



# Rapport d'enquête

**Talonnage**  
**du navire à passagers *BLEU ET OR***  
**le 27 décembre 2018, à Rodney Bay (Sainte-Lucie)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : octobre 2019

## Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du Code des transports, notamment ses articles L.1621-1 à L.1622-2 et R.1621-1 à R.1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre et portant les mesures de transposition de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes ainsi qu'à celles du « Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents » de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), et du décret n° 2010-1577 du 16 décembre 2010 portant publication de la résolution MSC 255(84) adoptée le 16 mai 2008.

Il exprime les conclusions auxquelles sont parvenus les enquêteurs du *BEA*mer sur les circonstances et les causes de l'événement analysé et propose des recommandations de sécurité.

Conformément aux dispositions susvisées, l'analyse de cet événement n'a pas été conduite de façon à établir ou attribuer des fautes à caractère pénal ou encore à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives à caractère civil. Son seul objectif est d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires et d'en tirer des enseignements susceptibles de prévenir de futurs sinistres du même type. En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

Pour information, la version officielle du rapport est la version française. La traduction en anglais lorsqu'elle est proposée se veut faciliter la lecture aux non-francophones.

## Talonnage du navire à passagers *BLEU ET OR* le 27 décembre 2018 à Rodney Bay (Sainte-Lucie)

### Navire



### Caractéristiques principales du navire :

Le *BLEU ET OR* est un catamaran en bois et stratifié polyester, résine époxy, construit en 1990 au chantier Multicap Caraïbe à Fort-de-France.

- Immatriculation : FF 779238
- Longueur HT : 13,60 m
- Largeur : 6,18 m
- Jauge brute (UMS) : 13,59
- Propulsion : 312 kW (2 moteurs Cummins de 156 Kw)

Le navire est équipé d'un radar multimode FURUNO Navnet, d'un écran multifonction avec carte marine et GPS, d'un AIS, de deux émetteurs /récepteurs VHF dont un ASN et d'un écran de surveillance vidéo du salon arrière. Le navire n'a pas de pilote automatique.

La timonerie est située au pont principal, elle est séparée du salon passager par une cloison vitrée et deux portes latérales d'accès.

Le salon à passagers est couvert et composé de 6 banquettes centrales en bois (5 face à la marche et une de dos) et de places assises latérales sur les coffres et les accès aux machines.

Le jour de l'accident le navire a un permis de

navigation en 3<sup>ème</sup> catégorie (20 milles de la terre), valide jusqu'au 15 juin 2019, la dernière visite de sécurité a eu lieu le 5 juillet 2018.

Le navire peut embarquer jusqu'à 48 passagers.

### Équipage

Le *BLEU ET OR* est armé par deux membres d'équipage (fiche d'effectif du 25 juillet 2016).

Le patron, âgé de 48 ans, est titulaire du certificat de capacité depuis 1998, du brevet de mécanicien 750 kW depuis 2002 et du diplôme de capitaine 200 depuis 2016.

Son certificat d'aptitude médicale a été renouvelé pour deux ans en avril 2017, sans restriction.

### Contexte

La compagnie est propriétaire du navire depuis 1993. Elle est basée au Marin, avec une billetterie, et un ponton, elle est composée d'un armateur qui est également le capitaine, d'un DPA, d'un matelot et d'une secrétaire. Elle est certifiée ISM et ISPS et dispose de procédures d'urgence.

Le navire était dans les premiers temps exploité en navigation côtière dans le secteur des îles du Robert et du François.

En 2015, le navire a bénéficié d'une refonte dans le cadre de la mise aux normes pour l'accueil des personnes atteintes d'un handicap.

Il a été ensuite exploité pour la desserte de Sainte-Lucie (navigation internationale), mais en navire de charge car il n'avait pas les certificats ISM et ISPS.

En 2016 la compagnie obtient un DOC provisoire avant d'obtenir l'agrément de la CCS.

### Météo:

**Temps Significatif** : rares averses en début de nuit, puis éparses en deuxième partie.

**Visibilité** : très bonne, moyenne sous averses.

**Vent** : de nord-est à sud-est, fraichissant progressivement. En Atlantique et canaux : 4 à 5 Beaufort, localement 6 Beaufort, avec des rafales autour de 30 nœuds.

**Mer** : en Atlantique et canaux : agitée, creux moyens d'1m40, se creusant progressivement.

Le navire n'évolue que dans la zone du canal de Sainte-Lucie.

## Les faits

### Heures locales

Le 27 décembre 2018

Le jour de l'accident les horaires des traversées ont été les suivants :

départ du Marin	Arrivée Rodney Bay	pax	Départ Rodney Bay	Arrivée le Marin	pax
7h10	8h50	41	9h15	10h55	6
11h10	12h50	26	15h10	16h40	27
16h40	18h15	0	18h20		24

Les passagers en aller-retour sur la journée partent habituellement au 1<sup>er</sup> départ de 7h15 du Marin et reviennent par le dernier retour, départ 16h de Rodney bay.

Ce jour-là, au départ de 7h10, il y a 29 passagers « retour journée » et 12 « retour différé ». Au premier retour de 9h15 vers la Martinique certains passagers ne se présentent pas, ils sont reportés sur le retour de l'après-midi, prévu initialement à 16h.

Le capitaine a indiqué qu'il n'avait pas assez de places au départ de 16h pour embarquer les retardataires du matin et les passagers programmés, il a donc décidé de rajouter une rotation.

Un deuxième retour vers la Martinique a donc eu lieu à 15h10 avec 27 passagers, dont ceux qui n'étaient pas au départ de 9h15, plus 5 passagers qui étaient arrivés par la 1<sup>ère</sup> rotation du matin.

L'information des passagers sur la modification des heures de traversée n'a pas été faite par la compagnie. Les 24 passagers « journée », non avertis du départ anticipé de 15h15, attendent à la gare maritime de Rodney Bay.

À l'arrivée du *BLEU ET OR* à 18h15, les passagers embarquent. Le capitaine descend à terre pour s'occuper des formalités de douane puis se prépare à appareiller.

Une passagère a passé du temps au bar pendant l'attente à la gare maritime et présente un comportement particulièrement agressif. Elle invective le capitaine qui rejoint la timonerie sans répliquer. Il veut appareiller rapidement en espérant qu'une fois en mer cette passagère se calmera.

Vers 18h20, il manœuvre dans le port, le matelot tente d'apaiser la passagère en crise.

Le capitaine affirme qu'il a mis le cap au 300 pour passer la pointe de Pigeon Island à bonne distance.

À 18h35, une quinzaine de minutes après l'appareillage un choc se produit : le navire a heurté la pointe de Pigeon Island située à 1,5 mille de la sortie de la marina. Cette pointe rocheuse n'a pas de signalisation lumineuse.

La vitesse estimée du navire lors de l'échouement est de 12 nœuds.

Certains passagers sont projetés en avant, le capitaine chute également et se relève aussitôt.

Le bateau est immobilisé. Il est échoué au pied d'un promontoire rocheux.

Les passagers enfilent les brassières aidés par le matelot.

À 18h40, l'équipage vérifie l'état des deux coques et s'assure qu'il n'y a pas de voie d'eau dans les compartiments moteurs.

Un passager fait une légère crise de panique.

Le capitaine fait une annonce aux passagers pour les rassurer et leur préciser que le navire ne coule pas.

Il n'utilise pas la VHF pour alerter les secours mais il appelle par téléphone portable son interlocuteur des douanes de la marina de Rodney Bay. Celui-ci organise la mise en œuvre d'embarcations afin de récupérer les passagers.

20 à 30 minutes après le talonnage deux petites embarcations arrivent sur zone, une est un bateau taxi et l'autre une yole de pêche.

Il est demandé aux passagers de retirer leurs brassières de sauvetage avant d'évacuer le navire, au prétexte que les yoles en sont équipées.

Certains passagers ne se sentent pas totalement en sécurité lorsqu'ils croisent les navires des gardes côtes et des douanes de Sainte-Lucie qui provoquent des vagues.

À 19h12, arrivée des navires de la police maritime de Sainte-Lucie PO11 et PO8. Puis arrivée de la vedette des douanes de Sainte-Lucie.

À 19h30, les passagers sont déposés à terre, il n'y a pas de service de secours mais aucun des passagers ne demande à être conduit à l'hôpital.

Une navette emmène par la suite les passagers dans un hôtel, un repas leur est servi.

Entre 19h30 et minuit, manœuvre de déséchouement du navire *BLEU ET OR* avec l'assistance de la vedette des douanes. Une remorque est passée par un sabord sur bâbord, la vedette des douanes tire en même temps que le *BLEU ET OR* bat en arrière. Il est ainsi déséchoué.

Il rejoint la marina de Rodney Bay escorté par la vedette des douanes.

Le 28 décembre 2018

À 00h45, le navire est mis en cale sèche pour une inspection de la coque et des réparations de fortune.

Les passagers regagnent la Martinique le 28 décembre au matin.

## Conséquences

### Passagers

Il n'y a eu aucun blessé grave, quelques passagers ont eu des contusions légères lors de leur chute. Aucune prise en charge médicale d'urgence n'a été nécessaire.

### Navire

Les étraves des deux coques sont fortement endommagées en avant des cloisons d'abordage, celle de tribord sur 2 mètres environ tandis que celle de bâbord est ouverte sous la ligne de flottaison sur 1 mètre environ. Il n'y a pas eu d'entrée d'eau détectée par l'équipage.

## Observations / Analyse

### Appareils de navigation

Le capitaine a déclaré que ses appareils de navigation, sauf l'AIS, étaient en route, mais qu'il ne les veillait pas. L'absence d'utilisation des équipements électroniques de positionnement est un **facteur contributif** de l'accident.

### Visibilité

Lors de l'enquête du *BEA*mer, une reconstitution des conditions d'éclairage du bord a été effectuée.

Le salon est faiblement éclairé par un néon de petite taille positionné sur le haut de la cloison avant des sanitaires. Cet éclairage est peu perturbant pour la vision nocturne vers l'avant, depuis la timonerie.

Cependant deux des trois vitres de la face avant de la timonerie sont en plexiglass qui est légèrement opacifié par l'usure, seule la vitre centrale en verre securit offre une visibilité correcte.

Les appareils de navigation en timonerie étaient réglés le soir de l'accident en mode éclairage jour.

De nuit, les lueurs émises par les appareils éblouissent et empêchent une bonne veille visuelle.

La médiocre visibilité vers l'extérieur en navigation de nuit, due aux vitres en plexiglass opacifié et à un mauvais réglage des écrans, est un **facteur contributif** de l'accident.

## Éléments d'organisation

La gestion des rotations le jour de l'accident a entraîné un enchaînement d'évènements perturbateurs.

La compagnie n'a pas informé correctement les passagers concernant le retard provoqué par la modification des horaires de traversées. Cela a entraîné l'agacement de certains d'entre eux et la crise de l'une en particulier.

Le dernier appareillage de Rodney Bay s'est fait de nuit, du fait du décalage dans les horaires de départ.

Le capitaine a enchaîné les rotations, il a annulé sa pause méridienne. Sa fatigue était réelle en fin de journée.

La rotation supplémentaire a provoqué une fatigue accrue du capitaine. L'appareillage de nuit et la tension des passagers ont aussi **contribué** à l'accident.

## Élément humain

Le capitaine a déclaré au *BEA*mer que toute son attention n'était pas consacrée à la navigation étant préoccupé pour la sécurité de ses passagers à cause de l'énervernement ambiant. La fatigue du capitaine et l'agression verbale dont il fait l'objet ont dégradé fortement sa concentration.

L'effet conjugué du stress, de la visibilité dégradée, du manque d'habitude de naviguer de nuit et le fait de ne pas utiliser ses appareils de navigation ont conduit le capitaine à commettre une erreur de navigation en prenant un mauvais cap.

## Gestion des passagers lors de l'abandon

L'évacuation des passagers a été gérée par des moyens locaux mais le capitaine n'a pas averti le CROSS au moment de l'accident.

En tout état de cause, les passagers auraient dû conserver leurs gilets de sauvetage durant toute la phase d'évacuation jusqu'à leur débarquement à terre.

Certains passagers se sont plaints de l'absence d'accueil à quai à Sainte-Lucie et il n'y a pas eu de prise en charge médicale.

## Dommages liés au talonnage

Sur chaque coque, le volume situé en partie basse de l'étrave, sous le peak avant, est rempli de mousse compressée. L'ensemble a été conçu pour pouvoir être disloqué en cas de choc, sans affecter la cloison d'abordage, ni les fonds du navire.

Du fait de cette conception, les étraves ont absorbé le choc sans causer de voies d'eau en arrière de la cloison d'abordage. Ce qui aurait été préjudiciable au maintien à flot du navire. Le navire a repris son activité depuis le 17 mai 2019 après délivrance de nouveaux certificats ISM et ISPS.

## Conclusion

Le talonnage, aux conséquences uniquement matérielles, a pour cause une erreur de navigation due à un niveau de vigilance du capitaine altéré par la conjonction de différents facteurs et une mauvaise visibilité depuis le poste de conduite.

## Enseignements

1. 2019-E-18 : lorsque le capitaine décide de l'abandon du navire, les passagers et membres d'équipage doivent impérativement conserver leur gilet de sauvetage.
2. 2019-E-19 : un capitaine de navire a autorité pour ne pas embarquer des passagers pouvant perturber le voyage.
3. 2019-E-20 : tout capitaine de navire à passagers doit alerter le centre de coordination de sauvetage en mer lorsqu'un accident survient. L'utilisation de l'ASN est particulièrement adaptée.
4. 2019-E-21 : la nuit ou par visibilité réduite, l'utilisation des équipements de navigation permet de prévenir les risques d'abordage ou d'échouement.

### Liste des abréviations :

AIS	: Automatic Identification System
ASN	: Appel sélectif numérique
CROSS	: Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
DOC	: Document de conformité à la gestion de la sécurité
CCS	: Commission centrale de sécurité
DPA	: Personne désignée en charge de la gestion de la sécurité de la compagnie
GPS	: Global Positionning System
ISM	: International safety management
ISPS	: International and port facility security
VHF	: Very High Frequency



Bureau d'enquêtes sur  
les événements de mer

Paris, le 01 FEV 2019

N/réf. : BEAmer 002



## D é c i s i o n

**Le Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) ;**

**VU** le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer ;

## D É C I D E

**Article 1 :** En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant le talonnage du navire à passagers *BLEU* et *OR*, survenu le 27 décembre 2018 dans la Baie de Rodney à Sainte Lucie.

**Article 2 :** Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que cet événement comporte pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment les articles du Code des transports susvisé et la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

Ministère de la Transition  
écologique et solidaire

BEAmer

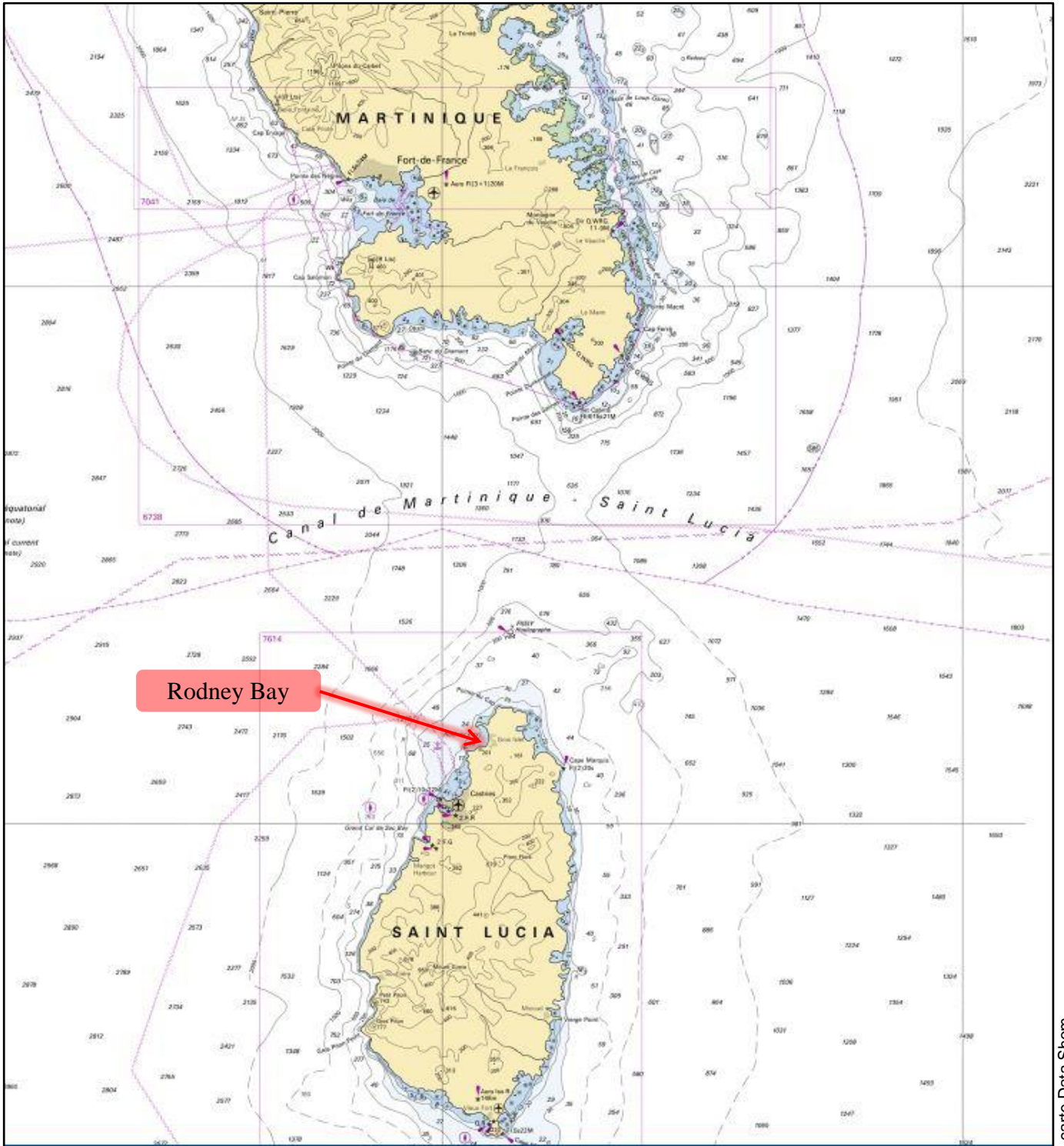
Arche Sud  
92055 LA DEFENSE CEDEX  
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24  
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr  
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes  
Jean-Luc LE LIBOUX  
Directeur du BEAmer

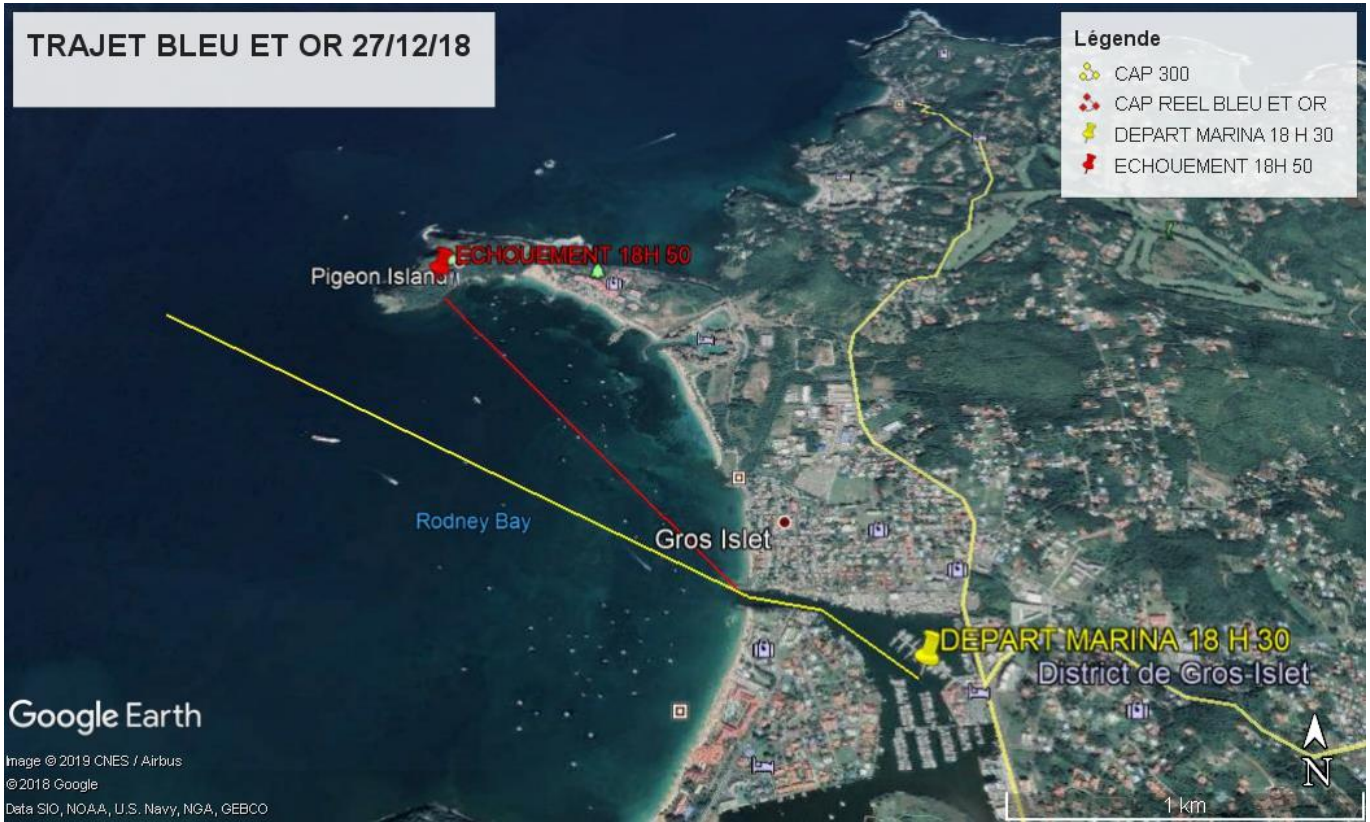


Bureau d'enquêtes sur les événements de mer





carte Data Shom



Les 2 étraves endommagées





Espace passagers du navire *BLEU ET OR*



Ministère de la Transition écologique et solidaire

## Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Arche sud - 92055 La Défense cedex  
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)  
[www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr)

