



Rapport d'Activité 2009

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'activité 2009

L'année 2009

L'année 2009 a vu le nombre d'accidents et surtout le nombre de victimes d'évènements de mer décroître de manière significative, sans que l'on puisse avancer d'explication particulière (ralentissement de l'activité, meilleures conditions météorologiques ?).

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

- Au plan international avec :
 - La publication de la directive européenne 19/2010 CE sur la conduite des enquêtes après accidents et les travaux de transposition qui en découlent ;
 - La poursuite 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 ;
 - La participation active au Marine Accident Investigators International Forum (18^{ème} séance en octobre 2009).
- Au plan national avec :
 - La poursuite des études sur la stabilité dynamique des navires de pêche, avec la commande d'un outil de simulation spécifique, les dispositifs d'extinction incendie et les circuits d'eau de mer des navires de pêche ;
 - La participation au programme « SOS Stabilité » ;
 - La certification ISO 9001-2008 du *BEA*mer, obtenue en novembre 2009 ;
 - Le lancement d'une étude spécifique sur les accidents survenant à bord des fileyeurs, au moment de la mise à l'eau des engins. Cette étude sera réalisée en partenariat avec l'Institut Maritime de Prévention, l'administration et les organisations professionnelles de la pêche.

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Jean-Pierre MANNIC
Directeur du *BEA*mer



Synthèse de l'activité

Les événements 2009

En 2009, le nombre d'accidents pris en compte par le *BEA*mer a été nettement moins important qu'en 2008 (48 au lieu de 90). Le nombre total des décès est, quant à lui, passé de 20 à 3.

Ainsi, l'ensemble des événements de mer signalés par les CROSS ont fait l'objet d'un examen et donné lieu à l'ouverture de :

- 35 investigations préliminaires,
- 13 enquêtes techniques après accident.

Les événements les plus graves ont concerné trois chutes à la mer de marins des navires de pêche *MAKAIRE*, *LUTIN DES MERS* et *VINCENT SEBASTIEN*.

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

Répartition des événements survenus en 2009

Types d'accidents	Abordages	Accidents	Avaries	Incendies	Chavirages	Naufrages	Echouements	Incidents (1)	Hommes à la mer	Voies d'eau	Talonnage	Situation indéterminée	Total
Plaisance	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
Commerce	-	2	-	1	1	-	4	-	-	-	1	-	9
Pêche	1	2	1	4	3	6	3	1	4	5	-	1	31
Pêche - Plaisance	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Pêche - Pêche	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Pêche - Commerce	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Commerce - Commerce	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Total	8	4	1	5	4	6	7	1	5	5	1	1	48

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

Répartition des investigations préliminaires

Types d'accidents	Abordages	Accidents	Avaries	Incendies	Chavirages	Naufrages	Echouements	Incidents (1)	Hommes à la mer	Voies d'eau	Situation indéterminée	Total
Plaisance	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
Commerce	-	1	-	1	1	-	2	-	-	-	-	5
Pêche	-	2	1	4	3	6	3	1	1	4	1	26
Pêche - Plaisance	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Pêche - Pêche	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Commerce - Pêche	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Commerce - Commerce	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Total	3	3	1	5	4	6	5	1	2	4	1	35

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

Répartition des enquêtes techniques

Types d'accidents	Abordages	Accident	Echouements	Hommes à la mer	Talonnage	Voie d'eau	Total
Plaisance	-	-	-	-	-	-	0
Commerce	-	1	2	-	1	-	4
Pêche	1	-	-	3	-	1	5
Commerce - Commerce	1	-	-	-	-	-	1
Pêche - Commerce	2	-	-	-	-	-	2
Pêche - Pêche	1	-	-	-	-	-	1
Total	5	1	2	3	1	1	13

Le travail d'enquête

Au cours de cette année, 13 enquêtes techniques après accident ont été ouvertes :

Évènement	Description
<i>MIRACETI KEREM D</i>	Abordage entre un navire de pêche en route libre et un navire de charge *
<i>GUNAY 2</i>	Echouement d'un caboteur sur l'îlot du Planier (rade de Marseille) *
<i>ANALUNA</i>	Naufrage d'un navire de pêche suite à une voie d'eau *
<i>DORIS</i>	Heurt d'une bouée de chenal (Lorient) suivi d'un talonnage *
<i>ANDRE L</i>	Talonnage d'un sablier en attente devant Les Sables d'Olonne *
<i>CONDOR ME-THI-NA</i>	Collision entre deux navires de pêche suivi du naufrage du Condor *
<i>MAKAIRE</i>	Chute à la mer d'un marin (1 victime) *
<i>DA VIKEN II P'TIT CELTE</i>	Collision entre deux navires coquilliers en Baie de Saint-Brieuc suivie du naufrage du Da Viken II
<i>SAGITTAIRE EEMS TRADER</i>	Collision entre un chalutier en action de pêche et un caboteur
<i>LE LUTIN DES MERS</i>	Chute à la mer d'un marin (1 victime)
<i>TASMANIE CIVRA</i>	Collision en Seine entre une péniche et un navire de charge suivie du naufrage de la péniche
<i>BRETAGNE</i>	Accident suite à une avarie sur un ventilateur
<i>VINCENT-SEBASTIEN</i>	Chute à la mer d'un marin (1 victime)

* rapports d'enquête technique publiés en 2009 et figurant donc à nouveau dans la liste ci-dessous

Parmi les enquêtes en cours, 29 enquêtes techniques après accident ont pu être closes en 2009 et les rapports correspondant mis en ligne sur le site : www.beamer-france.org :

Événement	Description
<i>MAINGAS MSC MEE MAY</i>	Collision en Seine entre un transporteur de gaz et un porte conteneurs
<i>ADJA NDOUMBE III MN EIDER</i>	Abordage entre un navire roulier français et un chalutier sénégalais
<i>SAMCO EUROPE MSC PRESTIGE</i>	Abordage entre un pétrolier français et un porte-conteneurs panaméen dans le golfe d'Aden
<i>ILE DE GROIX SAINT TUDY</i>	Collision en rade de Lorient entre deux navires à passagers assurant la desserte de l'île de Groix
<i>ARTEMIS</i>	Echouement d'un caboteur néerlandais sur la plage des Sables-d'Olonne
<i>ADVANCE</i>	Naufrage d'un caboteur de type fluviomaritime dans le Golfe de Gascogne
<i>IDEFIX II NORDIC SPIRIT</i>	Abordage entre un transporteur de voitures libérien et un coquillier dieppois, suivi du naufrage du coquillier
<i>ROSE DES VENTS</i>	Naufrage d'un chalutier au large du Croisic (2 victimes)
<i>MON BIJOU</i>	Naufrage d'un chalutier à 20 milles nautiques dans l'Ouest de la Pointe du Touquet (1 victime)
<i>LA P'TITE JULIE 1</i>	Naufrage d'un navire de pêche français au large du Finistère (6 victimes)
<i>MARVIN</i>	Naufrage d'un chalutier au large du Havre
<i>ELISE</i>	Chavirage d'un fileyeur à proximité du Havre (1 victime)
<i>SD GIRONDE DUBLIN EXPRESS</i>	Collision dans le port du Havre entre un porte-conteneurs allemand et un remorqueur portuaire
<i>CAP BLANC</i>	Naufrage d'un caboteur français au large de la province canadienne de Terre-Neuve (4 victimes)
<i>ROKIA DELMAS</i>	Echouement d'un porte-conteneurs sur l'île de Ré (perte totale)

<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>CAPE BRADLEY STAR HERDLA</i>	Abordage entre un chimiquier et un cargo dans le DST du Pas-de-Calais
<i>GUNAY 2</i>	Echouement d'un caboteur sur l'îlot du Planier (Rade de Marseille)
<i>SAGITTAIRE</i>	Chute à la mer d'un marin d'un chalutier français (1 victime)
<i>MIRACETI KEREM D</i>	Abordage entre un navire de pêche en route libre et un navire de charge
<i>MARIE LOUISE BERTHE</i>	Naufrage d'un chalutier de Saint-Quay-Portrieux dans le golfe normando-breton
<i>EMMANUELLE-JEAN</i>	Naufrage d'un coquillier granvillais au large de Saint-Malo (1 victime)
<i>DORIS</i>	Heurt d'une bouée de chenal (Lorient) suivi d'un talonnage
<i>CONDOR ME-THI-NA</i>	Collision entre deux navires de pêche suivi du naufrage du <i>CONDOR</i>
<i>ANDRE L</i>	Talonnage d'un sablier en attente devant Les Sables-d'Olonne
<i>ANALUNA</i>	Naufrage d'un navire de pêche suite à une voie d'eau
<i>LE TITAN</i>	Fuite accidentelle d'ammoniac à bord d'un thonier-congélateur français en escale aux Seychelles (six victimes et quatre blessés)
<i>MAKAIRE</i>	Chute à la mer d'un marin (1 victime)
<i>POURQUOI PAS TRUGAREZ</i>	Abordage entre deux navires de pêche suivi du naufrage du <i>TRUGAREZ</i>

Les études

Les études relatives :

- 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,
- à la mise au point d'un outil de simulation de stabilité dynamique pour les navires de pêche,

ont été poursuivies en 2009. Le *BEA*mer est également partenaire du projet « SOS stabilité ».

Une nouvelle étude portant sur le risque de chute à la mer sur les fileyeurs, au moment du filage des engins, a été lancée, compte tenu du caractère récurrent des accidents de ce type. Elle est menée en partenariat avec l'Institut Maritime de Prévention, l'Administration et les organisations professionnelles de la pêche.

Les recommandations

Dans les 29 rapports publiés au cours de l'année 2009, le *BEA*mer a émis 173 recommandations à destination :

- des administrations (34),
- des armements des navires concernés (12),
- des armements au commerce (10),
- des armements à la pêche (23),
- des autorités portuaires (1),
- des associations de capitaines de navires (2),
- des capitaines et officiers de quart des navires de commerce (29),
- des concepteurs de navires ou fournisseurs d'équipements (7),
- des organismes de formation (9),
- des patrons et équipages de navires de pêche (31),
- des équipages de tous navires (2),
- des organismes chargés de la prévention (1),
- des pilotes maritimes (2),
- des sociétés de classification (3),
- de l'EMSA (1),
- de l'OMI (2),
- du Grand Port Maritime de Marseille (2),
- de la Préfecture Maritime de Méditerranée (2).

Elles se répartissent entre les catégories suivantes :

I - COMMERCE

- Balisage, cartographie, courants** : disposer de la documentation nautique appropriée
- Bonnes pratiques professionnelles** : appliquer les consignes permanentes du commandant
améliorer le respect et la compréhension des réglementations
embarquement du pilote, zone d'attente **3 fois**
passations de suite
calculs de stabilité, manuel de stabilité
expérience préalable au « lâcher de quart »
- COLREG** : sensibiliser à l'anticollision (COLREG-ARPA) **4 fois**
procédures de chenalage et de croisement
navigation dans les DST **2 fois**
- Communications, langue** : rappeler le navire à ses obligations d'information
2 fois
utiliser le langage maritime normalisé
utilisation de la VHF en anticollision
- Equipage** : respect des normes d'emploi des gens de mer
convention OIT
- Fluvio-maritime** : réflexion sur la navigation fluvio-maritime **4 fois**
- Formation/entraînement** : former à l'utilisation des systèmes de navigation existants, y compris intégrés (e-navigation) **2 fois**
- Management, ISM, gestion de crise, mode dégradé** : élaborer ou améliorer les procédures à suivre pour toutes les opérations à bord : passerelle, situations d'urgence et mesures à prendre pour y faire face
application de l'ISM

Navire : conception	: conformité des installations aux plans
Navire/équipements : maintenance, transformations	: conception, réglage et essai des sécurités <u>10 fois</u>
Opérateurs à terre	: entamer une réflexion afin d'adapter les horaires des navires pour éviter leurs croisements dans des chenaux étroits
Passerelle : équipements et leur utilisation	: utiliser de façon appropriée le pilotage automatique s'assurer du bon paramétrage des aides à la navigation (données géodésiques des GPS & ECDIS) utiliser l'ensemble des équipements passerelle et recouper les informations <u>4 fois</u>
Passerelle : organisation et veille	: améliorer la qualité de la veille mettre en place une organisation de passerelle adaptée <u>5 fois</u> supprimer en navigation les sources extérieures de pollutions sonores ou visuelles en passerelle fatigue, vigilance relations en passerelle
Routage, météo	: prise en compte des bulletins météorologiques
SAR, assistance	: assurer en cas d'abordage l'obligation d'assistance que se doivent les navires en cause balises de radiolocalisation des sinistres
VDR, données	: améliorer le processus de sauvegarde des données (VDR, déclaration d'évènements de mer, images radar, systèmes experts...) <u>4 fois</u>
VTS, autorités terrestres	: optimiser l'efficacité des VTS (Vessel Traffic Service) <u>6 fois</u> utilisation du système SPATIONAV <u>2 fois</u> inspections et contrôles <u>2 fois</u>

II - PECHE

Bonnes pratiques professionnelles : apprécier les risques et adapter la conduite aux situations rencontrées

lavage de cale à poisson

expérience préalable au « lâcher de quart » **2 fois**

éviter les prises de risques pour raisons économiques

sabords de décharge

COLREG

: sensibiliser à l'anticollision (COLREG-ARPA) **2 fois**

veiller à porter les feux et marques réglementaires à bord des navires de pêche afin d'éviter toute confusion

application de la Règle 17 de COLREG – 34

signaux sonores

respect du RIPAM **2 fois**

l'anticollision dit primer sur la tenue de la route en l'absence de contraintes nautiques particulières

suivre les situations à risque et anticiper les manœuvres

Communications, langue

: rappeler le navire à ses obligations d'information

Conduite du navire de pêche

: adapter la situation d'étanchéité des navires de pêche aux conditions de mer - fermeture des portes étanches

avoir conscience des limites de la stabilité des navires dans les différentes conditions d'exploitation et en cas de croche et respecter les conditions d'exploitation **2 fois**

Equipage

: s'assurer de l'aptitude des marins

mettre à bord un effectif adapté à la navigation effectuée

respecter les décisions d'effectif

régulariser la situation administrative des marins

**Equipements collectifs
survie sauvetage**

: disposer d'équipements de sécurité/survie en quantité et qualité nécessaire

rendre les équipements collectifs de survie plus performants (radeaux de sauvetage, conception, emplacement, utilisation) **6 fois**

**Equipements individuels,
survie sauvetage**

: rendre les équipements personnels de survie plus performants (conception, emplacement, utilisation)

Porter le VFI à la pêche dans les conditions fixées par la réglementation **6 fois**

Formation/entraînement

: améliorer la formation à la gestion des situations de crise à bord des navires de pêche

mettre en place les entraînements aux situations d'urgence **4 fois**

formation des marins de quart à la pêche **3 fois**

sensibiliser aux risques météo

formation à la stabilité **2 fois**

formation spécifique aux risques des installations frigorifiques (notamment fluides toxiques tel l'ammoniac)

**Management, ISM, gestion de crise,
mode dégradé**

: élaborer ou améliorer les procédures à suivre pour toutes les opérations à bord : passerelle situations d'urgence et mesures à prendre pour y faire face **2 fois**

Document Unique de Prévention **3 fois**

familiarisation avec un nouveau navire **3 fois**

repérage des circuits à risques

Navire : conception

: panneaux de pont, sabords de décharge **3 fois**

stabilité, flottabilité franc-bord :

critères réglementaires, conditions d'exploitation **6 fois**

prendre en compte la sécurité des opérations de maintenance, dès la conception du navire

réglementation spécifique des installations frigorifiques à ammoniac

- Navire/équipements :
maintenance, transformations** : transformation de navires de pêche existants
- contraintes communautaires pour le renouvellement de la flotte de pêche
- réflecteurs radar
- ventilation mobile additionnelle
- détecteurs d'ammoniac
- appareils respiratoires pour évacuation d'urgence
- entretien des navires de pêche par des professionnels
- Opérateurs à terre** : qualification des intervenants extérieurs
- Passerelle : équipements et leur utilisation** : utiliser l'ensemble des équipements passerelle et recouper les informations
- caméras video pour surveillance des postes de travail depuis la passerelle
- Passerelle : organisation et veille** : améliorer la visibilité sur les passerelles des navires de pêche
- améliorer la qualité de la veille **4 fois**
- Routage, météo** : prise en compte des bulletins météorologiques
- prendre en compte les conditions de mer **2 fois**
- SAR, assistance** : balises de radiolocalisation des sinistres **2 fois**
- procédures de transmission des appels de détresse **4 fois**
- moyens d'intervention SAR
- Voies d'eau** : envahissements d'eau, alarmes et systèmes de pompage, vannes de coque, fermeture à distance des vannes **3 fois**
- motopompes d'assèchement et d'incendie

L'année 2009 a donc vu le nombre d'accidents portés à la connaissance du *BEAMer* en forte diminution, avec un nombre de pertes de vies humaines très faible au regard de la situation de 2008, et consistant uniquement en des chutes à la mer. Rien n'explique a priori cette évolution.

Sur le plan des principaux facteurs contributifs ayant donné lieu aux recommandations citées plus haut, on retiendra une nouvelle fois les causes principales, le plus souvent récurrentes :

- pour les collisions, le défaut de veille, le non respect (ou la méconnaissance) du RIPAM, l'impossibilité de communiquer directement en anglais et la qualification insuffisante des marins assurant le quart en timonerie des navires de pêche ;

- pour les naufrages, des pratiques « non professionnelles », dont le non respect des conditions d'exploitation ou d'assignation du franc-bord et l'absence de prise en compte des éléments extérieurs ;

- pour les voies d'eau et les incendies, des dispositifs de prévention et d'intervention inadaptés ou inexistantes et une préparation insuffisante à la gestion de situations d'urgence.

De plus, si les conséquences des accidents sont parfois aggravées par la disposition des équipements individuels et collectifs de sauvetage ou la disponibilité des moyens d'intervention, elles le sont encore trop souvent par l'absence du port du VFI dans les conditions fixées par la réglementation.

Enfin, le *BEAMer* assure un suivi des actions entreprises à la suite des recommandations émises sous la forme d'une relance des destinataires des recommandations : administrations, organismes professionnels, institutions internationales.



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 – Antenne Voltaire - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42
www.beamer-france.org
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr

