



Rapport d'activité 2006

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

En 2006, certaines des actions menées les années précédentes ont été achevées, comme la mise en place de la charte graphique, le remaniement de la présentation des rapports d'enquêtes et la mise en place des fiches de synthèse d'événement de mer.

D'autres se sont poursuivies telles que :

- l'action internationale, qui est une activité essentielle mais très prenante avec :
 - La participation active du *BEA*mer au Marine Accident Investigation International Forum, tant dans sa configuration internationale que dans sa formation européenne ;
 - La refonte du Code International sur la conduite des enquêtes après accident au sein du groupe de travail et du sous-comité sur l'application des instruments par l'État du pavillon de l'OMI ;
 - La présidence du groupe consultatif technique de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime ;
 - Le suivi du développement de la base de données européenne sur les accidents ;
 - Le lancement, en fin d'année, du projet de directive européenne sur les enquêtes après accident figurant dans le paquet ERIKA III.
- Le renforcement du réseau géographique avec le recrutement de trois correspondants locaux en Méditerranée, dans la Manche et en Nouvelle-Calédonie ;
- La coopération avec les autres BEAs.

Sur le plan de l'analyse des causes, la récurrence de certains types d'accidents a conduit à lancer quatre études accidentologiques pour identifier, au-delà du cas par cas, d'éventuels facteurs généraux. Elles portent sur :

- La pêche à la coquille,
- La stabilité des navires de pêche,
- Les dispositifs d'extinction d'incendie,
- Les circuits d'eau de mer des navires de pêche.

L'année 2006 a vu remonter le nombre des accidents, rappelant ainsi la nécessité de poursuivre nos efforts de prévention. L'activité internationale a, elle aussi, évolué dans le même sens.

Il est donc plus que jamais important d'être prêts à y faire face ce qui est notre priorité absolue.

L'administrateur général des affaires maritimes
Jean-Marc SCHINDLER
Directeur du *BEA*mer



SYNTHÈSE DE L'ACTIVITÉ

Les événements 2006

En 2006, le nombre d'accidents a augmenté par rapport à l'année précédente. Parmi les événements de mer signalés, un peu plus d'une centaine a retenu l'attention du BEAmer et 61 d'entre eux ont donné lieu à l'ouverture de :

- 45 investigations préliminaires,
- 16 enquêtes techniques après accident.

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

Répartition des événements survenus en 2006

Type d'accident	Commerce	Pêche	Pêche / Commerce	Pêche / Navire de l'État	Pêche / Plaisance	Plaisance	plaisance / Commerce	Total
Abordages	3	1	4	2	1	-	1	12
Accidents à passagers	1	-	-	-	-	-	-	1
Accidents de travail	-	2	-	-	-	-	-	2
Chavirements	-	1	-	-	-	3	-	4
Échouements / Talonnages	4	3	-	-	-	-	-	7
Hommes à la mer	2	6	-	-	-	1	-	9
Incendies	1	3	-	-	-	-	-	4
Incidents	1	4	-	-	-	-	-	5
Naufrages	1	13	-	-	-	-	-	14
Pertes de cargaison	1	-	-	-	-	-	-	1
Voies d'eau	1	1	-	-	-	-	-	2
Total	15	34	4	2	1	4	1	61

Répartition des investigations préliminaires

Type d'accident	Commerce	Pêche	Pêche / Commerce	Pêche / Navire de l'État	Pêche / Plaisance	Plaisance	plaisance / Commerce	Total
Abordages	1	1	3	2	1	-	1	9
Accidents de travail	-	2	-	-	-	-	-	2
Chavirements	-	1	-	-	-	2	-	3
Échouements / Talonnages	3	3	-	-	-	-	-	6
Hommes à la mer	2	6	-	-	-	1	-	9
Incendies	1	3	-	-	-	-	-	4
Incidents	1	4	-	-	-	-	-	5
Naufrages	-	5	-	-	-	-	-	5
Voies d'eau	1	1	-	-	-	-	-	2
Total	9	26	3	2	1	3	1	45

Répartition des enquêtes techniques

Type d'accident	Commerce	Pêche	Pêche / Commerce	Plaisance	Total
Abordages	2	-	1	-	3
Accidents à passagers	1	-	-	-	1
Chavirements	-	-	-	1	1
Échouements / Talonnages	1	-	-	-	1
Naufrages	1	8	-	-	9
Pertes de cargaisons	1	-	-	-	1
Total	6	8	1	1	16

Le travail d'enquête

Les enquêtes ouvertes précédemment ont été poursuivies et certaines d'entre elles ont pu être closes au cours de l'année 2006 :

- 15 enquêtes techniques après accident ont été closes et ont fait l'objet de la publication des rapports suivants :

Événement	Description
<i>ALCOR</i>	Incendie d'un fileyeur à la sortie du port de Guérolé
<i>ARMAND</i>	Naufrage d'un fileyeur au Nord du Cap Fréhel
<i>BAROUDEUR DES MERS</i>	Disparition d'un homme à la mer d'un fileyeur devant Boulogne-sur-Mer
<i>BÉRYL – PETITE PRINCESSE</i>	Collision de deux navires de pêche au large de Carteret
<i>BUGALED BREIZH</i>	Naufrage d'un chalutier au Sud du Cap Lizard
<i>CAR-GUY</i>	Noyade de quatre pêcheurs plaisanciers à Grandcamp-Maisy à bord d'un navire pêche-promenade
<i>CORONA GLORIA – PEYO YAVOROV</i>	Abordage entre un chalutier et un porte-conteneurs dans la voie Nord – Sud du DST du Pas-de-Calais
<i>DIEPPE</i>	Heurts d'un musoir et d'un duc d'albe au port de Dieppe et échouement dans le chenal du port de Newhaven d'un navire roulier
<i>FS LOUISE - TLEMSEN</i>	Abordage entre un pétrolier français et un roulier à passagers algérien en rade de Marseille
<i>MARIE MAO</i>	Naufrage d'un fileyeur à l'entrée du port du Conquet
<i>METANOL</i>	Explosion à bord d'un chimiquier lors de son déchargement au terminal de Lavera
<i>MONICA II – CORN SWIFT</i>	Abordage entre un chalutier français et un cargo maltais dans le Canal Saint-George au Pays de Galle
<i>SCOUTS D'EUROPE</i>	Incident en rade de Brest pour une troupe de scouts marins
<i>SUSANNA – ALIZÉE III</i>	Abordage en Manche entre un caboteur sous pavillon Antigua et Barbuda et un chalutier grandvillais
<i>TEHORO III - KONEMU</i>	Échouements de deux navires de commerce en Baie de Wahda à Lifou aux îles Loyauté

- 31 investigations préliminaires ont pu être closes ;
- 12 synthèses d'événement de mer ont été tirées de ces investigations préliminaires les plus significatives pour être largement diffusées au titre du retour d'expérience. Rassemblées dans le récapitulatif joint au présent rapport, elles sont également disponibles sur le site Internet :

www.beamer-france.org

La mise en place des investigations préliminaires et des synthèses d'événement de mer a eu pour conséquence d'étendre le champ et le volume des affaires traitées.

La distribution

NAVIRES DE COMMERCE

L'échouement ou le talonnage représente la proportion la plus significative pour cette année. Elle est suivie de près par les abordages entre navires de commerce mais aussi avec les navires de pêche. Pour ces abordages, la veille nautique reste la première cause identifiée mais cette année, certaines collisions sont survenues du fait d'avaries mécaniques.

NAVIRES DE PÊCHE

Le nombre d'accidents concernant les navires de pêche reste préoccupant et sensiblement plus important que l'année précédente.

La perte d'homme à la mer reste un phénomène très répandu, notamment à bord des navires pratiquant la drague à coquille mais l'ensemble des navires de pêche est aussi concerné.

Dans la très grande majorité des cas, le port d'un VFI aurait sans aucun doute contribué à réduire significativement le nombre des victimes. Il est donc essentiel que les dispositions du décret du 21 août 2007 relatives à l'obligation du port du VFI soient scrupuleusement respectées.

NAVIRES DE PLAISANCE

Un accident de catamaran a fait l'objet d'une enquête technique importante qui est toujours en cours. Les autres événements ont fait l'objet d'investigations préliminaires et de synthèses d'événement de mer pour les plus significatifs, sans qu'il soit possible d'en tirer des tendances générales.

Les études

La récurrence de certains événements a conduit le *BEA*mer à lancer trois études fin 2006 :

- La première portant sur les chutes d'homme à la mer à bord des navires coquilliers ;
- La seconde sur les circuits d'eau de mer des navires de pêche afin de tenter de limiter les sources de voie d'eau ;
- La troisième sur les dispositifs d'extinction incendie pour essayer d'améliorer l'efficacité de leur mise en œuvre.

Les premiers résultats devraient être disponibles au mieux fin 2007, et en tout état de cause, au cours de l'année 2008.

RECOMMANDATIONS

Répartition

Au cours de l'année 2006, le *BEAMer* a fait dans ses rapports 47 recommandations.

Un certain nombre d'entre elles ont été émises plusieurs fois ou sont des répétitions de recommandations déjà émises. Elles concernent l'ensemble des secteurs (pêche, commerce et plaisance) et les principales portent sur des domaines qui ont été identifiés plusieurs fois comme facteurs déterminants ou aggravants des accidents analysés. Elles peuvent être récapitulées comme suit :

Veille passerelle

- Meilleure application de la convention STCW, et notamment son chapitre 8 en ce qui concerne les effectifs, la fatigue et l'organisation du quart ;
- Impératif de la permanence et de l'efficacité de la veille nautique ;
- Champs de vision sur les passerelles.

Règles de barre et de route

- Connaissance et application complète de la convention portant Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer : manœuvres anti-collision à effectuer tôt, manœuvres de dernière minute à effectuer à temps, utilisation de l'appareil propulsif en manœuvre anticollision, adaptation de la vitesse aux conditions de visibilité...

Navigation

- Planification du voyage : connaissance des risques potentiels et des prévisions météorologiques avant le départ ;
- Évaluation du risque d'abordage ;
- Sous-utilisation des moyens à disposition (alarmes radar et GPS, sondeurs, AIS...) ;
- Peu de renforcement des moyens dans les situations difficiles : détroits, atterrissages, adaptation de la situation d'étanchéité du navire aux conditions météo (pêche) ;
- Mouillage d'urgence peu pratiqué, souvent à cause de l'état d'entretien de la ligne de mouillage.

Navires

Conception :

- Ergonomie des passerelles et champ de vision ;
- Étude de la sécurité des postes de travail ;
- Étanchéité des compartiments (arrêt ventilation / manœuvre des volets) ;
- Prise au vent des superstructures des navires de moins de 12 mètres ;
- Ventilation des postes équipage ;
- Étude de comportement à la houle ;
- Soudure des bases des sondeurs ;
- Poignées de maintien à bord des vedettes pêche-promenade ;
- Emplacement des antennes radio sur les petits navires ;
- Circuits d'eau de mer.

Équipements :

- Fiabilité du système de détection incendie ;
- Accessibilité des combinaisons et équipements de survie ;
- Nouveaux radeaux des navires de moins de 12 mètres ;
- Emplacement des radeaux ;
- Utilisation systématique des coupe-circuits ;
- Sauvegarde des données VDR ;

Modifications :

- Prise en compte du « changement de métier » ;
- Stabilité des moins de 12 mètres ;
- Contrôle en cas de modification de la passerelle ;
- Prise en compte des risques de croche.

Situations d'urgence :

- Importance du port du VFI ;
- Études de cas en formation maritime ;
- Maîtrise des procédures SMDSM ;
- Sensibilisation et formation aux conséquences des chutes à la mer et condition de survie ;
- Entraînement des équipages aux plans d'urgence.

Communications :

- Cohésion des équipages mixtes ;
- Utilisation appropriée et normalisée de la VHF ;
- Pratique de l'anglais par les patrons de pêche (AIS).

Recommandations d'urgence

En outre, deux communiqués ont été émis avant publication des rapports définitifs correspondants pour appeler l'attention sur une situation urgente :

- Prévention des risques de chavirement pour les catamarans ;
- Emplacement et amarrage des radeaux sur les navires de pêche et les petites vedettes à passagers.

Suites données aux recommandations de portée générale

Matériel de sécurité :

- Alarmes de niveau d'eau actives rendues obligatoires par un procès verbal de la Commission Centrale de Sécurité.

Conception des navires :

- Installation d'équipements d'aide à la manœuvre ;
- Dispositif d'alarme d'homme à la mer et d'actions de sauvetage (DAHMAS).

Communications :

- Formation à la Gestion des ressources en passerelle.



Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

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