiquait ont indiqué au *BEA*mer que le titre de nationalité de ce navire était un faux. De ce fait, les "titres de navigation & documents de sécurité" qui lui avaient été délivrés par une société de classification (non membre de l'IACS) au nom de l'État de pavillon sont apparus sans consistance.

Les navires de plaisance

La période de référence a été marquée par quatre enquêtes significatives ayant concerné :

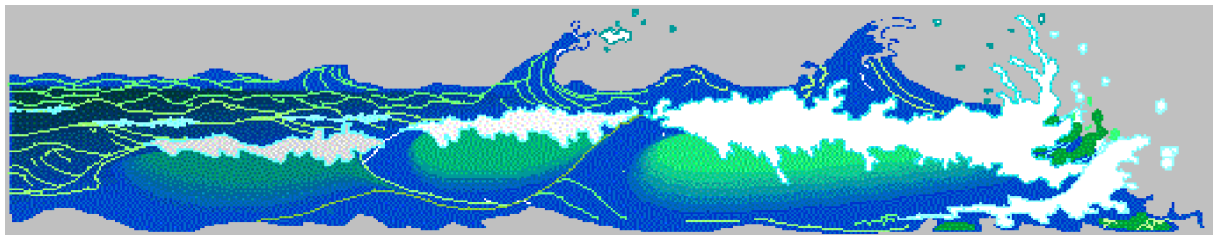
- *le naufrage (avec mort d'homme) d'une embarcation du patrimoine ;*
- *une collision (deux victimes) entre une vedette de plaisance sous pavillon britannique circulant à grande vitesse et un voilier ;*
- *une traversée atypique utilisant une embarcation expérimentale ;*
- *une course transocéanique dans laquelle les trois quarts des concurrents ont abandonné suite à perte totale de leur unité ou graves avaries.*

En ce qui concerne les navires du patrimoine, le BEAMer estime nécessaire de souligner qu'il s'agit de navires exigeants, qui demandent des qualifications et des aptitudes spécifiques, et il conviendrait qu'un label puisse venir en certifier les meilleures conditions d'utilisation.

Pour les collisions mettant en jeu de grands yachts dans des zones fréquentées,

l'attention du BEAMer a été appelée sur la nécessité de faire assurer par du personnel compétent la conduite de ces unités, dès lors qu'il s'agit de marins salariés ; en l'occurrence dans le cas dont a eu à connaître le BEAMer, le patron de l'embarcation ne détenait pas le brevet exigé par l'État du pavillon.

S'agissant des manifestations nautiques, il conviendrait que les organisateurs s'attachent plus au respect des normes qui les encadrent. Les courses au large en solitaire constituent un banc d'essai pour de nombreux équipements notamment de sécurité. La dérogation de fait dont ces courses en solitaire bénéficient, devrait pouvoir être maintenue. Cependant, il conviendrait que les organisateurs veillent de façon plus efficiente aux traversées des axes principaux du trafic marchand et continuent à développer l'auto-assistance de leurs manifestations en matière de sauvetage.



ANALYSES SPECIFIQUES

Abordages entre navires de commerce & de pêche

Dans son rapport d'activité pour 2001, le *BEAmer* avait présenté une première étude sur 70 cas d'abordage. Les observations ultérieures en ont confirmé les grandes lignes. En 2004, l'étude devrait être renouvelée sur la base d'un échantillon élargi. Pendant les 18 mois de la période de référence du présent rapport, le *BEAmer* a conduit huit enquêtes relatives à des abordages entre navires de commerce et navires de pêche. Dans la majorité des cas, on peut relever un défaut de veille sur les deux navires. Pour la première fois, depuis la mise en place du *BEAmer*, un de ces abordages a entraîné de façon établie mort d'hommes.

Les navires de commerce impliqués sont, comme pour les précédents exercices, majoritairement des caboteurs sur lesquels, même pour des traversées de plusieurs jours, il n'y a que deux officiers (dont le commandant) en mesure de faire le quart, et aucune personne susceptible de les assister effectivement en période d'obscurité, comme le prévoient les conventions internationales. Le défaut de veille existant sur ces navires est d'ordre structurel. Ceci est également relevé par les homologues britanniques du *BEAmer*.

Un point reste préoccupant, c'est celui des non-assistances après abordage par un nombre croissant de navires de commerce impliqués. Il n'y a pas de bonne réponse technique à ce qui révèle de toute évidence une grave faute morale.

Nature & valeur des produits transportés

À l'occasion de plusieurs enquêtes menées depuis sa mise en place, l'attention du *BEAmer* a été appelée sur les problèmes posés par la nature des produits transportés, et il a semblé utile de ne pas considérer la sinistralité maritime du seul point de vue du navire. Certains de ces produits, comme le fioul lourd, sont connus pour être particulièrement polluants, d'autres, s'ils retiennent moins l'attention, méritent cependant que des précautions particulières soient réservées pour leur transport comme par exemple :

- *certains engrais,*
- *les papiers à recycler ;*
- *les tournures d'acier.*

Ces trois catégories de marchandises sont sensibles au feu et les précautions à prendre pour leur transport sont décrites de façon plus ou moins détaillée dans les codes et recueils édités par l'Organisation maritime internationale. Or les normes de ceux-ci ne sont pas toujours suffisamment connues. Comme pour le fioul lourd, il s'agit de marchandises de faible valeur qui ne peuvent supporter des frets élevés. Alors qu'en raison de leur caractère intrinsèquement dangereux (un incendie n'est jamais anodin) ou gravement polluant (des émissions toxiques dégagées par leur combustion) il faudrait leur réserver des navires optimisés à leur transport, au lieu de navires obsolètes (navires-citernes pré-MARPOL, cargos à deux ponts, unités fluvio-maritimes).

Il s'agit d'une contradiction majeure de la navigation commerciale telle qu'elle prévaut depuis maintenant plusieurs décennies, et qui conduit à faire transporter une bonne part des produits les plus polluants (alors que leur capacité contributive au fret est faible) par les navires les moins adaptés à cet effet. Il conviendrait que les codes et recueils de l'OMI commencent à recommander, voire interdire le transport des produits en cause par certains types des navires. En masse, aucun produit n'est tout à fait inoffensif.

Les chargeurs : partenaires actifs de la sécurité maritime

Les chargeurs peuvent avoir un rôle important et actif en matière de sécurité car ce sont eux qui (en principe) connaissent le mieux les caractéristiques de leurs produits. Les marchandises transportées par mer sont à la fois de plus en plus nombreuses et de plus en plus diversifiées. Il ne semble pas cependant que les échanges d'informations entre chargeurs et transporteurs relatives aux contraintes de transport de certaines de ces marchandises soient suffisants (que ce soit en matière de transport en conteneurs, comme en matière de transport en vrac solide ou liquide). Même des produits transportés de longue date comme les fiouls lourds peuvent être chargés sans que le transporteur en connaisse toutes les caractéristiques, ce qui ne permet pas, en cas de déversement accidentel, aux autorités de l'État côtier d'y faire toujours face de manière adéquate. Ce point a été mis en lumière dans la gestion de l'événement *PRESTIGE*.

Il existe malgré tout de larges communautés de chargeurs capables de développer une action qualitative de grande ampleur. C'est le cas des grandes sociétés pétrolières membres de l'OCIMF et des sociétés de production de produits chimiques adhérentes

au CDI⁵. Leurs politiques de vetting (inspection détaillée avant affrètement) complètent de façon positive les données trop souvent aléatoires des sociétés de classification, même IACS et les nombreuses carences des États de pavillon (notamment de libre immatriculation), même si, comme les contrôles de l'État du port (PSC), les vettings ne peuvent donner de garanties quand à l'état de structures qui ne peuvent être que superficiellement inspectées en cours d'escale. Les PSC comme les vetting doivent pouvoir maintenant être associés aux visites spéciales conduites par les sociétés de classification, et avoir à tout moment accès à l'intégralité des dossiers de celles-ci. Dans ses premières recommandations issues de l'enquête relative au *PRESTIGE*, le *BEAMER* a fait des propositions dans ce sens à l'Agence européenne de sécurité maritime (AESM).

On doit regretter qu'il n'existe pas dans le secteur du vrac sec en général, et notamment dans celui des navires de petite taille (caboteurs, fluvio-maritimes), un plus grand souci de qualité de la part des chargeurs car c'est dans ce secteur que la sinistralité est la plus importante. Le *BEAMER* estime à cet égard que les autorités maritimes françaises (DTMPL notamment), les instances européennes compétentes (AESM) et l'OMI se devraient d'entamer un mouvement dans ce sens. Ceci permettrait de redonner un sens à la notion de donneur d'ordres (professionnels avertis⁶) afin d'éviter pour ceux qui les reçoivent d'être les seuls à en supporter la responsabilité. À cet égard, le cadre juridique du transport maritime pourrait utilement évoluer. La sécurité maritime est aussi à ce prix.

⁵ Il s'agit d'organe de collecte des informations issus des vettings

⁶ lesquels sont assistés par des professionnels encore plus avertis (courtiers, agents maritimes, commissionnaires de transports).

Vitesse excessive...

Dans de nombreux cas de collision ou d'échouement mettant en jeu des navires de commerce de pêche ou de plaisance, il est apparu que le personnel de conduite du ou des navires concernés, n'avait jamais envisagé une action sur la propulsion entre le moment où le risque de collision était mis en évidence, et l'instant où celle-ci devient imminente, alors qu'une simple réduction de la vitesse associée ou non à un changement de cap aurait permis de modifier suffisamment le mouvement relatif des navires en cause pour éviter l'accident sans déclenchement d'une procédure d'arrêt d'urgence nuisible au matériel.

Le *BEA*mer recommande que la formation maritime de tous, professionnels comme plaisanciers, insiste sur l'effet positif des actions graduelles sur l'appareil propulsif (règle 8 du *Règlement international pour prévenir les abordages en mer*).

Les conditions d'évacuation des navires de pêche

Au terme de plusieurs exercices annuels, il est devenu possible pour le *BEA*mer de procéder à une première mise en perspective des pertes totales dont il a eu à connaître. De décembre 1997 à avril 2002 le *BEA*mer a ainsi recensé 84 cas d'abandon (navires professionnels seulement) suite à perte totale. Sur ce total, les navires de pêche représentent l'essentiel : 70 cas. 254 marins-pêcheurs ont été concernés. Il a été dénombré 63 disparitions dont 19 équipages complets. Il y a eu 191 survivants, dont 24 personnes ayant subi des dommages corporels (hypothermie ou heurts).

On peut noter dans cet échantillon significatif, 18 cas d'invasion par voie

d'eau, 13 chavirements, 11 croches fatales, 7 cas de perte dans le gros temps, 7 incendies, 6 échouements, 5 abordages. Il résulte de cette première étude globale que les entrées d'eau et les défauts de stabilité sont des points faibles statistiquement perceptibles. Les régions géographiques proportionnellement les plus concernées par ces sinistres majeurs, sont les régions de Basse et Haute Normandie, des Pays-de-Loire, de Poitou-Charentes et d'Aquitaine. Les arts traînants représentent 56% des cas contre 44% pour les arts dormants. Jusqu'à 25 ans d'âge, la proportion des navires sinistrés est en rapport avec l'effectif du segment de flotte concerné. De 25 à 35 ans la proportion des navires sinistrés devient très supérieure. Le maintien en flotte des navires de plus de 20 ans et, plus encore, au-delà de 25 ans représente un risque réel statistiquement perceptible. Il devient donc urgent de permettre aux professionnels concernés de renouveler leur flotte. Les tranches des navires de 10 à 12 m et de 12 à 20 m sont enfin sur-représentées.

Au moment des faits, 9% des navires en cause n'étaient pas à jour de leurs titres de sécurité, et le quart d'entre eux étaient en transgression des limites de navigation, et/ou des conditions d'armement, des décisions d'effectif, des normes de qualification et d'aptitude médicale du personnel. La corrélation entre ces transgressions et la sinistralité constatée ne se vérifie pas toujours, mais par mesure de précaution, on devrait s'abstenir d'embarquer sur des navires sans titres de navigation en cours de validité. On devrait aussi s'abstenir d'embarquer des navigants ne disposant pas des qualifications requises ou qui ne sont pas reconnus aptes à l'exercice de leurs fonctions.

Les circonstances des évacuations ont pu être également examinées. Dans 50% des

cas et 95% des disparitions, il n'y a eu aucun délai disponible avant évacuation du navire. 50% des cas ont été précédés par une gîte importante. 60% des pertes ont été enregistrées par beau temps, il y en a eu autant la nuit que le jour, et plus de la moitié de ces événements se sont déroulés à moins de 5 MN de la côte.

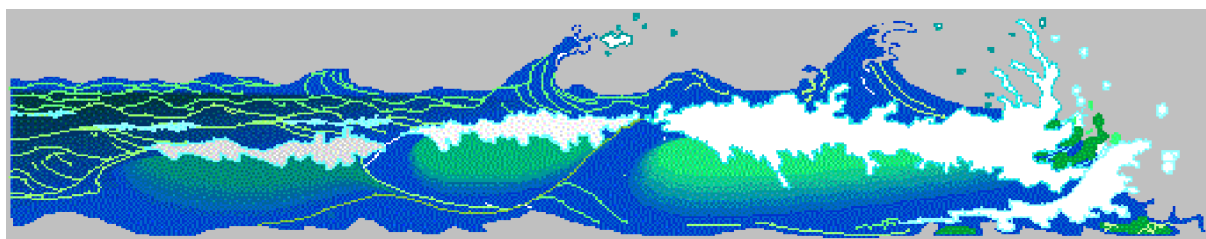
Dans 80% des cas, il n'y a pas eu d'appel de détresse ou une émission d'appel non conforme. Ont été relevés des cas préoccupants de dysfonctionnement des balises de détresse, des radeaux de sauvetage et de leurs largueurs hydrostatiques, des fusées de détresse. Dans deux cas sur trois, les brassières de sauvetage n'ont pu être utilisées car inaccessibles (rangement sous le pont de franc-bord). La compatibilité entre matériels reste à améliorer (radeaux / balises, combinaison d'immersion / fusées de détresse). Ces incompatibilités ont toutes été signalées et certaines sont en cours de rectification (largueurs/radeaux/bers, vieillissement des balises). Le recueil des survivants a été dans 40% des cas fait par les services d'État avec un délai d'intervention moyen de 50 minutes. Dans les autres cas, ce sont d'autres navires de pêche se trouvant à proximité qui ont recueillis les naufragés. Ceci souligne l'intérêt d'une veille permanente de tous sur les fréquences de détresse.

Cette étude devrait être actualisée en 2004 sur la base d'un échantillon significatif plus important.

Échouements de navires de pêche

Une nouvelle étude à caractère générique, concernant les échouements (87 cas étudiés) est venue, en 2003, compléter ce tableau de la sinistralité des navires de pêche. Elle a été diffusée par l'intermédiaire du Comité national des pêches maritimes aux professionnels concernés en vue de recueillir leur avis sur les données exposées. Les résultats les plus inattendus peuvent être résumés comme suit :

- 40% des échouements se constatent en début de marée contre 22% au retour ;
- 62% des échouements surviennent en période d'obscurité, mais par mer belle et bonne visibilité,
- des pertes de vie humaine ont été constatées dans 3% des cas ;
- les dommages matériels peuvent être importants avec 25% de naufrages (6% de renflouements), mais la plupart du temps, on ne constate que des avaries matérielles légères.



RECOMMANDATIONS

La prise en considération sur le plan national des recommandations du BEAmer

Les recommandations du BEAmer font encore trop souvent l'objet d'un suivi aléatoire.

Dans le secteur de la pêche, l'ensemble des propositions faites pour réduire les facteurs aggravants des sinistres, commence à être pris en considération dans le cadre du « *Plan Sécurité à la Pêche* » (vétement de travail à flottabilité intégrée, balises et radeaux pour les navires en 3^e catégorie de navigation). Il n'en va pas de même pour les facteurs déterminants dont la récurrence a été mise en lumière enquête après enquête⁷. En ce qui concerne les défauts de stabilité notamment sur les navires de moins de 12 m, le problème reste entier, et il est pour partie lié au non-renouvellement de la flotte. Il n'est cependant pas interdit de tenter d'en limiter les effets en exigeant une expérience de stabilité et un passage en Commission régionale de sécurité à chaque refonte, changement de propriété ou d'exploitation, étant rappelé qu'une bonne part des accidents de navires de pêche (et des autres aussi) surviennent dans les premières semaines qui suivent de tels changements.

Dans le secteur des navires de charge, caboteurs de vrac sec pour l'essentiel, les recommandations adressées aux chargeurs (affréteurs, expéditeurs, destinataires) n'ont pas eu jusqu'ici d'effets positifs suffisants et il importe que les services d'État concernés relancent, d'une manière ou d'une autre, la prise de conscience par ces acteurs économiques, de la nécessité d'une contribution à la qualité des navires utilisés. Il est à noter que des auxiliaires de transport comme les pilotes, les courtiers d'affrètement, les agents maritimes ont souhaité dialoguer avec le BEAmer sur les questions de leur compétence. On doit particulièrement souligner les intentions affichées par certains qui ont fait publiquement savoir à la suite de rencontres spécifiques avec le BEAmer, qu'ils se considéraient comme : « *partie intégrante de la chaîne des transports, qu'il se doivent d'être, à ce titre, de plus en plus vigilants sur la qualité des navires qu'ils proposent à l'affrètement, et sur le sérieux de leurs armateurs* » et qu'ils se reconnaissent un « *devoir d'information* » vis à vis des affréteurs en ce qui concerne⁸ :

- « *les pavillons laxistes,*
- *les navires mal entretenus,*
- *les armateurs irresponsables,*
- *les managers indifférents au sort de leurs marins. »*

⁷ C'est le cas notamment des voies d'eau pour lesquelles la nécessité d'alarmes de niveau d'eau fiables est soulignée depuis 1998 ...

⁸ Rapport annuel BRS - Transport maritime et construction navale 2003.

La prise en considération internationale des recommandations du BEAmer

Les recommandations du BEAmer apparaissent, en dépit de leurs fondements, strictement techniques, difficiles à mettre en œuvre par l'OMI. On peut ainsi citer les mesures suivantes :

- dispenser le commandant de tout ou partie du quart sur tous les navires opérant des navigations internationales (y/c les navigations intra-communautaires) ;
- avoir un nombre d'officiers en charge du quart suffisant afin de permettre à chacun d'entre eux de disposer des périodes de repos nécessaires pour que leurs fonctions principales puissent être correctement remplies ;
- 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 sur les navires de taille restreinte assurant des transports à courte distance – cabotage) ;
- fonder en droit la transmission effective, immédiate, sans délais, sans restrictions et sans préalables des dossiers de sécurité détenus par les sociétés de classification et les administrations maritimes des États de pavillon aux organismes d'enquête après événement de mer agissant dans le cadre de la résolution A.849(20) adoptée par l'OMI le 27/11/97 ;
- assurer la participation des services chargés des contrôles de l'État du port et d'une façon plus générale des États côtiers aux visites spéciales ("special surveys") des navires les plus préoccupants — transporteurs de produits pétroliers lourds par exemple — pour que le suivi de l'état des structures de ces navires puisse bénéficier d'une totale transparence ;

- limiter les possibilités d'immatriculation des navires dans les seuls pays qui disposent en propre d'une administration maritime dotée des capacités techniques nécessaires pour évaluer de façon fiable et directe la conformité des navires enregistrés aux conventions internationales pertinentes ;
- améliorer la connaissance des flux les plus importants de produits polluants et dangereux, tenter de leur affecter des navires correspondants à leurs contraintes de transport, et d'une façon plus générale essayer de réduire le transport de ces produits.

Autres mesures

À la suite des pollutions majeures engendrées par les pertes totale de l'ERIKA et du PRESTIGE, avant même que les rapports d'enquête technique du BEAmer et des autres organismes chargés de travaux similaires dans les autres pays concernés aient été rendus publics, un certain nombre de mesures ont été avancées à l'Organisation maritime internationale, comme dans les instances européennes. La pertinence intrinsèque de ces mesures n'est en rien sujette à caution. Elles ont toutes leur intérêt, mais contrairement à ce que l'on pourrait penser, elles ne se raccrochent pas toujours de façon évidente aux analyses développées dans les rapports (provisoire ou définitif) d'enquête ayant concerné ces événements. En fait, ceux-ci ont surtout mis en lumière des problèmes d'entretien et de contrôle de l'état des structures (et notamment de celles des citernes de ballast), de navires-citernes de type pré-MarPol au regard du produit concerné : un fioul lourd à transporter réchauffé .

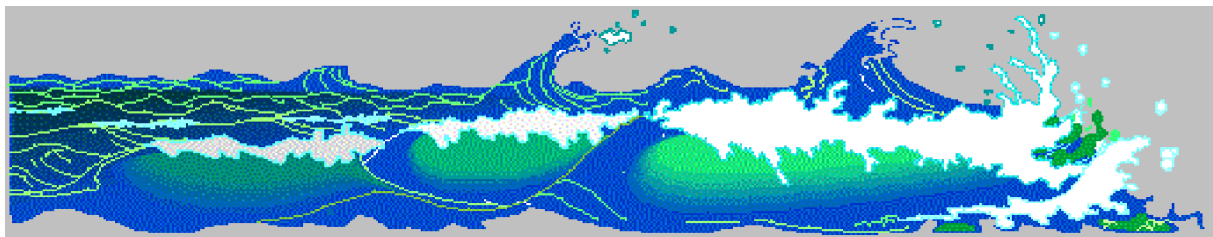
Généraliser et accélérer le remplacement des navires-citernes simple coque par des double-coque est sans aucun doute utile, en ce qu'il implique l'élimination des navires pré-MarPol ; mais il y a aussi urgence à renforcer les normes d'entretien des structures

de tous les navires-citernes qu'ils soient post-MarPol ou à double-coque. En la matière, les besoins sont réels. Ces nouveaux navires ont de nombreuses et réelles qualités qui ont pu être vérifiées à l'occasion des événements *LIMBURG* et *CHASSIRON*, mais ils pourraient se révéler plus difficiles à entretenir que les navires à simple coque, surtout si les ressources allouées à leur maintenance sont, au cours de leur vie opérationnelle, réduites par des situations de marché défavorables, et si leur contrôle continue a être fait de façon aléatoire par des structures étatiques sans consistance technique. Pour le moment rien ne garantit que les produits noirs bénéficieront des meilleurs navires-citernes, c'est-à-dire ceux qu'ils méritent au regard de leurs contraintes de transport, en toute sécurité.

À cet égard, la multiplication des contrôles par l'État du port et des visites par les sociétés pétrolières avant affrètement, ne peut pas donner de garanties suffisantes dans la mesure où les inspections en cause ne peuvent donner un avis entièrement pertinent sur des contrôles de structure rendus au demeurant plus difficiles par la généralisation de la double coque.

Il en va de même pour la question des ports-refuges. Le *BEAMER* a, à plusieurs reprises, souligné l'intérêt, dans les enquêtes concernant les cargos (marchandises sèches) *ZAHARI STOIANOV* et *MELBRIDGE BILBAO*, d'une autorité capable d'arbitrer entre plusieurs solutions techniques pour traiter le cas de navires en difficulté. Jusqu'ici en France et dans d'autres pays (Grande-Bretagne notamment), les autorités en cause ont pu trouver et expliquer les solutions retenues. En tout cas, en ce qui concerne l'*ERIKA* la question ne s'est pas posée : il n'y a pas eu de refus d'accueil comme a pu le montrer le rapport que le *BEAMER* a consacré à cet événement. Quant au *PRESTIGE*, l'enquête poursuit son développement mais rien n'a permis jusqu'ici, d'établir qu'avec les moyens disponibles, le navire dans l'état où il se trouvait, aurait pu être, à coup sûr, mis à l'abri dans un endroit adapté à sa sauvegarde.

*« Voilà l'homme tout entier s'en prenant à sa chaussure,
alors que c'est son pied qui cloche »*
Samuel Beckett





crédit photographique : Douanes françaises

Enquêtes techniques conduites par le BEAmer depuis le 16/12/1997

NOM DU NAVIRE	description	date et lieu	ÉTAT	observations
ABYLA	- perte totale suite à voie d'eau	15/01/98 devant les Sables d'Olonne	ENQUETE CLOSE	chalutier des Sables d'Olonne
ADMIRAL (classé par le RS)	- avarie de coque suite à heurt contre jetée	23/03/00 à Fécamp	ENQUETE CLOSE	cargo fluvio-maritime russe sous pavillon chypriote
AGNUS DEI	- perte totale suite à collision avec une bouée	7/07/99 en baie de Seine	ENQUETE CLOSE	chalutier-côtier de Trouville
ALDEBARAN	- perte totale suite à croche	10/06/99 devant La Turballe	ENQUETE CLOSE	chalutier (<12m) du Croisic
AN ORIENT	- perte totale - HUIT VICTIMES	01/10/00 entre Porcupine et l'Irlande	ENQUETE EN SUSPENS	chalutier industriel de Lorient
ANTILLES VISION	- collision avec un plongeur sous marin - UNE VICTIME	12/11/02 en Guadeloupe	ENQUETE CLOSE	navire à passagers (à vision sous-marine) français
ARKLOW RANGER	- abordage avec le chalutier PEPE RORO	12/02/03 dans le Nord de Rochebonne	ENQUETE EN COURS	caboteur néerlandais
ARVIN (classé par le RS)	- échouement	12/11/99 sur la plage de Leucate	ENQUETE CLOSE <i>pas d'enquête de l'État du pavillon</i>	cargo chypriote
ATALANTE	- échouement	08/08/02 dans le passage des Sœurs (Morbihan)	ENQUETE CLOSE	vedette à passagers de La Turballe
AVENGER (classification indéterminée)	- naufrage suite à incendie	12/09/00 aux Saintes	ENQUETE CLOSE <i>pas d'enquête de l'État du pavillon</i>	remorqueur sous pavillon Saint Vincent et Grenadines
BALU (classification RINA)	- perte totale suite à défaillance de coque	20/03/01	ENQUETE CLOSE <i>pas d'enquête de l'État du pavillon</i>	navire citerne maltais (transporteur de produit chimiques)
BARACOUDA	- perte totale suite à incendie	28/08/00 dans le golfe de Fos	ENQUETE CLOSE	fileyeur (<12m) de Port de Bouc
BEARN	- accident corporel	29/11/01 à Brest	ENQUETE CLOSE	navire citerne (transporteur de soufre liquide) français
BEAU RIVAGE	- perte totale - DEUX VICTIMES	26/02/01 dans le Sud de Belle Ile	ENQUETE PROVISoireMENT CLOSE	chalutier côtier du Croisic

<i>BEG AN AER</i>	- perte totale dans le gros temps - UNE VICTIME	2/05/03 sur la chaussée de la Teignouse (Morbihan)	<i>ENQUETE EN COURS</i>	ligneur (<12m) de Quiberon
<i>BIOK</i>	- abandon suite à avarie dans le gros temps	23/12/98 devant la côte des Landes	<i>ENQUETE CLOSE</i>	fileyeur (bois) de Bayonne
<i>BLANC-MOUTIER</i>	- perte totale suite à avarie dans le gros temps	6/11/98 sortie Nord du Raz-de-Sein	<i>ENQUETE CLOSE</i>	vedette à passagers (bois) de Noirmoutier
<i>BLEIZ MOR</i>	- perte totale suite à échouement	23/02/03 sur la jetée d'entrée du port de St Quay Portrieux	<i>ENQUETE EN COURS</i>	chalutier coquillier (<12m) de Saint Quay Portrieux
<i>BOW EAGLE</i>	- abordage avec le chalutier <i>CISTUDE</i>	26/08/02 au large de la pointe de Bretagne	<i>ENQUETE CLOSE</i>	navire citerne (chimiquier) norvégien
<i>BREIZ MA BRO</i>	- perte totale suite à voie d'eau	22/04/02 en baie de Saint-Brieuc	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier coquillier (<12m) de Saint Quay Portrieux
<i>BULOTIER (annexe)</i>	- chavirement de l'annexe de type doris - UNE VICTIME	18/08/98 devant Piriou (Manche)	<i>ENQUETE CLOSE</i>	caseyeur (<12m) de Cherbourg
<i>CAMBRONNE</i>	- perte totale suite à croche - QUATRE VICTIMES	22/01/02 au large de Fécamp	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier coquillier (<12m) de Honfleur
<i>CAMISARD</i>	- perte totale suite à croche	13/10/98 accès Nord du Pas-de-Calais	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Dieppe
<i>CAPITAINE COOK</i>	- perte totale suite à voie d'eau	27/03/00 en baie de Seine	<i>ENQUETE CLOSE</i>	fileyeur de Saint Vaast la Hougue
<i>CAYENNE</i>	- perte totale suite à échouement	6/12/98 devant Tamatave	<i>ENQUETE CLOSE</i>	catamaran de pêche de Mayotte
<i>CBT CORVETT</i>	- abordage avec le chalutier <i>NOMINOE</i>	20/12/98 devant les Sept-Iles	<i>ENQUETE CLOSE</i>	cargo sous pavillon des îles Antigua & Barbuda
<i>CELTIT</i>	- abordage avec le sablier <i>SAND HERON</i>	30/07/01 en Manche	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier dieppois
<i>CHANT-DES-SIRENES</i>	- perte totale suite à incendie -	24/02/98 devant Belle-Ile	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier (<12m) de la Turballe
<i>CHASSIRON</i>	- explosion - UNE VICTIME	13/06/03 devant Cap-Breton	<i>ENQUETE EN COURS</i>	pétrolier français
<i>CIC PRIDE</i>	- abordage avec le minéralier britannique <i>IRON QUEEN</i> (au mouillage)	17/08/02 en rade d'attente du Dyck devant Dunkerque	<i>ENQUETE CLOSE</i>	minéralier libérien
<i>CINQ-S</i>	- chavirement	25/04/98 avant port de Nice	<i>ENQUETE CLOSE</i>	barge de plongée de Nice au regard passage NGV
<i>CISTUDE</i>	- abordage avec le navire citerne <i>BOW EAGLE</i> - QUATRE VICTIMES	26/08/02 au large de la pointe de Bretagne	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier pélagique sablais

<i>CMA CGM NORMANDIE</i> (classé par le BV)	- échouement	27/03/01 dans le détroit de Malacca	ENQUETE CLOSE	porte conteneurs français
<i>CORSICA VNM</i>	- collision de véhicule nautique à moteur - UNE VICTIME	30/04/00 Ghisonaccia	ENQUETE CLOSE	manifestation nautique
<i>COTE DE BRETAGNE</i>	- chavirement à quai	01/08/02 à Bordeaux	ENQUETE CLOSE	drague aspiratrice en marche française
<i>CRISCACARO</i>	- naufrage suite à abordage avec le chalutier <i>CRISCACARO</i>	05/0202/01 dans le golfe de Fos	ENQUETE CLOSE	chalutier de Port Saint Louis du Rhône
<i>CSAV CALLAO</i>	- abordage avec le chalutier <i>LE LAUGANE</i>	19/03/02 en Manche devant Barfleur	ENQUETE CLOSE	porte conteneur sous pavillon des îles Marshall
<i>CYTHERE</i> (classé par le BV)	- perte totale suite à échouement	19/06/00 aux Saintes	ENQUETE EN COURS	vedette à passagers de Pointe-à-Pitre
<i>DANUBE VOYAGER</i> (classé par le RS)	- échouement	12/11/99 sur la plage de Port-la- Nouvelle	ENQUETE CLOSE <i>pas d'enquête de l'État du pavillon</i>	cargo ukrainien
<i>DENEZ</i>	- incendie d'une cargaison d'engrais	26/09/02 à Montoir	ENQUETE EN COURS	cargo singapourien
<i>DIREDIG</i>	- perte totale - DEUX VICTIMES	06/01/02 dans l'archipel des Glénan	ENQUETE CLOSE	fileyeur (<12m) de Loctudy
<i>DJEBEL-KSEL</i> (classé par le GL)	- incendie d'une cargaison de marchandises dangereuses (tournures d'acier)	18/05/98 port de Bayonne	ENQUETE CLOSE <i>pas d'enquête de l'État du pavillon</i>	cargo algérien
<i>DOLLY</i> (classification indéterminée)	- perte totale suite à délabrement de la coque	6/11/99	ENQUETE CLOSE <i>pas d'enquête de l'État du pavillon</i>	cargo bitumier sous pavillon Saint Vincent et Grenadines
<i>DORIS</i>	- perte totale suite à chavirage	06/05/00 devant Giens	ENQUETE CLOSE	navire à passagers support de plongée du Lavandou
<i>DORY II</i>	- perte totale suite à incendie	14/08/02 dans l'archipel des îles Tuamotou (PF)	ENQUETE EN COURS	cargo mixte français
<i>DRAWA</i>	- abordage avec le chalutier <i>PASIPHAË</i>	25/02/02 devant Belle Île	ENQUETE EN COURS	cargo fluvio-maritime polonais
<i>DUR DUR</i>	- naufrage - UNE VICTIME	28/01/00 dans l'estuaire de la Loire	ENQUETE CLOSE	civellier (<12m) de Saint Nazaire
<i>ENEZ COUZ</i>	- chute à la mer - UNE VICTIME	04/01/02 dans les coureux de Groix	ENQUETE CLOSE	fileyeur (<12m) de Quiberon
<i>ENOS</i>	- perte totale - DEUX VICTIMES	21/12/01 en baie de Saint Brieuc	ENQUETE CLOSE	chalutier-coquiller (<12m) d'Erquy
<i>ENSEMBLE</i>	- grave accident de pêche - UNE VICTIME	19/05/01 dans le Sud de Belle Île	ENQUETE CLOSE	Chalutier (<12m) du Croisc

ÉQUINOXE	- abordage du chalutier 'en pêche)GARRY LAURE	15/03/99 devant Dieppe	ENQUETE CLOSE	chalutier de Dieppe
ÉRIC FLORENCE	- perte totale suite à échouement	14/01/03 en Baie de Saint Briec	ENQUETE EN COURS	chalutier coquillier d'Erquy
ERIKA (classé et certifié ISM par le RINA)	- perte totale suite à rupture de coque - pollution majeure	11/12/99 dans le Sud de Penmarc'h	ENQUETE CLOSE	navire-citerne (produits pétroliers) maltais appartenant à des intérêts italiens
EROS	- perte totale suite à incendie	21/09/01 devant Hendaye	ENQUETE CLOSE	chalutier « franco-espagnol »
ESPADON	- chavirement - CINQ VICTIMES	22/07/98 devant Perros-Guirec	ENQUETE CLOSE	dériveur léger
ÉTOILE DE PERSEVERANCE	- naufrage - UNE VICTIME	2/12/99 devant Boulogne	ENQUETE CLOSE	chalutier d'Étaples
FAITH IV (classé par le DNV)	- échouement	10/02/01 chenal de Dunkerque	ENQUETE CLOSE	pétrolier singapourien
FANGIO	- perte totale suite à voie d'eau	27/03/01 dans la fosse de Cap Breton	ENQUETE CLOSE	ligneur (<12m) luzien
FENJIA KOSAN -	- abordage avec le le chalutier SAINTE CATHERINE LABOURE	18/11/97 chenal de Dunkerque	ENQUETE CLOSE	gazier danois
FLAVAL	- abordage avec le cargo MICHELLE	17/05/01 en Manche	ENQUETE CLOSE	chalutier (<12m) dieppois
FOU DE BASAN	- échouement - dommages corporels	19/06/03 devant Bréhat	ENQUETE EN COURS	vedette à passagers de Bréhat
FRANCOIS DELPHINE	- abordage par le chalutier L'INGLES	11/08/00 devant Port La Nouvelle	ENQUETE CLOSE	chalutier de Port la Nouvelle
FRANÇOISE (classé par le LR)	- échouement	21/06/00 dans le Goulet de Brest	ENQUETE CLOSE	cargo roulier sous pavillon Saint Vincent & Grenadines
FRUIT DE LA PASSION	- chavirement - UNE VICTIME	9/08/99 sur la côte Ouest d'Oléron	ENQUETE CLOSE	fileyeur (<12m) de la Cotinière
FS LOUISE	- abordage avec le bateau de navigation fluviale PAMPERO	02/02/03 dans le golfe de Fos	ENQUETE EN COURS	caboteur pétrolier français
GARIBALDI	- collision avec un pont et un chalutier à quai pilote à bord	23/09/98 port de Bayonne	ENQUETE CLOSE	cargo chypriote
GARRY-LAURE/	- perte totale suite à abordage par le chalutier EQUINOXE	15/03/99 devant Dieppe	ENQUETE CLOSE	chalutier (<12m) de Dieppe
GAVROCHE	- perte totale suite à talonnage	13/04/99 dans les chenaux intérieurs de l'archipel des Chausey	ENQUETE CLOSE	caseyeur (<12m) de Granville
GOAREVA	- échouement	12/07/02 aux Sept Îles (Côtes d'Armor)	ENQUETE CLOSE	vedette à passagers de Bréhat
HEBEILAN	- abordage avec le cargo MERAKLIS	10/5/02 devant Belle Île	ENQUETE CLOSE	chalutier côtier lorientais

<i>HORTANSIA</i>	- accident mortel - UNE VICTIME	17/07/01 dans le golfe de Gascogne	ENQUETE CLOSE	voilier de course au large
<i>HUAL TRUBADOUR</i>	- échouement	04/10/02 dans le chenal d'accès à Pointe-à-Pitre	ENQUETE EN COURS	cargo roulier norvégien
<i>IDEAL DES MERS</i>	- perte totale suite à croche	25/10/99 en baie de St Briec	ENQUETE CLOSE	chalutier coquillier (<12m) de St Quay-Portrieux
<i>IDEFIX</i>	- abordage avec le cargo <i>RED AZALEA</i>	12/10/01 en Manche	ENQUETE CLOSE	chalutier de Dieppe
<i>IEVOLI SUN</i> (classé et certifié par le RINA)	- perte totale suite à voie d'eau	30/10/00 en Manche devant Aurygny	ENQUETE CLOSE	navire citerne (chimiquier) italien
<i>ILES DU PONANT</i> (classé par le BV)	- perte totale suite à chavirement - QUATRE VICTIMES	23/01/01 entre Belle-Île et Saint Nazaire	ENQUETE CLOSE	caboteur nantais
<i>JACK ABRY</i>	- échouement	13/02/01 aux Hébrides	ENQUETE CLOSE	chalutier industriel de Lorient
<i>JEI-DI</i>	- perte totale suite à croche	18/12/00 devant les Sables d'Olonne	ENQUETE CLOSE	chalutier sablais
<i>JENISTY</i>	- perte totale suite à voie d'eau interne	03/02/98 mer Celtique	ENQUETE CLOSE	chalutier du Guilvinec
<i>JERBA</i>	- désarrimage de cargaison (pontée de grumes)	24/01/02	ENQUETE EN COURS	cargo tunisien
<i>JOHH-JOHN DELTA</i>	- abordage du voilier <i>TOM-TOM</i>	22/06/02 devant le Cap de Dramont (Var)	ENQUETE CLOSE	vedette de plaisance britannique (Guernesey)
<i>JOSEPH</i>	- abandon suite à incendie machine	16/06/99 devant le cap d'Agde	ENQUETE CLOSE	chalutier pélagique (plastique) du Grau-du-Roi
<i>KAREER III</i> (classé par le TR/GL)	- collision	12/11/99 contre le brise lame de Port-la-Nouvelle	ENQUETE CLOSE <i>pas d'enquête de l'État du pavillon</i>	cargo turc
<i>KARIBA</i>	- abordage avec le cargo roulier <i>TRICOLOR</i>	24/12/02 dans le DST du Pas-de-Calais	ENQUETE EN COURS	porte conteneur bahaméen
<i>L'ANNONCIADÈ</i>	- abordage du voilier <i>LORELEI</i>	10/08/01 devant le cap Corse	ENQUETE CLOSE	vedette à moteur (SNSM)
<i>L'AVENTURIER</i>	- perte totale suite à croche - UNE VICTIME	16/07/99 dans l'estuaire de la Loire	ENQUETE CLOSE	chalutier-côtier (<12m) de Nantes
<i>L'CAMBRONNE</i>	- perte totale - DEUX VICTIMES	05/09/01 à l'entrée de l'estuaire de la Gironde	ENQUETE CLOSE	chalutier (<12m) de Bourcefranc
<i>L'ÉFFRONTE</i>	- naufrage - UNE VICTIME	18/10/00 devant l'île de Ré	ENQUETE CLOSE	chalutier (<12m) de la Cotinière
<i>L'ÉPERVIER</i>	- perte totale suite à croche	02/10/00 aux Glénan	ENQUETE CLOSE	chalutier (<12m) de Loctudy
<i>L'ÉSTRAN</i>	- perte totale suite à échouement	30/11/02 en baie de Saint-Briec	ENQUETE CLOSE	chalutier (<12m) de Saint Quay Portrieux

L'INGLES	- abordage du chalutier <i>FRANÇOIS DELPHINE</i>	11/08/00 devant Port La Nouvelle	ENQUETE CLOSE	chalutier de Port la Nouvelle
L'ISLETTE	- perte totale suite à incendie	17/11/98 devant les Glénans	ENQUETE CLOSE	chalutier (bois) de Saint-Gilles-Croix-de-Vie
L'ORQUE	- perte totale	05/07/01 en Gironde	ENQUETE CLOSE	chalutier (<12m) de Royan
LA CORVETTE	- abordage avec le cargo <i>GULFBREEZE</i>	27/09/99 dans le dispositif de séparation du trafic du Pas-de-Calais	ENQUETE CLOSE	chalutier étaplois
LA P'TITE MANUE II	- perte totale suite à incendie	14/05/03 devant Boulogne	ENQUETE EN COURS	chalutier étaplois
LA PALOMA	- perte totale - UNE VICTIME	17/01/03 devant les Sables d'Olonne	ENQUETE CLOSE	ligneur (<12m) sablais
LA POINTE DE FERMANVILLE	- naufrage - UNE VICTIME	16/12/99 devant Barfleur	ENQUETE CLOSE	ligneur (<12m) cherbourgeois
LA RAFALE	- perte totale suite à talonnage	17/07/99 sur l'île du Levant	ENQUETE CLOSE	fileyeur (<12m) agathois
LA REVOLUTION	- perte totale suite à échouement	18/01/01 à l'entrée du port de Saint Jean de Luz	ENQUETE CLOSE	chalutier luzien
LAURA	- abordage du chalutier <i>SAINTE PIERRE</i>	02/01 aux Hébrides	ENQUETE CLOSE	pétrolier libérien
LAURA (classé par le NKK)	- abandon suite à gîte excessive engendré par un désarrimage de cargaison - perte totale	25/02/98 mer d'Arafura	ENQUETE CLOSE	cargo de Nouméa
LE CETAU	- perte totale suite à incendie	27/05/99 devant le Croisic	ENQUETE CLOSE	fileyeur (<12m) du Croisic
LE FOU D'ROYAN	- chavirage - UNE VICTIME	04/09/01 à l'entrée de l'estuaire de la Gironde	ENQUETE CLOSE	navire de plaisance (dériveur école) utilisé en tant que navire à passagers
LE FURETEUR	- perte totale suite à voie d'eau	06/07/00 dans le golfe de Gascogne	ENQUETE CLOSE	ligneur de Hendaye
LE JOOLA	- perte totale suite à chavirement - ENVIRON 1800 VICTIMES (dont 17 Français)		ENQUETE CLOSE — CONDUITE PAR UNE COMMISSION AD HOC DU GOUVERNEMENT SENEGALAIS (avec l'assistance via l'OMI d'un cadre du BEAmer)	transbordeur sénégalais
LE LAUGANE	- abordage avec le porte conteneurs <i>CSAV CALLAO</i>	19/03/02 en Manche devant Barfleur	ENQUETE CLOSE	chalutier portais
LE MAJESTIC	- perte totale suite à voie d'eau	09/05/02 devant le cap de La Coubre	ENQUETE CLOSE	chalutier (<12m) oléronnaise
LE MARGAUX	- naufrage suite à chavirement - TROIS VICTIMES	27/10/98 devant Saint-Vaast	ENQUETE CLOSE	fileyeur (<12m) de St-Vaast-la-Hougue

LE PARRAIN	- perte totale suite à destruction de la passerelle dans le gros temps - UNE VICTIME	02/02/02 dans le Nord-Ouest de l'Écosse	ENQUETE CLOSE	chalutier armé dans le cadre dit « franco espagnol »
LE ROYALE	- abordage du pétrolier norvégien <i>SIBOTI</i>	8/05/1 à l'entrée de la Manche	ENQUETE CLOSE	Chalutier bigouden
LE SAMOURAÏ	- perte totale suite à échouement	19/10/01 en baie de Saint Briec	ENQUETE CLOSE	chalutier de Saint Quay Portrieux
LE SUEDOIS	- abandon suite à échouement - naufrage	5/04/99 sur la digue du Ratier devant Honfleur	ENQUETE CLOSE	chalutier (<12m) de Honfleur
LEVIATHAN	- naufrage - UNE VICTIME	26/12/99 dans le NE de St Malo	ENQUETE CLOSE	caseyeur (<12m) de St Malo
LIBERTE	- naufrage - UNE VICTIME	3/12/99 devant Barfleur	ENQUETE CLOSE	fileyeur (<12m) de Cherbourg
LIMBOURG	- avarie de bordé et incendie suite à explosion (attentat) - UNE VICTIME	06/10/02 devant Mukalla (Yémen)	ENQUETE EN COURS	pétrolier français
LINGLAIS	- perte totale suite à abordage par le <i>FRANÇOIS DELPHINE</i>	11/08/00 devant Port La Nouvelle	ENQUETE CLOSE	chalutier de Port la Nouvelle
LORELEI	- abordage par la vedette <i>L'ANNONCIADE</i> - UNE VICTIME	10/08/01 devant le cap Corse	ENQUETE CLOSE	voilier de plaisance
MA MONETTE	- perte totale suite croche	2/10/98 Manche orientale	ENQUETE SUQSPENDUE	chalutier-coquillier de Dieppe
MALLEA	- perte totale suite à croche	14/03/03 en baie de Saint Briec	ENQUETE EN COURS	chalutier coquillier(<12m) de Saint Quay Portrieux
MALVIC	- perte totale suite à croche	15/02/03 en Iroise	ENQUETE EN COURS	chalutier de Saint Quay Portrieux
MARIE-GALANTE	- perte totale suite à talonnage	25/09/98 devant Jersey	ENQUETE CLOSE	chalutier de Granville
MARY-LAURE	- perte totale sur croche	212/03/01 devant Dives sur Mer	ENQUETE CLOSE EN COURS	chalutier (<12m) de Dives sur mer
MAXIMUM	- abordage avec le cargo roulier <i>TRITON HIGHWAY</i>	31/10/02 dans la voie montante du DST du Pas-de-Calais	ENQUETE CLOSE	chalutier de Dieppe
MAYLORE	- perte totale suite à voie d'eau	15/05/01 devant Quiberon	ENQUETE CLOSE	ligneur (<12m) de Quiberon
MELBRIDGE BILBAO	- échouement	1211/01 sur l'île de Molène	ENQUETE CLOSE	porte conteneurs sous pavillon des îles Antigua & Barbuda
MERAKLIS	- abordage avec le chalutier <i>HEBEILAN</i>	10/5/02 devant Belle Île	ENQUETE CLOSE	caboteur grec
MERE BALAOU	- perte totale suite à voie d'eau	16/07/00	ENQUETE CLOSE	ligneur (<12m) de la Guadeloupe
MICHELLE	- abordage avec le chalutier <i>FLAVAL</i>	17/05/01 en Manche	ENQUETE CLOSE	caboteur sous pavillon Antigua & Barbuda
MIRANDE	- échouement	27/06/01 en Australie	ENQUETE CLOSE	cargo français

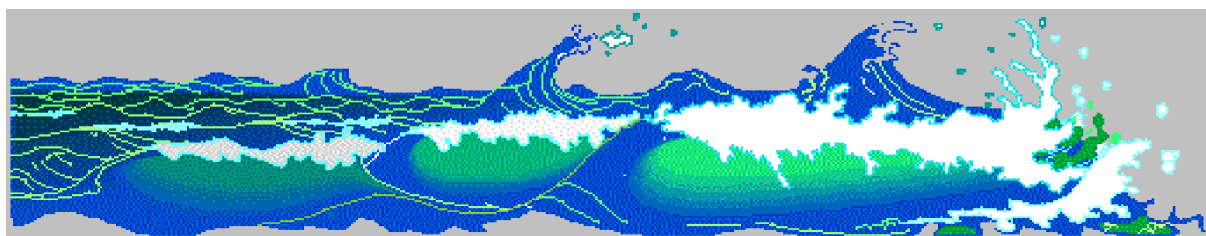
<i>MISS CAVELL</i>	- perte totale suite à voie d'eau	13/07/99 devant Saint-Gilles-Croix de-Vie	ENQUETE CLOSE	chalutier de Saint-Gilles-Croix de-Vie
<i>MISTRAL</i> (navire classé par le Bureau Veritas et certifié par les Affaires maritimes)	- échouement	22/02/01 sur l'île Nevis aux Antilles	ENQUETE CLOSE	paquebot de croisière français
<i>MSC ROSA M</i> (classé par le LR)	- abandon suite à gîte excessive	30/11/97 devant Barfleur 24/11/97	ENQUETE CLOSE	cargo-porte-conteneurs-roulier chypriote
<i>NADINE</i>	- incendie de cargaison (papiers à recycler)	27/02/02 devant La Rochelle	ENQUETE CLOSE	cargo fluvio-maritime sous pavillon des îles Antigua & Barbuda
<i>NATHALIE PATRICIA IV</i>	- grave accident de pêche - DEUX VICTIMES	5/08/99 devant Groix	ENQUETE CLOSE	canot-polyvalent (<12m) de Port-Louis
<i>NATHALIE-CHANTAL</i>	- perte totale suite à talonnage	3/04/98 devant Lorient	ENQUETE CLOSE	chalutier de Bayonne
<i>NATICA</i>	- perte totale dans le gros temps - UNE VICTIME	19/10/00	ENQUETE CLOSE	fileyeur (<12m) de Morlaix
<i>NAUSICAA</i>	- abordage avec le caseyeur <i>YVONNIG YANNOU</i>	22/10/01 en baie de Saint Briec	ENQUETE CLOSE	chalutier de Saint Quay Portrieux
<i>NELDAVIC</i>	- perte totale suite à voie d'eau - TROIS VICTIMES	4/11/99 devant Concarneau	ENQUETE CLOSE	chalutier de Loctudy
<i>NEPTUNA</i>	- perte totale suite à croche - DEUX VICTIMES	8/02/01 devant Houat	ENQUETE CLOSE	chalutier (<12m) de Saint Pierre de Quiberon
<i>NEW WAVE</i>	- naufrage - UNE VICTIME	05/11/00 dans l'estuaire de la Seine	ENQUETE CLOSE	chalutier (<12m) d'Honfleur
<i>NGV ALISO</i> (classé et certifié par le BV)	- avarie dans les emménagements	08/07/00 dans le golfe de Gênes	ENQUETE CLOSE	Navire (à passagers) à grande vitesse français
<i>NGV LIAMONE</i> (classé et certifié par le BV)	- avaries d'étrave	09/09/00 et 28/12/00 dans le Golfe de Gênes	ENQUETE CLOSE	Navire (à passagers) à grande vitesse français
<i>NICOLA</i>	- échouement sur l'épave du <i>TRICOLOR</i>	31/12/02 dans le DST du Pas-de-Calais	ENQUETE EN COURS	caboteur néerlandais
<i>NICOLAS-BOUCHARD</i>	- abandon suite à incendie machine	9/11/98 devant St Malo	ENQUETE CLOSE	vedette à passagers ((bois) d'Auray
<i>NICORA</i>	- perte totale suite à incendie	16/11/98 devant le Cap Ferret	ENQUETE CLOSE	fileyeur (<12m) d'Arcachon
<i>NOMINOE</i>	- abordage PAR LE CARGOCBT <i>CORVETTE</i>	20/12/98 devant les Sept-Iles	ENQUETE CLOSE	chalutier de Saint-Quay-Portrieux
<i>NORMANDIE EXPRESS</i> (classé par le DNV)	- avarie de coque	22/07/99 devant Jersey	ENQUETE CLOSE	vedette à passagers de type de catamaran de Granville
<i>NOTRE-DAME DE LIESSE</i>	- abordage avec le cargo <i>SEA ACE</i>	08/04/0 dans la voie montante du DST du Pas-de-Calais	ENQUETE EN COURS	chalutier étaplois

<i>NOTRE-DAME DE SALUT</i>	- voie d'eau	07/09/00 dans le Sud des Shetlands	ENQUETE CLOSE	chalutier industriel de Fécamp
<i>NUMBER ONE</i> (classé par le NKK)	- perte totale suite à voie d'eau - 11 VICTIMES	11/06/99 à l'entrée du golfe du Bengale	ENQUETE CLOSE	cargo Saint-Vincent- Grenadines (gérants et commandant français) appartenant à des intérêts français
<i>NYMPHE D'OR</i>	- perte totale suite à voie d'eau	19/05/99 devant Le Havre	ENQUETE CLOSE	chalutier(<12m) du Havre
<i>ODYSSEE DU VENT</i>	- chavirement	01/08/02 devant le Bec de l'Aigle à La Ciotat	ENQUETE CLOSE	engin sportif expérimental
<i>OPALE</i>	- perte totale suite à échouement puis incendie - UNE VICTIME	12/06/02 Le Tréport	ENQUETE CLOSE	fileyeur (<12m) dieppois
<i>ORIENTAL SPIRIT</i>	- abordage du chalutier <i>PAULINE PASCALINE</i>	02/01/01 dans le Pas de Calais	ENQUETE CLOSE	cargo chypriote
<i>OURAGAN</i>	- perte totale suite à échouement suite à engagement de l'hélice par un macro-déchet	22/05/01 dans le Nord de Cap Breton	ENQUETE CLOSE	fileyeur(<12m) de Cap Breton
<i>P&O AQUITAINE</i>	- collision contre quai	27/04/00 à Calais	ENQUETE CLOSE	paquebot-transbordeur britannique
<i>P'TIT RAT</i>	- perte totale suite à abordage	11/07/00 en Gironde	ENQUETE CLOSE	fileyeur (<12m) de Royan
<i>PAMPERO</i>	- abordage avec le caboteur pétrolier FS <i>LOUISE</i>	02/02/03 dans le golfe de Fos	ENQUETE EN COURS	bateau de navigation fluviale (gazier) français
<i>PARADOXE 4</i>	- démâtage - UNE VICTIME	31/12/99 en Guadeloupe	ENQUETE CLOSE	navire à passagers (voilier)
<i>PASIPHAË</i>	- abordage avec le cargo <i>DRAWA</i>	25/02/02 devant Belle Île	ENQUETE EN COURS	chalutier lorientais
<i>PAULINE PASCALINE</i>	- abordage par le cargo chypriote <i>Oriental Spirit</i>	26/01/01 en Manche	ENQUETE CLOSE	chalutier d'Étaples
<i>PEPE RORO</i>	- perte totale suite à abordage avec le cargo <i>ARKLOW RANGER</i> - TROIS VICTIMES	12/02/03 dans le Nord de Rochebonne	ENQUETE EN COURS	chalutier sablais
<i>PERLE DE JADE</i>	- perte totale - QUATRE VICTIMES	11/12/01 à l'entrée de l'estuaire de la Loire	ENQUETE CLOSE	chalutier du Croisic
<i>PETIT METIER</i>	- perte totale suite à voie d'eau	17/05/00 devant Prinel	ENQUETE CLOSE	caseyeur(<12m) de Paimpol
<i>POLAR</i>	- rupture de remorque et abandon de la coque remorquée	27/10/02 en Iroise	ENQUETE SUSPENDUE	remorqueur (1918/1954) prétendument togolais (pavillon usurpé)
<i>POWER</i>	- abordage avec le chalutier <i>RESCATOR</i>	28/03/02 dans le Sud du plateau de Rochebonne	ENQUETE CLOSE	caboteur chypriote

<i>PRESTIGE</i>	- perte totale suite à avarie de coque et rupture - pollution majeure	13/11-19/11/02 au large de la Gallice	<i>ENQUETE EN COURS</i>	pétrolier bahaméen
<i>RED AZALEA</i>	- abordage avec le chalutier <i>IDEFIX</i>	12/10/01 en Manche	<i>ENQUETE CLOSE</i>	cargo chypriote
<i>REGINA MARIS 2</i>	- perte totale suite à voie d'eau - UNE VICTIME	22/02/99 devant le Cap d'Agde	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Sète
<i>RESCATOR</i>	- abordage avec le cargo <i>POWER</i>	28/03/02 dans le Sud du plateau de Rochebonne	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier oléronnais
<i>RISQUE-TOUT</i>	- perte totale suite à voie d'eau - TROIS VICTIMES	16/02/98 devant Antifer	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier-coquillier (<12m) de Port-en-Bessin
<i>RMS RATTINGUEN</i>	- échouement	25/03/03 sur la plage de Berck	<i>ENQUETE EN COURS</i>	cargo fluvio-maritime Antigua & Barbuda
<i>ROUTE DU RHUM</i>	- pertes totales de voiliers de courses au large	novembre 2002 Golfe de Gascogne	<i>ENQUETE EN COURS</i>	manifestation nautique
<i>RUBIO</i>	- perte totale suite à échouement	19/06/00 à Cap Breton	<i>ENQUETE CLOSE</i>	bolinqueur (<12m) luzien
<i>SAINT GERMAIN I</i>	- perte totale suite à voie d'eau	14/04/02 devant Dieppe	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier dieppois
<i>SAINT MARTIN DE PORRES</i>	- perte totale suite à chavirement	08/12/00	<i>ENQUETE CLOSE</i>	fileyeur de la Guadeloupe
<i>SAINTE BERNADETTE</i>	- perte totale suite à avarie - UNE VICTIME	08/05/02 à l'entrée du port d'Ouistreham	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chaloupe à voile (navire du patrimoine) de Honfleur
<i>SAINTE CATHERINE LABOURE *</i>	- abordage - quasi collision	18/11/97 chenal de Dunkerque	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier d'Étaples
<i>SAINTE-ROSALIE / SHAIR DIDADI</i>	- abordage	20/05/99 devant Sète	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Sète
<i>SAINT-JACQUES 2</i>	- Abordage du pétrolier maltais <i>GUDERMES</i>	23/04/01 dans le Pas-de-Calais	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier d'Étaples
<i>SAINT-PIERRE</i>	- abordage par le cargo libérien <i>LAURA</i>	02/01 aux Hébrides	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier industriel lorientais
<i>SAND HERON</i>	- abordage avec le chalutier <i>CELTIT</i>	30/07/01 en Manche	<i>ENQUETE CLOSE</i>	sablier britannique
<i>SANDIA</i>	- naufrage - TROIS VICTIMES	8/02/01 dans le Sud de Groix	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier (<12m) d'Auray
<i>SANDRA KEVIN</i>	- perte totale suite à croche	17/06/00 devant Ouistreham	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier (<12m) d'Ouistreham
<i>SANT JOSEPH</i>	- perte totale suite à voie d'eau	19/02/99 devant Marie-Galante	<i>ENQUETE CLOSE</i>	palangrier-caseyeur de La Désirade
<i>SEA ACE</i>	- abordage avec le chalutier <i>NOTRE-DAME DE LIESSE</i>	08/04/0 dans la voie montante du DST du Pas-de-Calais	<i>ENQUETE EN COURS</i>	caboteur Antigua & Barbuda
<i>SEA FRANCE MONET</i>	- avarie de coque suite à heurt contre quai	29/03/00 à Calais	<i>ENQUETE CLOSE</i>	paquebot transbordeur français
<i>SEA MERSEY</i>	- abordage du chalutier <i>ZUBERNOA</i>	09/11/01 dans le canal Saint Georges	<i>ENQUETE CLOSE</i>	caboteur sous pavillon Antigua & Barbuda

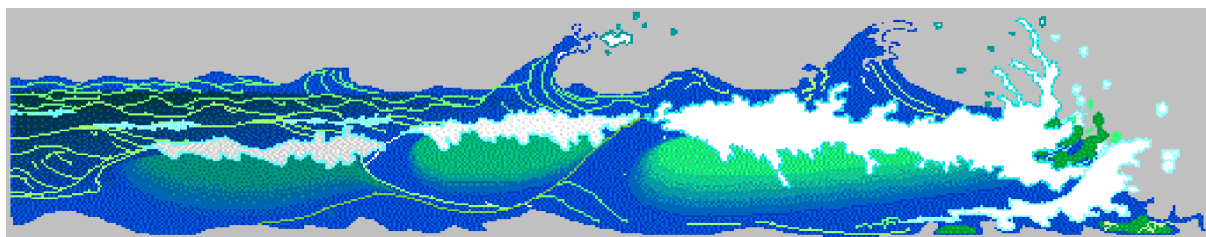
SHAIR VIVADIE	- abordage du chalutier SAINTE ROSALIE	20/05/99 devant Sète	ENQUETE CLOSE	cargo azéri
SIMBA (classification indéterminée)	- échouement	12/11/99 sur la plage de Port-la- Nouvelle	ENQUETE CLOSE	cargo géorgien appartenant à un groupe syrien enregistré à Chypre et possédant le navire à travers une société bulgare
SIMBA	- naufrage - TROIS VICTIMES	29/09/99 passe Sud d'accès à la Gironde	ENQUETE CLOSE	fileyeur (<12m) de Royan
SNEKKAR	- gîte excessive, en, trée d'eau, avaries multiples	novembre 2001 en mer du Nord	ENQUETE CLOSE	chalutier de grande pêche dieppois
SOLEIL ROYAL	- perte totale suite à croche	26/11/02 sur le Plateau de la Recherche (Morbihan)	ENQUETE EN COURS	chalutier (<12m) de Vannes
STIIF	- perte totale suite à croche - DEUX VICTIMES	13/12/02 devant Penmarc'h	ENQUETE CLOSE	chalutier (<12m) bigouden
TOM-TOM	- abordage avec la vedette JOHH-JOHN DELTA - DEUX VICTIMES	22/06/02 devant le Cap de Dramont (Var)	ENQUETE CLOSE	voilier français
TOUL-AN-TREZ	- perte totale dans le gros temps - CINQ VICTIMES	24/12/97 en mer Celtique	ENQUETE CLOSE	chalutier (bois) de Camaret
TRIATHLON	- perte totale suite à échouement	06/07/00 au cap Fréhel	ENQUETE CLOSE	chalutier (<12m) de Saint Brieuc
TRICOLOR	- abordage avec le cargo porte conteneurs KARIBA	24/12/02 dans le DST du Pas-de- Calais	ENQUETE EN COURS	cargo roulier norvégien
TRITON HIGHWAY	- abordage avec le chalutier MAXIMUM	31/10/02 dans la voie montante du DST du Pas-de-Calais	ENQUETE CLOSE	cargo roulier japonais
TY- BREIZH	- naufrage - DEUX VICTIMES	5/09/98 en Seine devant Honfleur	ENQUETE CLOSE	vedette plaisance de Nantes
UNION JUPITER	- abordage par le chalutier UNION JUPITER	05/02/01 dans le golfe de Fos	ENQUETE CLOSE	cargo chypriote
URANUS	- perte totale - DEUX VICTIMES	10/05/02 dans l'Est du plateau de Rochebonne	ENQUETE CLOSE	chalutier (<12m) de L'Aiguillon (Vendée)
VAEANU	- perte totale suite à échouement	14/04/02 archipel des îles Australes (PF)	ENQUETE EN COURS	cargo mixte français
VERS L'INCONNU	- chute à la mer - UNE VICTIME	18/10/01 devant les Sables d'Olonne	ENQUETE CLOSE	fileyeur (<12m) sablais
VICKY	- échouement sur l'épave du TRICOLOR	10/01/02 dans le DST du Pas-de- Calais	ENQUETE EN COURS	pétrolier turc
VICTOR MAURICE	- perte totale suite à incendie	04/07/01 devant Barfleur	ENQUETE CLOSE	chalutier de Cherbrg

VILLE DE HONFLEUR	- perte totale suite à échouement	21/05/00 dans l'estuaire de la Seine	ENQUETE CLOSE	chalutier (<12m) de Honfleur
YVONNIG YANNOU	- abordage avec le chalutier NAUSICAA	22/10/01 en baie de Saint Briec	ENQUETE CLOSE	caseyeur (<12m) de Paimpol
ZAHARI STOIANOV (classé par le BR / GL)	- abandon suite à gîte excessive par ripage d'une cargaison de pondéreux en vrac	24/04/99 devant Marseille	ENQUETE CLOSE	cargo bulgare
ZEBULON	- chavirement - TROIS VICTIMES	6/06/99 devant Contis sur la côte des Landes	ENQUETE CLOSE	fileyeur (<12m) luzien
ZUBERNOA	- abordage par le cargo SEA MERSEY	09/11/01 dans le canal Saint Georges	ENQUETE CLOSE	chalutier guilviniste



ANALYSES TECHNIQUES

- Navires rapides
- Dégagements d'air des navires citernes
- Bossoirs des canots de secours rapides
- Comportement du sucre en vrac en présence d'eau
- Abordages entre navires de commerce et navires de pêche
- Évacuations des navires de pêche suite à perte totale
- Échouements des navires de pêche



BEAmer — Inspection générale des services des affaires maritimes
— Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer —
localisation des bureaux
22, rue Monge PARIS (V^e)

Téléphone

international +33 140 813 824
national 0 140 813 824

Télécopie

international +33 140 813 842
national 0 140 813 842

Courriels / e-mails

bea-mer@equipement.gouv.fr

site internet

<http://www.beamer-france.org>

