



Rapport d'activité 2010

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'activité 2010

L'année 2010

L'année 2010 a vu le nombre d'accidents et celui des victimes d'évènements de mer pris en compte par le *BEA*mer se stabiliser.

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

- Au plan international avec :
 - les travaux de transposition de la directive européenne 19/2009 CE sur la conduite des enquêtes après accidents ;
 - 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 (9^{ème} séance en juin 2010).

- Au plan national avec :
 - La poursuite des études sur la stabilité dynamique des navires de pêche, les dispositifs d'extinction incendie et les circuits d'eau de mer des navires de pêche l'étude sur les accidents survenus à bord des fileyeurs ;
 - La participation au programme « SOS Stabilité » ;
 - La synthèse des recommandations récurrentes à destination des professionnels de la pêche, relevées au cours de ces dernières années, annexée au présent bilan.

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



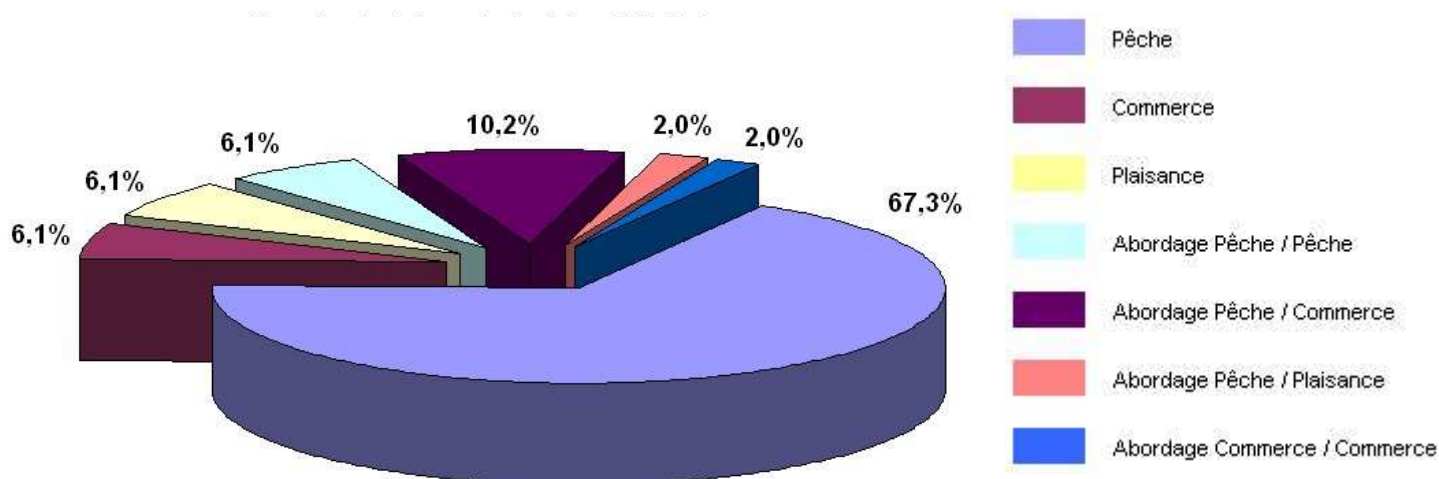
Synthèse de l'activité

Les événements 2010

En 2010, le nombre d'accidents pris en compte par le BEAmer a été sensiblement identique qu'en 2009 (49 au lieu de 48). Le nombre total des décès est, quant à lui, passé de 3 à 14 victimes, dont 6 au commerce. Les principaux événements sont les naufrages (11), les abordages (10), les échouements (8) et les chutes à la mer mortelles (6).

Les navires de pêche sont impliqués 42 fois, soit 85% des cas.

REPARTITION DES EVENEMENTS SURVENUS EN 2010



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 :

- 31 investigations préliminaires,
- 18 enquêtes techniques après accident.

Les événements les plus graves ont concerné la collision du pétrolier français *FLANDRE* avec une barge chinoise (6 victimes), la chute à la mer mortelle de quatre marins-pêcheurs et la disparition ou le décès de quatre autres dans le naufrage de leur navire de pêche.

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

Répartition des événements survenus en 2010

Types d'accidents	Abordages	Accidents	Contacts	Incendies	Chavirages	Naufrages	Echouements	Incidents (1)	Hommes à la mer	Total
Plaisance	-	1	-	-	2	-	-	-	-	3
Commerce	-	1	1	-	-	-	1	-	-	3
Pêche	-	-	1	4	3	11	7	1	6	33
Pêche - Pêche	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Pêche - Commerce	5	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Commerce - Commerce	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Pêche - Plaisance	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Total	10	2	2	4	5	11	8	1	6	49

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

Répartition des investigations préliminaires

Types d'accidents	Abordages	Contacts	Incendies	Chavirages	Naufrages	Echouements	Incidents (1)	Hommes à la mer	Total
Plaisance	-	-	-	2	-	-	-	-	2
Commerce	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Pêche	-	1	4	1	7	6	1	2	22
Pêche - Pêche	3	-	-	-	-	-	-	-	3
Pêche - Commerce	2	-	-	-	-	-	-	-	2
Pêche - Plaisance	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Total	6	2	4	3	7	6	1	2	31

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

Répartition des enquêtes techniques

Types d'accidents	Abordages	Accident	Echouements	Hommes à la mer	Naufrages	Chavirages	Total
Plaisance	-	1	-	-	-	-	1
Commerce	-	1	1	-	-	-	2
Pêche	-	-	1	4	4	2	11
Pêche - Commerce	3	-	-	-	-	-	3
Commerce - Commerce	1	-	-	-	-	-	1
Total	4	2	2	4	4	2	18

Le travail d'enquête

Au cours de cette année, 18 enquêtes techniques après accident ont été ouvertes :

Évènement	Description
<i>L'EPAULARD</i> *	Naufrage d'un navire de pêche au large de la côte des Landes, suite à un chavirement soudain (une victime).
<i>LA FOUINE</i> *	Homme à la mer sur fileyeur (une victime) : cet événement de 2007 avait été pris en compte et avait fait l'objet, en son temps, d'une investigation préliminaire ; il a depuis donné lieu à un rapport d'enquête technique et intégré dans le cadre de l'étude fileyeurs
<i>BON RETOUR</i> *	Chute à la mer du patron, seul à bord (une victime).
<i>BARA'MANN</i> *	Chute à la mer de deux hommes d'équipage (deux victimes).
<i>SICHEM OSPREY</i> *	Echouement d'un navire citerne sur l'Ilot français de Clipperton (Océan Pacifique).
<i>LA PRESQU'ÎLE</i> *	Chute à la mer d'un marin (une victime).
<i>SAINTE JACQUES II</i> * <i>MANAS</i>	Collision entre un chalutier et un navire de commerce, dans le Pas de Calais.
<i>TALISMAN</i>	Incendies successifs ayant, pour le second, entraîné la perte du navire.
<i>JANEIRO</i> *	Naufrage d'un navire de pêche sur croche, au large de Perros Guirec.
<i>SEVEN SISTERS</i>	Accident très grave suite à la manipulation d'une plate-forme élévatrice dans un pont garage (un blessé grave).
<i>KALVIN</i>	Chavirement d'un navire de pêche à proximité de La Grande Motte, suite à une croche.
<i>LAISSE D'IN DIRE</i> *	Echouement d'un navire de pêche (une victime).
<i>JERICHO</i>	Naufrage d'un navire de pêche en Baie de Seine (une victime).
<i>FLANDRE</i> <i>HUA CHI 8</i>	Collision entre un navire citerne français et une barge, en eaux chinoises, suivie du naufrage de la barge (6 victimes)
<i>L'AVENTURE III</i> <i>KATHARINA</i>	Collision entre un navire de pêche et un navire de commerce, survenu en Baie de Seine.
<i>LOUIS GAETANE 2</i> <i>AL MAHMOUD TRANSPORTEUR</i>	Collision entre un navire de pêche sétois et un navire de commerce, au large de Sète.
<i>NOTRE-DAME DE RUMENGOL</i>	Accident grave à bord d'un navire du patrimoine (un blessé grave).
<i>VENT DIVIN</i>	Echouement d'un navire de pêche dans le secteur d'Hourtin (deux victimes).

* rapports d'enquête technique publiés en 2010 et figurant donc à nouveau dans la liste ci-dessous

Parmi les enquêtes en cours, 20 enquêtes techniques après accident ont pu être closes en 2010 et les rapports correspondant mis en ligne sur le site : www.beamer-france.org :

Événement	Description
<i>DA VIKEN II P'TIT CELTE</i>	Collision entre deux navires de pêche en baie de St-Brieuc, suivi du naufrage de l'un deux.
<i>TASMANIE CIVRA</i>	Collision en Seine entre une péniche et un navire de charge, suivie du naufrage de la péniche.
<i>LE LUTIN DES MERS</i>	Chute à la mer d'un marin (une victime).
<i>MANUREVA</i>	Naufrage d'un chalutier à proximité du port de Saint-Cast (trois victimes).
<i>LA FOUINE</i>	Homme à la mer sur fileyeur (cet événement de 2007 avait fait l'objet en son temps d'une investigation préliminaire ; il a depuis été pris en compte dans le cadre de l'étude fileyeurs) – une victime.
<i>KARANTEZ AR MOR</i>	Naufrage d'un chalutier en Baie de Saint-Brieuc.
<i>SAGITTAIRE EEMS TRADER</i>	Collision entre un chalutier en action de pêche et un caboteur.
<i>LES DAUPHINS</i>	Voie d'eau ayant entraîné le naufrage d'un navire de pêche.
<i>BON RETOUR</i>	Chute à la mer du patron, seul à bord (une victime).
<i>VINCENT-SEBASTIEN</i>	Chute à la mer d'un marin (une victime).
<i>LA PRESQU'ILE</i>	Chute à la mer d'un marin (une victime).
<i>BARA'MANN</i>	Chute à la mer de deux hommes d'équipage (deux victimes).
<i>L'EPAULARD</i>	Naufrage d'un navire de pêche au large de la côte des Landes, suite à un chavirement soudain (une victime)
<i>SICHEM OSPREY</i>	Echouement d'un navire citerne sur l'îlot français de Clipperton (Océan Pacifique).
<i>BESACE</i>	Naufrage d'un fileyeur en route (quatre victimes).
<i>SAINTE JACQUES II MANAS</i>	Collision entre un chalutier et un navire de commerce, dans le Pas de Calais.

<i>BRETAGNE</i>	Grave accident à bord d'un transbordeur (un blessé grave)
<i>LAISSE D'IN DIRE</i>	Echouement d'un navire de pêche (une victime).
<i>JANEIRO</i>	Nauffrage d'un navire de pêche sur croche, au large de Perros Guirec.
<i>CAVALIER DES VAGUES II</i>	Nauffrage d'un navire de pêche à proximité de Boulogne-sur-Mer

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, avec la coopération du Bassin des carènes de la Délégation Générale à l'Armement, consistant à réaliser une simulation numérique et une maquette. En parallèle, l'amélioration du simulateur de stabilité déjà livré par la société SIREHNA, devrait se poursuivre, en liaison avec le projet « SOS stabilité », dont le *BEA*mer est partenaire,
- au risque de chute à la mer sur les fileyeurs, au moment du filage de l'engin de pêche (partenariat avec l'Institut Maritime de prévention et les organisations professionnelles),

ont été poursuivies en 2010.

Les recommandations

Dans les 20 rapports publiés au cours de l'année 2010, le *BEA*mer a émis 87 recommandations à destination :

- des administrations (18),
- des armements des navires concernés (1),
- des armements au commerce et gestionnaires techniques (4),
- des armements, patrons et équipages à la pêche (33),
- des autorités portuaires (1),
- des capitaines et officiers de quart des navires de commerce (1),
- des concepteurs de navires ou fournisseurs d'équipements (7),
- des organismes de formation (8),
- des organismes chargés de la prévention (2),
- des pilotes maritimes (2),
- du Service de Trafic Maritime de ROUEN (3),
- des organisations professionnelles de la pêche (5),
- de l'OMI (1),
- de l'autorité portuaire rouennaise (1).

Elles se répartissent entre les catégories suivantes :

1 - Commerce

Communications, langue	AIS
Navire/équipements : maintenance, transformations	conception maintenance des ventilateurs des transbordeurs <u>(3 fois)</u>
Équipements individuels protection survie sauvetage	port des équipements de protection individuels
Formation/entraînement	amélioration du niveau de formation des « officiers STCW »
Management, ISM, gestion de crise, mode dégradé	Document Unique de Prévention application de l'ISM
VTS, autorités terrestres	optimiser l'efficacité des VTS (Vessel Traffic Service) <u>(3 fois)</u> Pilotage <u>(3 fois)</u>

2 - Pêche

Passerelle : équipements et leur utilisation	alarmes de navigation surveillance des postes de travail - caméras video - communication avec la passerelle surveillance des postes de travail - caméras video - communication avec la passerelle <u>(2 fois)</u>
Passerelle : organisation et veille	améliorer la qualité de la veille
COLREG	respect du RIPAM <u>(2 fois)</u>
Communications, langue	améliorer la compréhension linguistique (à bord, entre navires, avec la terre) (4 fois) AIS
Bonnes pratiques professionnelles	appliquer les consignes permanentes du patron

apprécier les risques et adapter la conduite aux situations rencontrées **(2 fois)**

identification des mesures d'amélioration de la sécurité au travail

expérience préalable au "lâcher de quart - responsabilité de l'homme de quart **(3 fois)**

manipulation des engins de pêche

impact de la réglementation des pêches sur la sécurité **(2 fois)**

Navire : conception

stabilité, flottabilité franc-bord : critères réglementaires, conditions d'exploitation

stabilité, flottabilité franc-bord : critères réglementaires, conditions d'exploitation **(2 fois)**

bastingage, batayolles, échelles, panneaux de cale, prévention des chutes **(4 fois)**

ergonomie de la passerelle, disposition des équipements de navigation et de radiocommunications

portiques, gréement, panneaux de chalut **(2 fois)**

Navire/équipements : maintenance, transformations

fonctionnement des treuils **(2 fois)**

conception des appareils de pêche pour limiter les chutes à la mer

Conduite du navire de pêche

adapter la situation d'étanchéité des navires de pêche aux conditions de mer - fermeture des portes étanches **(2 fois)**

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)**

analyser les risques de la pêche en solitaire

Équipements individuels protection 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

Equipements collectifs survie sauvetage

rendre les équipements collectifs de survie plus performants (radeaux de sauvetage, conception, emplacement, utilisation) **(4 fois)**

dispositifs pour récupération en cas de chute à la mer **(3 fois)**

Formation/entraînement

mettre en place les entraînements aux situations d'urgence

formation des marins de quart à la pêche **(4 fois)**

formation à la stabilité

développer une culture de la sécurité **(2 fois)**

amélioration du niveau de formation

Ergonomie postes de travail, équipements

disposition des commandes sur navires de pêche (pêche en solitaire et pêche en flottille coquillière)

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

Document Unique de Prévention **(6 fois)**

application de l'ISM

VTS, autorités terrestres

coopération avec les sémaphores

Voies d'eau

envahissements d'eau, alarmes et systèmes de pompage, vannes de coque, fermeture à distance des vannes

SAR, assistance

balises de radiolocalisation des sinistres – DAHMAS **(4 fois)**

Conclusion

Comme les années précédentes, la plus grande partie des rapports publiés au cours de l'année 2010 ont concerné le secteur de la pêche, qui concentre les événements les plus graves et la totalité des décès.

Dans le secteur de la pêche maritime, le caractère récurrent d'un certain nombre de facteurs d'accidents (veille, pratiques professionnelles, situations d'urgence, formation etc.) a conduit le *BEA*mer à récapituler, à partir des rapports publiés au cours des dernières années, ses recommandations.

On trouvera en annexe la synthèse de ces observations dont les éléments seront repris dans un *vade-mecum*, destiné à être largement diffusé aux armements et marins.

RECOMMANDATIONS ET RAPPELS FONDAMENTAUX BILAN DE CINQ ANNEES D'ACCIDENTS A LA PECHE

Ces recommandations de sécurité, qui pourraient sembler à première vue évidentes, sont le produit des cinq dernières années de travail d'enquête du *BEA*mer sur plus d'une centaine d'accidents. Au nombre d'une dizaine, elles constituent pourtant des principes fondamentaux dont le respect conditionne la sécurité des navires et de leurs équipages. Elles visent pour l'essentiel les comportements et pratiques professionnelles et n'ont pas vocation à se substituer à l'ensemble des réglementations en vigueur.

La veille

Une veille attentive ne souffre pas d'interruption. Elle doit de plus être effectuée par des marins physiquement aptes et suffisamment reposés.

La navigation

La navigation est un métier qui s'apprend. Tout homme de quart doit posséder un minimum de connaissances :

- respect du règlement pour prévenir les abordages,
- utilisation des appareils de timonerie,
- suivi de la navigation.

L'homme à la mer

La chute à la mer est une situation d'urgence absolue. Les chances de survie du marin tiennent :

- à la qualité de la réaction de l'équipage : il ne faut pas attendre l'accident pour s'entraîner à la manœuvre de récupération,
- au port du VFI (avec dispositif lumineux).

Les croches

Ce ne sont pas les croches en elle-mêmes qui sont dangereuses, mais leur traitement. La « force de l'habitude » peut amener les patrons à sous estimer la dangerosité de la situation.

Le risque identifié est le plus souvent un dépassement des capacités du navire au cours des manœuvres de récupération de l'engin de pêche :

- résistance trop forte des funes et puissance des treuils surdimensionnée,
- diminution de la stabilité sous l'effet de la traction, aggravée en cas de rupture d'une des funes,
- utilisation inappropriée et/ou excessive de la propulsion,
- accroupissement et envahissement par forte mer de l'arrière (notamment si les portes ne sont pas fermées et les sabords bloqués).

Tout marin amené à patronner aux arts traînants devrait avoir reçu une formation spécifique.

La stabilité - les ouvertures

Le risque de carène liquide par présence d'eau sur le(s) pont(s) et la perte importante de stabilité qui en résulte, est insuffisamment appréhendé. Les paquets de mer doivent pouvoir s'évacuer rapidement par des sabords de décharge laissés libres et ne pas pénétrer dans les espaces clos par des portes ou panneaux laissés ouverts.

En dehors des croches, l'embarquement de poids lourds dans le chalut (poids suspendus) a souvent des conséquences tragiques, surtout lorsque la puissance des enrouleurs est surdimensionnée

La navigation par mer arrière

La navigation par mer forte de l'arrière met le navire dans une situation délicate. Dans ce cas, il faut savoir changer de route (cap) ou de destination, pour limiter le risque.

Les voies d'eau

Les navires en bois sont les plus vulnérables. La coque résiste moins aux chocs et le cloisonnement est insuffisant, voire inexistant.

Une attention toute particulière doit être portée à la maintenance : tuyautages, prises de coque etc.

Les alarmes de montée d'eau doivent être essayées très souvent et en aucun cas neutralisées.

L'équipage doit avoir une connaissance parfaite de la mise en œuvre des moyens de pompage, fixes ou mobiles.

L'incendie

La principale cause d'incendie étant la projection de combustible ou d'huile sur les échappements, il faut vérifier régulièrement l'état des raccords et mettre en place des écrans de protection.

Le système de détection doit être opérationnel.

L'équipage doit s'être entraîné à mettre en œuvre les moyens de confinement et d'extinction disponibles. Il doit y avoir à bord des marins ayant suivi un stage « feu ».

L'alerte et l'abandon

En cas de détresse, il est vital de respecter les procédures en contactant en premier lieu le CROSS, seul capable de mettre en œuvre les moyens, qu'ils viennent de terre ou qu'ils soient déjà sur zone.

L'équipage doit connaître précisément l'emplacement des équipements individuels et collectifs de sauvetage et leur utilisation.



Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour 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



FRANCE
2009092411