



# Rapport d'activité 2007

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

# L'année 2007

Si l'année 2007 a été relativement identique à 2006 en ce qui concerne le nombre des accidents et le volume des investigations, elle a été particulièrement chargée en matière de consolidation du fonctionnement et de préparation des évolutions futures.

Tout d'abord, le *BEA*mer a poursuivi les actions engagées :

➤ Au plan international avec :

- La poursuite de la révision du Code International sur la conduite des enquêtes après accident qui a été approuvé par le Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI en octobre 2007 et devrait ainsi être définitivement adopté en mai 2008.
- La finalisation en première lecture du projet de directive européenne sur la conduite des enquêtes après accidents qui a fait l'objet d'un accord politique au Conseil des Ministres européen de juin 2007.
- Le lancement de l'élaboration d'une méthodologie européenne de conduite des enquêtes après accidents par le groupe de travail technique de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime présidé par le Directeur du *BEA*mer. Cette méthodologie complétera la directive sus-mentionnée.
- La participation active au Marine Accident Investigators International Forum (MAIIF) et l'invitation à accueillir à Paris en mars 2008 la 4<sup>ème</sup> session de sa configuration européenne le EMAIIF.
- La participation active du *BEA*mer aux travaux de l'OMI sur l'inertage des pétroliers et sur le DRI dans le cadre de la refonte du code BC au titre du suivi des recommandations émises dans les rapports « *CHASSIRON* » et « *ADAMANDAS* »

➤ Au plan national :

- La continuation des quatre études d'accidentologie lancées fin 2006 sur: la pêche à la coquille, la stabilité dynamique des navires de pêche, les dispositifs d'extinction incendie et les circuits d'eau de mer des navires de pêche. La publication des deux dernières est prévue pour l'été 2008.
- La poursuite des actions de formation avec un complément de formation VDR et l'envoi d'un enquêteur en formation à l'Université Maritime Mondiale de Malmö et au Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile.

Mais des actions nouvelles ont également été engagées ou réalisées.

Il s'agit notamment :

- Du recrutement d'un enquêteur permanent pour renforcer le noyau central.
- De la refonte du site Internet qui permettra une meilleure accessibilité aux publications. La mise en service de ce nouveau site est prévue pour l'été 2008.
- De la préparation du service à la certification qualité sur la seconde partie de l'année. Le type retenu est ISO 9001-2000 le processus sera lancé début 2008 avec un objectif de certification à la fin de la même année.

Par ailleurs, en décembre le *BEA*mer a fêté ses **dix ans d'existence**. A cette occasion il a édité un petit fascicule intitulé « ***L'expérience de 10 ans d'enquêtes et de recommandations de sécurité*** » qui indique les tendances analysées sur la période considérée. Ce document est disponible sur le site Internet : [www.beamer-france.org](http://www.beamer-france.org) .

Le plan d'action, mis en œuvre depuis plusieurs années pour renforcer le service rendu par le *BEA*mer en matière de prévention des accidents, est entré en 2007 dans sa phase finale. Il comprend plusieurs aspects :

- Le premier a été la définition et la mise en place de la charte graphique qui a amélioré notre visibilité.
- Le second est le développement des réseaux géographique et d'experts qui a renforcé notre capacité de réaction et étendu notre champ de compétence.
- Le troisième est la création des Synthèses d'événements de mer. Elles ont permis d'augmenter le nombre des cas analysés tout en introduisant une dimension plus pédagogique et une accessibilité plus grande à la réflexion de prévention.
- Le quatrième a été constitué par le travail effectué sur la rédaction et le contenu des rapports lequel a permis une meilleure lisibilité et accru la prise en compte des recommandations.
- Le cinquième est la mise en place d'actions de formation des enquêteurs.
- Le sixième, engagé cette année, est le changement de présentation du site Internet qui rendra l'ensemble de ce travail plus accessible à tous.
- Enfin, le septième, également engagé cette année, c'est la certification qualité laquelle attestera d'ici la fin de l'année 2008 de la rigueur et de la qualité des prestations effectuées et viendra ainsi clore ce plan d'action.

Cet effort d'optimisation des prestations et du fonctionnement que constituait notre plan d'action 2003-2008 touche donc à sa fin.

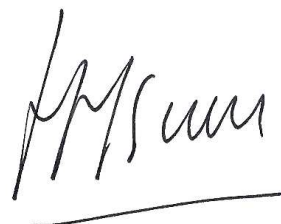
Il était nécessaire mais il n'est pas suffisant. La réorganisation interne a ses limites.

Le plan de charge est encore trop élevé pour les moyens disponibles.

Une amélioration a été initiée avec l'affectation d'un enquêteur au niveau central en 2007 et la prévision d'affectation d'un autre en 2008.

Mais, cet accroissement des moyens doit impérativement être non seulement poursuivi mais accru d'une part pour être à même d'analyser plus d'événements et donc d'étendre la prévention et d'autre part en raison de l'entrée en vigueur des nouveaux textes internationaux et européens évoqués ci-dessus qui vont faire peser des contraintes supplémentaires et des responsabilités nouvelles sur les bureaux d'enquête.

L'administrateur général des affaires maritimes  
Jean-Marc SCHINDLER  
Directeur du BEAmer



# SYNTHESE DE L'ACTIVITE

## Les événements 2007

En 2007, le nombre des accidents a peu évolué par rapport à 2006.

L'ensemble des événements de mer signalés par les CROSS a fait l'objet d'un examen, qui a donné lieu à l'ouverture de :

- 40 investigations préliminaires, parmi lesquelles 12 synthèses d'événement de mer ont été tirées,
- 15 enquêtes techniques après accident.

La répartition de ces événements est, bien entendu, fonction du type d'activité et de la période de l'année c'est à dire :

- le secteur de la pêche reste prédominant en nombre et en gravité des événements. Même si ces événements sont répartis sur l'ensemble de l'année, c'est indubitablement en période hivernale qu'ils sont les plus nombreux.
- au commerce il n'y a pas de règles bien définies si ce n'est une plus forte probabilité d'événements en période de très mauvais temps ;
- quant à la plaisance les accidents peuvent également se produire toute l'année mais c'est à la saison estivale que les événements sont les plus nombreux.

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

## Répartition des événements survenus en 2007

Types d'accidents	Abordages	Accidents du travail	Incendies	Chavirages	Naufrages	Echouements	Incidents (1)	Hommes à la mer	Voies d'eau	Voies d'eau et naufrages ou échouements	Total
Plaisance	1	-	-	1	3	1	2	2	-	-	10
Commerce	-	1	-	-	1	-	-	1	-	1	4
Pêche	-	-	3	1	6	4	1	4	3	2	24
Pêche - Plaisance	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Commerce - Sauvetage	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Pêche - Pêche	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Commerce - Pêche	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
Pilotage	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Commerce - Commerce	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Commerce - Plaisance	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Clandestins	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Sauvetage	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>55</b>

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

## Répartition des investigations préliminaires

Types d'accidents	Abordages	Accidents du travail	Incendies	Chavirages	Naufrages	Echouements	Incidents (1)	Hommes à la mer	Voies d'eau	Voies d'eau et naufrages	Total
Plaisance	1	-	-	1	2	1	2	2	-	-	9
Commerce	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	2
Pêche	-	-	2	1	1	4	1	3	3	1	16
Pêche - Plaisance	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Commerce - Sauvetage	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Pêche - Pêche	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Commerce - Pêche	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Pilotage	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Commerce - Commerce	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Commerce - Plaisance	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Clandestins	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Sauvetage	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>40</b>

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

## Répartition des enquêtes techniques

Types d'accidents	Abordages	Incendies	Voies d'eau et naufrages	Voies d'eau et échouements	Naufrages	Disparitions à la mer	Total
Commerce - Commerce	1	-	-	-	-	-	1
Pêche	-	1	1	-	5	1	8
Commerce	-	-	-	1	1	-	2
Pêche - Commerce	3	-	-	-	-	-	3
Plaisance	-	-	-	-	1	-	1
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>15</b>



# Le travail d'enquête

Au cours de cette année, 15 enquêtes techniques après accident ont été ouvertes :

Événement	Description
<i>PETIT SYLVAIN</i>	Naufrage d'un navire de pêche entre Barfleur et Antifer à 35 milles nautiques du Havre
<i>MANUREVA</i>	Naufrage d'un chalutier à proximité du port de Saint-Cast (3 victimes)
<i>CAP SAINT PAUL</i>	Incendie d'un thonier senneur au large de la Côte d'Ivoire (1 blessé grave)
<i>CAPE BRADLEY STAR HERDLA</i>	Abordage entre un chimiquier et un cargo dans le DST du Pas-de-Calais
<i>ANGELIQUE-EMILIE MSC ROMA</i>	Abordage entre un chalutier et un porte-conteneurs dans le nord de Fécamp
<i>LA CANGUE FIONE</i>	Abordage entre un chalutier et un cargo au sud de l'île d'Yeu
<i>MARE LIBERUM</i>	Disparition à la mer du matelot d'un fileyeur survenu au large de l'île d'Yeu (1 victime)
<i>ROSE DES VENTS</i>	Naufrage d'un chalutier au large du Croisic (2 victimes)
<i>GOURINIS</i>	Naufrage d'un navire à passagers au large de la presqu'île de Quiberon
<i>BOURBON ATHENA</i>	Envahissement d'eau du compartiment machine d'un navire ravitailleur et échouement au large de Pointe Noire (Congo)
<i>CAVALIER DES VAGUES</i>	Naufrage d'un navire de pêche au large de Boulogne-sur-Mer
<i>ANGELO</i>	Naufrage d'un navire de plaisance à proximité du Nez de Jobourg (1 victime)
<i>SOKALIQUE OCEAN JASPER</i>	Abordage entre un caseyeur et un cargo à 60 milles nautiques dans le nord de l'île d'Ouessant (1 victime, 6 blessés et naufrage du caseyeur)
<i>MON BIJOU</i>	Naufrage d'un chalutier à 20 milles nautiques dans l'ouest de la Pointe du Touquet
<i>MARCEL D'ISANTO</i>	Voie d'eau et naufrage d'un chalutier dans le Chenal de l'Hérault

Parmi les enquêtes en cours 15 enquêtes techniques après accident ont pu être closes et les rapports correspondant mis en ligne sur le site : [www.beamer-france.org](http://www.beamer-france.org) :

Événement	Description
<i>CAPBRETON</i>	Disparition du patron et échouement d'un caseyeur polyvalent sur la Pointe de Langoz (1 victime)
<i>ANDRE-JEAN</i>	Accident sur un chalutier dans l'ouest des îles Scilly (1 victime)
<i>AMAZONE MAHAVEL</i>	Collision entre un fileyeur et un chalutier au large des Sables d'Olonne et ayant provoqué le naufrage du chalutier
<i>ARKLOW SKY MARIE GALANTE 1</i>	Abordage entre un caboteur et un chalutier-coquillier survenu en Manche
<i>MASSABIELLE</i>	Disparition d'un marin embarqué sur un navire de pêche à l'ouest de Guernesey (1 victime)
<i>LIBERTE</i>	Naufrage d'un ligneur au large de l'île de Sein (2 victimes)
<i>LE VAGABOND</i>	Disparition à la mer du matelot d'un fileyeur au large du Havre (1 victime)
<i>MON AMI</i>	Voie d'eau et naufrage d'un chalutier au large des Casquets
<i>GAELE-NOLWENN</i>	Naufrage d'un fileyeur au large de l'île de Batz
<i>KERBULIC SEBASTIEN II</i>	Abordage entre un chalutier et un trémalleur au large de Dunkerque
<i>BERGE NICE SEACOR LAREDO</i>	Abordage entre un navire citerne transporteur de gaz de pétrole liquéfié et un navire ravitailleur au large dans le Déroit de Magellan
<i>GWEL VO</i>	Naufrage d'un chalutier-coquillier au large du Cap d'Antifer (3 victimes)
<i>CMA CGM OTELLO</i>	Pertes à la mer de conteneurs en pontée dans le Golfe de Gascogne
<i>CAP SAINT PAUL</i>	Incendie d'un thonier sennear au large de la Côte d'Ivoire (1 blessé grave)
<i>JENNIVIC MAGNOLIA</i>	Abordage entre un chalutier et un caboteur à proximité de la bouée de Greenwich

De même,

- 42 investigations préliminaires ont été closes,
- dont il a été tiré 12 synthèses d'événements de mer.

## La distribution

### NAVIRES DE COMMERCE

Le nombre de navires impliqués dans un événement reste stable par rapport à l'année précédente. Cette année les abordages avec les navires de pêche constituent la plus grosse proportion. Pour le reste les chiffres sont trop faibles pour pouvoir en tirer une tendance significative

### NAVIRES DE PÊCHE

Légèrement plus faible en nombre d'événements, ce sont les abordages et les naufrages qui ont constitué de manière égale les accidents les plus nombreux.

### NAVIRES DE PLAISANCE

On constate une légère augmentation du nombre des événements sans qu'il soit possible de définir de tendance particulière.

## Les études

Les études lancées fin 2006 relatives :

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

ont été poursuivies en 2007 et devraient être publiées en 2008.

## Les recommandations

Dans les rapports publiés au cours de l'année 2007, le *BEA*mer a fait 76 recommandations.

Elles se répartissent de la manière suivante :

### Veille nautique

- Visibilité de la passerelle
- Ergonomie de la passerelle
- Aptitude à faire la veille

### Conduite du quart

- Laisser une situation claire
- Priorité à donner à la veille
- Eliminer les moyens de distraction (Télévision)
- Effectifs

## Règles de barre et de route

- Respecter les règles du RIPAM
- Manœuvrer à temps

## Navires

- Communication
- Gestion des alarmes
- Embarquement de passagers sur les navires de pêche
- Stabilité

## Equipages

- Fatigue
- Port du VFI
- DHAMAS
- Entraînement sécurité

## Suites données aux recommandations

- Port obligatoire du VFI à la pêche dans certaines circonstances : Décret 2007-1227 du 21 août 2007 relatif à la prévention des risques professionnels maritimes et au bien-être des gens de mer en mer et dans les ports.



Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable  
et de l'Aménagement du territoire

## Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex  
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42  
[www.beamer-france.org](http://www.beamer-france.org)  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)