

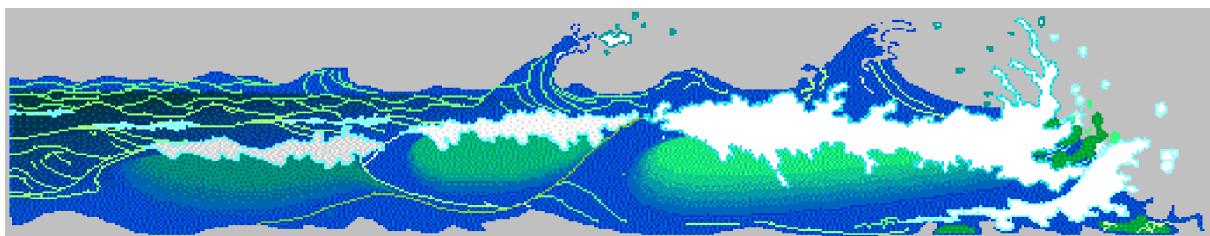
BEA *mer*

RAPPORT ANNUEL

2001

Pour le BEAmer, 2001 fut **une année noire**, quarante enquêtes ouvertes, dont trente concernant des pertes totales. Au cours de ces événements, vingt-six personnes ont perdu la vie. Pour la plupart, ces accidents ont eu des causes structurelles et on peut craindre leur renouvellement. Il existe cependant des **raisons d'espérer**. Certaines des recommandations du BEAmer commencent à porter leurs fruits, notamment à la

pêche, avec la mise en place de nouvelles normes dans le cadre d'un plan spécifique de sécurité pour ce secteur. Sur un plan national, un souci renouvelé de transparence dans l'appréciation de la qualité des navires et plus généralement de la sécurité en mer s'est manifesté comme témoigne notamment la loi du 3 janvier 2002 qui fixe désormais le statut des enquêtes du BEAmer.



SOMMAIRE

1* LES FAITS MARQUANTS DE LA VIE DU *BEAmer*

2* SYNTHÈSE DES RÉSULTATS D'ENQUETES

- *navires de commerce*
- *navires de pêche*
- *navires de plaisance*

3* ANALYSES SPECIFIQUES POUR 2001

- *Abordages entre navires de commerce et navires de pêche*
- *Stabilité des petits navires de pêche*
- *Organisation du travail à bord des navires de commerce*
- *Organisations internationales*

4* SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU *BEAmer*

=**=

Annexe

Liste des enquêtes conduites depuis la mise en place du *BEAmer*

FAITS MARQUANTS

2001 a été marquée, pour le *BEAmer*, par une augmentation d'activité notable par rapport aux exercices antérieurs. Le nombre des enquêtes est resté proche de celui des années précédentes, mais les pertes totales ont été plus nombreuses. Les enquêtes nouvelles ont été, dans l'ensemble, plus difficiles et plus longues à réaliser. La surcharge induite a pu être absorbée, à effectifs constants, grâce à la disponibilité de l'équipe permanente et de l'ensemble des partenaires du réseau du *BEAmer*.

L'évènement majeur de l'année 2001 a concerné le statut même du *BEAmer* qui, de simplement réglementaire, est devenu législatif. Le texte qui a permis cette évolution, **la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002**, a été voté à l'unanimité par la Représentation nationale. Ce texte, dans son titre III, élargit les possibilités d'investigation des organismes permanents chargés de la conduite des enquêtes techniques dans le secteur de la navigation maritime et dans celui des transports terrestres. Il organise la coordination des travaux des *BEA* avec ceux des autorités judiciaires éventuellement saisies des mêmes faits. Il règle aussi, en matière d'enquête, la collaboration avec les États étrangers qui pourraient être concernés. Il organise enfin la publicité des conclusions des enquêtes. Les décrets d'application de ce texte devraient être pris en 2002.

L'augmentation de sa charge de travail et la sortie du nouveau texte ont conduit le *BEAmer* à repenser sa propre organisation. Les problèmes de machines, jusqu'ici pris en charge grâce à des concours extérieurs,

peuvent être désormais assumés par l'équipe permanente, qui est complétée par un ingénieur mécanicien. En même temps, le *BEAmer* s'est doté d'un conseiller médical, spécialiste de la santé des gens de mer.

Le *BEAmer* a aussi poursuivi son intégration progressive dans les activités des organisations internationales telles que :

- *Le sous-comité Flag State Implementation (FSI) de l'Organisation maritime internationale (OMI) au sein duquel un groupe de travail sur les « accidents et enquêtes » a pris place à côté de ceux traitant du contrôle par l'État du port (PSC). La France, représentée par le BEAmer, fait partie des quelques pays qui participent à l'analyse des rapports d'enquêtes, trop peu nombreux, qui sont transmis à l'OMI.*
- *Le Forum international des enquêteurs sur les accidents maritimes (MAIF) qui a pour objet de favoriser les contacts directs entre enquêteurs de pays différents, contacts que les procédures officielles rendent parfois difficiles car il n'existe pas de BEAmer dans tous les pays et qu'en outre, dans certains États, les BEAmer ne sont pas encore dissociés des administrations chargées de la réglementation et des contrôles.*

= * * =

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS D'ENQUETES

Depuis sa création, le *BEAmer* s'est plus particulièrement intéressé aux aspects techniques de près de 600 événements. Plus de 150 d'entre eux ont donné lieu ou vont donner lieu dans les prochains mois, à l'établissement d'un rapport d'enquête de la Commission. Les conclusions tirées de ces rapports ainsi que les informations parvenues, notamment à travers les rapports établis par les services d'enquêtes étrangers, permettent maintenant au *BEAmer* de proposer à l'attention des acteurs du monde maritime français, un certain nombre de réflexions sur quelques causes récurrentes d'accidents, les unes repérées depuis déjà longtemps, les autres, parfois aussi anciennes, mais moins mises en évidence. La quantité d'événements recensés rend possible une analyse sectorielle autour des trois champs principaux de l'activité maritime : commerce, pêche, plaisance

Les navires de commerce

Au cours de l'année 2001, le *BEAmer* a poursuivi quatre enquêtes commencées lors des exercices précédents et a pu en clore trois. L'enquête la plus importante concerne un navire chimiquier (à double coque) qui a fait naufrage en octobre 2000 en Manche ; ses principaux acquis avaient pu être présentés dans le rapport annuel

2000 ; elle a été conduite en liaison avec une Commission d'enquête spéciale nommée par le gouvernement de l'État du pavillon.

Deux autres enquêtes sur des événements de l'année 2000 survenus aux Antilles ont pu également être terminées. La première concernait l'échouement d'un catamaran à passagers sous pavillon français aux Saintes à la suite d'une erreur de navigation lors d'un transit à vide ; l'autre a examiné l'incendie d'un remorqueur sous pavillon des îles Saint-Vincent & Grenadines survenu dans les eaux territoriales de la Guadeloupe. Cette unité était particulièrement vétuste et son état de délabrement explique, pour l'essentiel, le sinistre. Une quatrième enquête commencée en 1999 et encore non close concerne un navire sous pavillon des îles Saint-Vincent & Grenadines mais appartenant à des intérêts français, commandé par un capitaine français et ayant fait naufrage dans le Golfe du Bengale. Elle devrait être terminée en 2002.

Au cours de cette même année 2001, onze enquêtes concernant des navires de commerce ont été engagées et pour certaines d'entre elles, conclues pendant la même année. Quatre d'entre elles ont concerné des navires français ; il s'agit de :

- *la perte totale par chavirement d'un caboteur de 37 m dans le Nord du golfe de Gascogne ayant fait 4 victimes*

- trois échouements : un paquebot de croisière (aux Antilles), un porte-conteneurs (devant Singapour) et un cargo polyvalent (en Australie). L'enquête concernant ce dernier n'est pas encore terminée car le BEAmer attend une contribution australienne pour la conclure.

Les sept autres enquêtes nouvelles (et qui ont toutes pu être closes) visant des navires de commerce ont concerné des bâtiments étrangers ; il s'est agi :

- de la perte totale (sans victime) d'un chimiquier maltais (à double coque) survenue au sud du Golfe de Gascogne dans la zone économique française ;
- de quatre abordages de chalutiers français en action de pêche avec respectivement, un cargo chypriote dans le Pas-de-Calais, un pétrolier libérien dans le Nord-Écosse, deux cargos sous pavillon des îles Antigue & Barbude, l'un en Manche et l'autre dans le canal Saint-Georges ;
- de deux échouements, l'un d'un pétrolier singapourien dans le chenal de Dunkerque et l'autre d'un porte-conteneurs battant pavillon d'Antigue & Barbude sur l'île de Molène.

Une autre enquête, toujours en cours, concerne l'abordage éventuel d'un petit navire de pêche dans le Nord du golfe de Gascogne par un cargo-roulier ; elle s'avère particulièrement délicate.

Le classement des évènements décrits ci-dessus selon leurs causes probables ou certaines donne le panorama suivant :

- deux échouements étaient imputables à des avaries de barre ;
- l'assoupissement de la personne en charge du quart ou l'absence de toute

personne à la passerelle sont responsables de six échouements ou abordages et dans au moins deux cas il est établi que les effectifs étaient insuffisants (au regard des normes internationales) pour assurer correctement la veille ;

- une perte totale a été provoquée par la défaillance de la structure du navire (pourtant à double coque) à la suite d'un chargement inadéquat ;
- une autre perte totale a été causée par la conjonction d'un ballastage inadéquat sur un navire à la stabilité limitée et de conditions météorologiques défavorables ;
- un échouement a concerné une unité circulant à pleine vitesse dans un chenal resserré et très fréquenté.

Compte tenu du nombre des abordages et échouements ayant pour cause des déficiences dans la tenue des quarts au commerce, mais aussi à la pêche (cf. § suivant), le présent rapport annuel comporte des développements spécifiques sur ce sujet. Compte tenu également des conditions dans lesquelles les enseignements tirés de ces événements sont pris en considération par les organisations internationales, le présent rapport annuel leur consacre également un développement particulier.

Sur les sept enquêtes ouvertes par le BEAmer sur des événements concernant des navires étrangers ; pour trois d'entre eux, les autorités maritimes de l'État du pavillon ont annoncé également l'ouverture d'enquêtes techniques. Le BEAmer n'a cependant pas encore reçu les conclusions de ces autorités et on peut penser que les enquêtes se poursuivent. Pour les quatre autres événements, le BEAmer n'a reçu

d'accusé de réception que pour trois d'entre eux. Le dernier n'a fait l'objet d'aucune réponse des autorités maritimes concernées, et tout laisse penser qu'il ne sera donné aucune suite au sens des dispositions de la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS R10 ch.I) et des résolutions A.849(20) et A.884(21) de l'OMI qui fixent le régime des enquêtes techniques à conduire par les États du pavillon.

Les navires de pêche

Au cours de l'année 2001, 30 enquêtes (22 victimes) concernant des navires de pêche ont été ouvertes et 39 ont pu être terminées (18 au titre de l'exercice en cours, 21 au titre d'exercices antérieurs). Trois enquêtes commencées lors d'exercices précédents (1998 et 2000) restent à conclure. Enfin, 12 enquêtes de l'année 2001 étaient encore en cours et seront closes, elles aussi, en 2002.

D'une année sur l'autre, la typologie des accidents à la pêche n'évolue pas sensiblement, mais on doit souligner une certaine augmentation, tant des abordages et des échouements, que des pertes de stabilité. Ces dernières sont essentiellement liées à la vétusté des navires et à la « désoptimisation » qui en résulte par suite de surcharges en matériel de pêche. Pour les abordages et échouements, les facteurs déterminants restent la formation des personnes en charge du quart et l'insuffisante prise en considération des nécessités de la veille. Le présent rapport consacre un développement particulier à chacun de ces deux points.

Les navires de plaisance

Quand un événement concerne un navire de plaisance, le BEAmer ouvre une enquête dès lors que l'accident survient dans un cadre organisé : manifestation nautique, course croisière... Une enquête, relative à un événement de l'année 2000, n'a pu être close qu'en 2001. Il s'agit d'un accident (une victime) lors d'une manifestation de véhicules nautiques à moteur (VNM) en Méditerranée. Il est apparu à cette occasion que l'encadrement des manifestations nautiques avec ce type d'engin pouvait être amélioré et que les protections individuelles dont bénéficiaient les usagers des VNM n'étaient pas adaptées aux risques encourus. Des recommandations, restées sans encore suite, ont été faites aux fédérations sportives et aux équipementiers concernés.

De nombreux événements de mer sont venus endeuiller le monde de la navigation de loisir en 2001. Trois d'entre eux ont donné lieu à enquête technique. Deux de ces enquêtes sont encore en cours. Elles concernent d'une part une course croisière dans le golfe de Gascogne au cours de laquelle l'évacuation d'un navire en avarie a fait une victime, et d'autre part, l'utilisation, pour des promenades en mer de personnes du 3^e âge, d'une unité conçue pour des écoles de voile. Il a par contre été possible de clore une troisième enquête relative à l'abordage, de nuit, en Méditerranée, d'un voilier (une victime) par une vedette rapide,. L'enquête a mis en évidence sur la vedette une visibilité réduite en raison d'un déjaugeage provoqué par la vitesse, un choix de route inadéquat et une aptitude physique insuffisante d'une partie de l'équipage.

= * * =

ANALYSES SPÉCIFIQUES POUR 2001

Abordages entre navires de commerce et navires de pêche

Soixante quinze abordages entre navires de commerce et navires de pêche ont été étudiés depuis la mise en place du BEAMer. Ces événements n'ont pas toujours fait l'objet d'une enquête complète pour ceux qui n'étaient pas graves et surtout lorsque leur cause paraissait évidente et tenait à la méconnaissance des règles de circulation en mer. Compte tenu de leur nombre, il a paru cependant intéressant d'en faire, cette année, une analyse synthétique.

Le principal résultat de cette étude est de montrer que la cause principale de ces abordages était à rechercher dans le défaut de veille, autant sur les navires de commerce (contrairement aux idées reçues) que sur les navires de pêche impliqués. En effet dans plus de la moitié des cas, le navire de pêche suivait une route privilégiée au sens du *Règlement international pour prévenir les abordages en mer*.

On peut et on doit s'étonner de constater que des unités de commerce importantes conduites par des officiers disposant de qualifications reconnues puissent méconnaître à ce point les dispositions de ce règlement. En ce qui concerne les navires de pêche en situation d'abordé, il faut rappeler qu'une situation privilégiée ne constitue en aucune manière une priorité absolue et ne les dispense absolument pas d'une part d'exercer une veille suffisante et d'autre part de ne pas gêner, notamment lorsqu'ils se trouvent dans les dispositifs de sépara-

tion du trafic, le passage des navires de commerce. Lorsque les navires de pêche sont en situation d'abordeur, il apparaît le plus souvent que l'événement a pour cause une méconnaissance du *Règlement international pour prévenir les abordages en mer*, ou même une totale incomptance de la personne en charge de la conduite du navire.

Cette implication des personnes en charge du quart, sur les navires de commerce comme sur les navires de pêche, doit cependant être examinée à la lumière des conditions dans lesquelles elles sont parfois amenées à exercer leurs fonctions ; se pose alors la question des instructions du capitaine, de la qualification de la personne en charge du quart et de l'organisation du travail à bord. À l'évidence, celle-ci est loin de se révéler toujours satisfaisante (*cf.* sur ce point les développements spécifiques « commerce » du présent rapport).

L'étude montre également que les abordages sont deux fois plus nombreux quand le navire est en route « *pêche* » pour aller sur ses lieux de travail que lorsqu'il est en route « *terre* » pour retourner au port. Les pertes de vigilance sont donc apparemment plus nombreuses lorsque les personnes en charge de la conduite du navire sortent d'une période de repos...

On note aussi que les abordages de navires de pêche par des navires de commerce venant par bâbord sont plus nombreux que ceux constatés par navires venant par tribord. On peut y voir un manque de vigilance du navire de pêche du côté où il se

croit prioritaire alors qu'il n'est que simplement privilégié. De telles pertes de vigilance se manifestent aussi plus souvent quand la visibilité est bonne que quand elle est mauvaise ...

Enfin, cette étude fait apparaître que dans nombre de cas, ce n'est pas le patron qui a la charge effective de la conduite du navire au moment de l'événement. Dans ces cas on retrouve à la conduite du navire pratiquement toutes les catégories de personnel, depuis le patron suppléant, en passant par le mécanicien et jusqu'au simple novice. On trouve dans cette situation de jeunes navigateurs sans aucune qualification et cela même dans des passages très fréquentés et resserrés.

L'étude résumée ici a été diffusée, pour avis, à l'ensemble organisations professionnelles de la pêche ainsi qu'aux organismes de formation du personnel navigant à la pêche afin qu'ils puissent la prendre en considération dans le cadre d'un nécessaire travail d'amélioration du contenu pédagogique des formations concernées.

La stabilité des petits navires de pêche

Le problème de la stabilité des navires de pêche est devenu une question préoccupante notamment celle des navires les plus anciens et les plus petits. Traditionnellement les navires de pêche étaient à la fois robustes et stables. Depuis quelques années, leur vieillissement, lié aux contraintes imposées par la protection de la ressource, conduit assez souvent à une dégradation de la stabilité. Ce facteur n'est en général pas le seul à prendre en considération dans l'analyse des évènements, mais c'est, à l'évidence, un des plus marquants.

Les pertes de stabilité, qui s'accompagnent le plus souvent d'une dégradation du franc-bord, sont essentiellement liées à la modernisation des équipements destinés, soit à améliorer le confort de l'équipage, soit à améliorer les performances de l'appareil de propulsion ou encore la productivité du train de pêche. Souvent les modernisations sont motivées par la modification des techniques de pêche : il faut aller pêcher plus loin, plus longtemps, plus profond. Les méthodes de conservation des apports changent. On embarque moins de glace et plus d'eau douce. Les équipements s'allègent sur certains points (châluts) à taille équivalente mais s'alourdissent sur d'autres (treuils, moteurs, ... etc.).

En fait, bien des navires de pêche ne font plus le métier pour lequel ils ont été conçus. En d'autres temps, ils auraient été vendus sur le marché de l'occasion ou envoyés au déchirage et remplacés par des constructions neuves optimisées pour les nouvelles conditions d'exploitation. Pour diverses raisons liées à la réglementation, un tel remplacement est devenu difficile. De ce fait les patrons-propriétaires se résignent à les exploiter au maximum de leurs possibilités et à installer sur des coques inadaptées des équipements nouveaux, que ce soit en termes de motorisation, d'hydraulique, d'aide radio-électrique à la navigation, de train de pêche... sans en mesurer toutes les conséquences en matière de stabilité et / ou de franc-bord.

À cet égard, il est symptomatique de constater dans les analyses du BEAMer que, sur 30 enquêtes ayant concerné, en 2001, les navires de pêche, plus de la moitié avait trait à des navires de plus de 30 ans. La plupart de ces derniers avaient été « modernisés » quelques mois, voire quelques jours avant le sinistre et il a été établi

que le sinistre était en partie lié à ces modifications.

C'est à l'évidence une situation à laquelle on pourrait mettre un terme. Il importe d'organiser le retrait de flotte des unités anciennes et/ou leur remplacement par des unités neuves. Encore faut-il que ce remplacement se fasse dans des conditions cohérentes. Reconstruire à jauge et à puissance motrice identiques a également des effets pervers. On peut très bien construire dans les mêmes paramètres géométriques et techniques un navire nettement plus productif mais moins sûr, ce qui serait évidemment contraire à l'effet recherché. On peut même citer le cas du remplacement d'un navire par une unité hybride constituée des équipements d'un fileyeur moderne et d'une coque réalisée sur les plans d'un chalutier conçu il y a trente ans.

Les effectifs des navires de commerce et leurs conséquences sur leur conduite

Les effectifs des navires de commerce sont certifiés par les États du pavillon qui délivrent, le plus généralement eux-mêmes, les « *safe manning certificates* » :

- *en fixant le nombre d'officiers et d'hommes d'équipage ;*
- *en précisant que les dispositions concernant « la veille » seront à la discrétion de l'armateur et/ou du capitaine, mais au moins conformes aux standards prescrits par les conventions internationales STCW, COLREG, SOLAS et MARPOL.*

Ceci posé il apparaît que les effectifs ainsi fixés peuvent tout juste constituer, dans certains cas, un minimum : 5 hommes

dont deux « *officiers pont* » par exemple sur un navire de 100 m de long et près de 3 000 t de port en lourd, effectuant essentiellement du cabotage en Europe du Nord.

En conséquence, le capitaine doit « *faire avec* » en répartissant « *officiellement* » (tableau de service) la pénurie, en l'occurrence en instaurant le quart par bordée soit 6 heures/6 heures entre lui et son second et, toujours « *officiellement* » 2 des 3 hommes d'équipage qui sont en fait le plus souvent affectés à l'entretien de navire en travaillant à la journée.

Or, de manière concomitante, la charge de travail augmente :

- *d'une manière générale par l'attribution à l'officier de quart à la passerelle, outre la veille et la navigation, de la gestion de la station de radiocommunication (SMDSM) et de la surveillance de l'appareil propulsif et de ses auxiliaires ;*
- *plus particulièrement, au cabotage, de longues heures de manœuvre en plus des longues heures de quart, sans parler des activités commerciales au cours des escales.*

Il en résulte que, contrairement aux dispositions des conventions auxquelles font référence les « *safe manning certificates* » :

- *les dix heures de repos, dont six heures continues par 24 heures, ne sont pas respectées, ce qui entraîne une fatigue anormale ;*
- *le capitaine fait du quart, même sur un navire qui n'est pas de « dimension restreinte », comme un officier de quart « ordinaire », ce qui ne lui laisse pas la disponibilité nécessaire pour pouvoir*

- renforcer les autres officiers de quart, en tant que de besoin ;*
- *l'officier de quart est seul à la passerelle de jour et aussi très souvent de nuit.*

Il conviendrait que ces points soient mieux vérifiés lors des contrôles par l'État du port, faute de pouvoir le faire à la mer.

Le rôle des organisations internationales — *le cas de l'OMI*

L'OMI est née de la volonté des quelques pays « *de tradition maritime* », de transposer et unifier, au niveau international, les règles de sécurité qu'ils avaient édictées pour leurs flottes¹. Depuis sa création, d'abord sous forme consultative (OMCI), ces règles se sont effectivement unifiées, puis développées, trop peut être puisqu'il est parfaitement établi que bon nombre de ses 161 États-membres contrôlent peu, voire pas du tout, leur application sans pour autant que l'OMI en tire toute les conséquences. La réponse à de tels comportements ne peut se réduire à la mise en œuvre d'une aide aux États de pavillon pour leur permettre de se mettre au niveau requis² bien que celle-ci soit nécessaire (pour autant qu'il ne s'agisse pas de simples manœuvres dilatoires). Il est donc probable que certains États et bon nombre des arma-

teurs qui recourent à leurs immatriculations (et qui sont principalement des résidents de pays de l'OCDE) ne souhaitent pas se mettre à niveau parce qu'ils peuvent tirer des avantages concurrentiels d'une interprétation laxiste des normes internationales et d'un contrôle évanescence de leur application. Que peut y faire l'OMI ? Une telle organisation internationale repose sur la volonté exprimée par la majorité des États-membres et le décompte de cette majorité n'est pas sans lien avec le tonnage de la flotte enregistrée sous leur pavillon quelle que soit la qualité de celle-ci. Au surplus, elle n'a guère les moyens de faire respecter ses décisions sinon par le consensus et grâce à la pression de l'opinion publique internationale. Une chose est de dire que « *l'ERIKA démontre à l'évidence que les procédures de sécurité ont failli* », une autre est d'en tirer toutes les conséquences en matière de normes d'entretien et surtout de transparence des informations. Pour le moment, et sur ce sujet, l'OMI a pu arrêter un échéancier de retrait des pétroliers à simple-coque mais n'a pas encore assorti cette mise en place des nécessaires normes de maintenance effective que les double-coques demandent. Elle n'a pu non plus imposer toute la transparence nécessaire en matière d'enquête technique.

La comparaison entre la liste des événements déclarés par les États du pavillon à l'OMI et la liste de ceux mentionnés par le Lloyd's List et repris dans ses statistiques annuelles est éloquente par l'écart qu'elle révèle. Moins d'un accident grave (y compris les pertes totales) sur deux fait l'objet d'une enquête contribuant à l'amélioration de la sécurité maritime. Quand il y a enquête, ce qui est en l'état actuel des choses le plus souvent le fait d'un État côtier et que le rapport parvient à l'OMI, il est fréquemment contesté par l'État du pavillon dont le rapport d'enquête (quand il y en a un) est

¹ Parallèlement on constate que le développement de ces normes sous l'impulsion des pays « *de tradition maritime* » a été concomitant de l'abandon de leur pavillon par une majorité d'armateurs.

² Il faut souligner que les États de pavillon qui auraient le plus besoin d'une mise à niveau de leurs normes de contrôle et d'enquête, n'expriment que peu de demande en la matière et n'envoient que peu de leurs nationaux suivre les formations *ad hoc*.

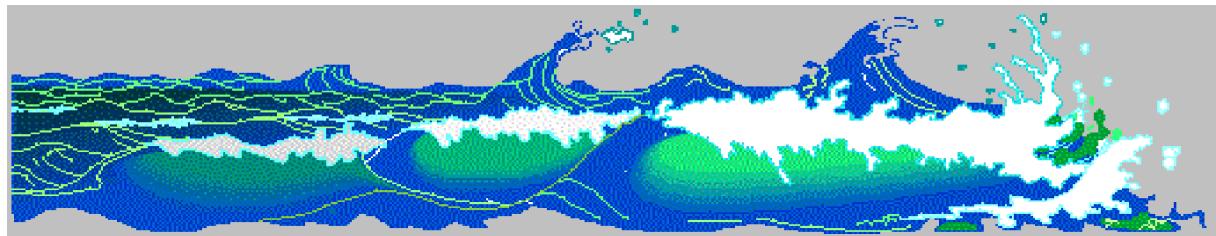
établi sur un mode essentiellement disculpatoire. L'OMI se trouve alors prise entre deux feux :

- *celui des recommandations résultant des enquêtes faites par des États côtiers* (ou concernés en raison de la nationalité des équipages, passagers ou exploitant) *n'ayant que peu de navires sous leur pavillon* ;
- *et celui des protestations systématiques des États du pavillon concernés qui détiennent les flottes les plus importantes et sont, de facto, les principaux contributeurs de l'organisation et peuvent donc y être particulièrement actifs.*

De fait, l'OMI tergiverse, demande davantage de précisions, du temps, se contentant d'interdire à tout État (quand elle le

peut) ou organisation régionale, de prendre des mesures unilatérales, rappelant que le domaine maritime est international par nature, ce qui est vrai, et de sa seule compétence. Ceci conduit en fait les États du port (pour les contrôles de sécurité) et les États côtiers (pour les enquêtes après événement de mer) à supporter la plus grande part du coût de l'amélioration de la sécurité de la navigation, sans bénéficier dans le processus de décision de l'OMI d'une influence proportionnelle à leurs efforts réels en la matière. A l'évidence, ce n'est pas une situation satisfaisante.

= * * =



LE SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU BEAmer

En ce qui concerne les navires de commerce, ce suivi est essentiellement du ressort des organisations internationales et notamment de l'OMI. Ce suivi ne peut être que très partiel et très lent.

Une **REELLE TRANSPARENCE DES INFORMATIONS DETENUES PAR LES SOCIETES DE CLASSIFICATION ET LES ÉTATS DE PAVILLON** vis à vis des États qui, en application des dispositions des résolutions A.840(20) et A.884(21) de l'OMI, ont des responsabilités en matière d'enquête, reste à mettre en place. Les États côtiers atteints en cas de pollution grave ou d'abandon du navire sinistré sur le littoral, sont particulièrement demandeurs d'une telle mesure. Cette recommandation a été faite deux fois par le BEAmer et transmise aux autorités et organisations compétentes. La première à la suite de l'abandon d'un cargo « géorgien » échoué sur une plage du littoral méditerranéen ; la deuxième pour un navire citerne maltais sinistré dans le Nord du golfe de Gascogne. La « *Charte Gays-sot* » a représenté sur ce point une certaine avancée sur le plan national, mais ni l'UE ni l'OMI ne se sont encore véritablement saisies de ce problème. De nouvelles tentatives auprès de l'OMI seront faites en 2002 ... On peut noter de la même façon que ce souci de transparence n'a pas été repris dans les « paquets » ERIKA I et ERIKA II. On peut le regretter.

Quant aux défaillances de structures, le BEAmer a bien sûr noté que certaines des améliorations qu'il avait préconisées à la suite d'enquêtes ont été effectivement apportées aux procédures de visite des structures des navires. Mais il estime que ces dispositions pourraient être complétées par un système de surveillance en continu, par capteurs, des fatigues subies par les navires. De tels systèmes ont déjà été utilisés et de nouveaux systèmes sont disponibles.

Sur le plan national et en ce qui concerne les navires de pêche, le suivi des recommandations a été lent à se mettre en place. Depuis 2001, un réel effort a été déployé par les services concernés des ministères en charge respectivement de la navigation maritime et des pêches maritimes. Ceux-ci ont mis en place un « *PLAN DE SECURITE A LA PECHE* » qui reprend pour une bonne part les propositions du BEAmer notamment pour les points suivants :

- *l'amélioration de la formation à la sécurité des professionnels de la pêche,*
- *l'homologation et la généralisation des alarmes de montée d'eau, la promotion effective des vêtements de travail à flottabilité intégrée,*
- *l'obligation pour les navires disposant d'un permis de navigation en 3^e catégorie d'emporter certains équipements de détresse jusqu'ici obligatoires seulement en 2^e catégorie (balises de dé-*

- tresse et radeaux à largeur hydrostatique notamment),*
- *l'interprétation large de la notion de refonte et l'application de celle-ci aux changements des équipements de pêche,*
 - *le passage en COMMISSION REGIONALE DE SECURITE des navires en 3^e catégorie ,*
 - *la promotion de nouveaux navires cohérents dans leurs formes et leurs équipements.*

Il s'agit à l'évidence d'une initiative sans précédent. Il conviendra d'en mesurer les résultats au regard d'une part de son acceptation réelle par les professionnels concernés et d'autre part du nombre des accidents réellement constatés.

En ce qui concerne les sinistres prévisibles, il est à craindre que leur nombre ne diminue pas de façon significative. En effet comme le BEAmer l'a fait remarquer dès son premier rapport annuel, **LA VETUSTE RESTE UN DES FACTEURS DETERMINANTS DE LA SINISTRALITE CONSTATEE A LA PECHE.**

Il s'agit d'abord de la vétusté de la coque ou des équipements. Il n'est pas inutile à cet égard de rappeler que, dans les sinistres analysés par le BEAmer, la tranche des

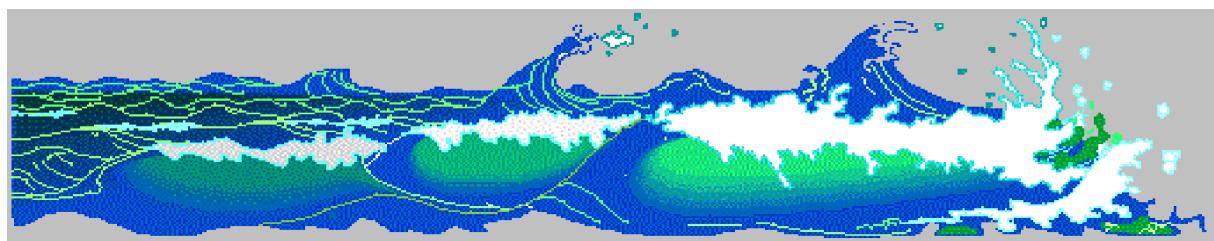
navires de pêche de plus de 30 ans est surreprésentée par rapport à son importance réelle dans la flotte.

Il semble cependant nécessaire de souligner l'archaïsme des comportements, à la fois des professionnels qui modernisent leurs outils de travail sans tenir compte des contraintes imposées à l'évidence par des coques à l'architecture obsolète, et des responsables de la politique européenne des pêches maritimes. La limitation des apports bâtie sur le non-renouvellement de la flotte est une politique qui a maintenant trouvé ses limites. Elle a aussi pour effet de maintenir en flotte des navires anciens et devenus de ce fait même parfois dangereux. La protection de la ressource halieutique est une chose, la sauvegarde de la vie humaine en mer en est une autre et la conciliation de ces objectifs ne devrait pas être impossible.

= * * =

« Personne ne reprise une vieille voile avec une pièce de toile neuve, sinon la pièce neuve enlève un morceau de la vieille voile et la déchirure est pire. Personne ne met le vin nouveau dans de vieilles autres, sinon le vin crève les autres, et le vin et les autres se perdent. »

Marc, II, 21-22



Enquêtes techniques conduites par le BEAmer depuis le 16/12/1997

NOM DU NAVIRE	description	date et lieu	ÉTAT	observations
	-			
ABYLA	- naufrage suite à perte de stabilité	15/01/98 devant les Sables d'Olonne	ENQUETE CLOSE	chalutier des Sables d'Olonne
ADMIRAL (classé par le RS)	- avarie de coque suite à heurt contre jetée	23/03/00 à Fécamp	ENQUETE CLOSE	cargo fluvio-maritime russe sous pavillon chypriote
AGNUS DEI	- naufrage suite à collision avec une bouée	7/07/99 en baie de Seine	ENQUETE CLOSE	chalutier de Trouville
ALDEBARAN	- naufrage suite à croche	10/06/99 devant La Turballe	ENQUETE CLOSE	chalutier côtier du Croisic
AN ORIANT	- naufrage - 8 VICTIMES	01/10/00 entre Porcupine et l'Irlande	ENQUETE PROVISOIEMENT CLOSE	chalutier de Lorient
ARVIN (classé par le RS)	- échouement	12/11/99 sur la plage de Leucate	ENQUETE CLOSE	cargo chypriote
AVENGER (classification indéterminée)	- naufrage suite à incendie	12/09/00 aux Saintes	ENQUETE CLOSE	remorqueur sous pavillon Saint Vincent et Grenadines
BALU	- naufrage suite à défaillance de coque	20/03/01	ENQUETE CLOSE	navire citerne (transporteur de produit chimique) sous pavillon maltais
BARACOUDA	- naufrage suite à incendie	28/08/00 dans le golfe de Fos	ENQUETE CLOSE	fileyeur de Port de Bouc
BEARN	- accident corporel suite à avarie machine	29/11/01 à Brest	ENQUETE EN COURS	Navire citerne transporteur de soufre liquide sous pavillon français
BEAU RIVAGE	- naufrage - 2 VICTIMES	26/02/01 dans le Sud de Belle Ile	ENQUETE PROVISOIEMENT CLOSE	chalutier côtier du Croisic
BIOK	- abandon suite à avarie dans le gros temps	23/12/98 devant la côte des Landes	ENQUETE CLOSE	fileyeur (bois) de Bayonne
BLANC-MOUTIER	- naufrage suite à avarie dans le gros temps	6/11/98 sortie Nord du Raz-de-Sein	ENQUETE CLOSE	vedette à passagers (bois) de Noirmoutier
BREIZH MA BRO	- naufrage suite à voie d'eau après échouement	22/04/02 à Bréhat	ENQUETE EN COURS	caseyeur de Paimpol

<i>BULOTIER</i> (annexe)	- naufrage de l'annexe de type doris - 1 VICTIME	18/08/98 devant Piriou (Manche)	<i>ENQUETE CLOSE</i>	caseyeur de Cherbourg
<i>CAMBROONNE</i>	- naufrage - 4 VICTIMES	22/01/00 au Nord de Fécamp	<i>ENQUETE CLOSE</i>	coquiller de Honfleur
<i>CAMISARD</i>	- naufrage sur croche	13/10/98 accès Nord du Pas-de-Calais	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Dieppe
<i>CAPITAIN COOK</i>	- naufrage suite à voie d'eau	27/03/00 en baie de Seine	<i>ENQUETE CLOSE</i>	fileyeur de Saint Vaast la Hougue
<i>CAYENNE</i>	- perte totale suite à échouement	6/12/98 devant Tamatave	<i>ENQUETE CLOSE</i>	catamaran de pêche de Mayotte
<i>CBT CORVETTE / NOMINOË</i>	- abordage	20/12/98 devant les Sept-Iles	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Saint-Quay-Portrieux / cargo Antigua-Barbuda
<i>CELTIT</i>	- abordage avec le sablier <i>SAND HERON</i>	30/07/01 dans le dispositif de séparation de trafic du Pas de Calais	<i>ENQUETE CLOSE</i>	Chalutier de Dieppe
<i>CHANT-DES-SIRENES</i>	- abandon suite à incendie - naufrage	24/02/98 devant Belle-Ile	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier (polyester) de la Turballe
<i>CINQ-S</i>	- chavirement	25/04/98 avant port de Nice	<i>ENQUETE CLOSE</i>	barge de plongée de Nice au regard passage NGV
<i>CMA CGM NORMANDIE</i> (classé par le BV)	- échouement	27/03/01 dans le détroit de Malacca	<i>ENQUETE CLOSE</i>	porte conteneurs français
<i>CRISCACARO</i>	- abordage du cargo Union Jupiter	02/01 dans le golfe de Fos	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Port Saint Louis du Rhône
<i>CSAV CALLAO</i>	- abordage avec le chalutier <i>LAUGANE</i>	19/03/02 à l'entrée du dispositif de séparation du trafic des Casquets	<i>ENQUETE EN COURS</i>	cargo marshallien
<i>CY THERE</i> (classé par le BV)	- naufrage suite à échouement	19/06/00 aux Saintes	<i>ENQUETE CLOSE</i>	vedette à passagers de Ponte-à-Pitre
<i>DANUBE VOYAGER</i> (classé par le RS)	- échouement	12/11/99 sur la plage de Port-la-Nouvelle	<i>ENQUETE CLOSE</i>	cargo ukrainien
<i>DIREDIG</i>	- chute à la mer - 2 VICTIMES	06/01/02 dans les îles de Glénan	<i>ENQUETE EN COURS</i>	fileyeur de Loctudy
<i>DJEBEL-KSEL</i> (classé par le GL)	- incendie d'une cargaison de marchandises dangereuses (ferrailles)	18/05/98 port de Bayonne	<i>ENQUETE CLOSE</i>	cargo algérien
<i>DOLLY</i> (classification indéterminée)	- naufrage	6/11/99	<i>ENQUETE CLOSE</i>	cargo bitumier sous pavillon Saint Vincent et Grenadines
<i>DORIS</i>	- naufrage suite à chavirage	06/05/00 devant Giens	<i>ENQUETE CLOSE</i>	navire à passagers support de plongée du Lavandou

<i>DUR DUR</i>	- naufrage - 1 VICTIME	28/01/00 dans l'estuaire de la Loire	<i>ENQUETE CLOSE</i>	civellier de Saint Nazaire
<i>EL SINOR</i>	- échouement	14/09/01 en Irlande	<i>ENQUETE CLOSE</i>	Chalutier immatriculé à Hendaye
<i>ENEZ COUZ</i>	- chute à la mer - 1 VICTIME	04/01/02 dans les coureaux de Groix	<i>ENQUETE CLOSE</i>	fileyeur d'Auray
<i>ENOS</i>	- naufrage suite à chavirage - 2 VICTIMES	21/12/01 en baie de Saint-Brieuc	<i>ENQUETE EN COURS</i>	chalutier coquillier de Saint-Quay-Portrieux
<i>ENSEMBLE</i>	- grave accident de pêche - 1 VICTIME	19/05/01 dans le Sud de Belle Île	<i>ENQUETE CLOSE</i>	Chalutier du Croisic
<i>ÉQUINOXE /GARRY-LAURE</i>	- abordage	15/03/99 devant Dieppe	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutiers de Dieppe
<i>ERIKA</i> (classé et certifié ISM par le RINA)	- naufrage suite à rupture de coque - pollution majeure	11/12/99 dans le Sud de Penmarc'h	<i>ENQUETE CLOSE</i>	navire-citerne (produits pétroliers) maltais appartenant à des intérêts italiens
<i>EROS</i>	- perte totale suite à incendie	21/09/01 entre Santander et Hendaye	<i>ENQUETE CLOSE</i>	Chalutier immatriculé à Hendaye
<i>ESPADON</i>	- chavirement - 5 VICTIMES	22/07/98 devant Perros-Guirec	<i>ENQUETE PROVISOIREMENT CLOSE</i>	dériveur léger
<i>ÉTOILE DE PERSEVERENCE</i>	- naufrage - 1 VICTIME	2/12/99 devant Boulogne	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier d'Étaples
<i>FAITH IV</i> (classé par le DNV)	- échouement	10/02/01 chenal de Dunkerque	<i>ENQUETE CLOSE</i>	pétrolier singapourien
<i>FANGIO</i>	- naufrage suite à voie d'eau	27/03/01 dans la fosse de Cap Breton	<i>ENQUETE CLOSE</i>	ligneur luzien
<i>FENJIA-KOSAN / SAINTE CATHERINE LABOURE</i>	- abordage	18/11/97 chenal de Dunkerque	<i>ENQUETE CLOSE</i>	gazier danois / chalutier d'Étaples
<i>FLAVAL</i>	- abordage par le cargo <i>MICHELLE</i>	17/01/01 en Manche	<i>ENQUETE CLOSE</i>	Chalutier de Dieppe
<i>FOU D'ROYAN</i>	- chavirage - 1 VICTIME	4/09/01 en Gironde	<i>ENQUETE EN COURS</i>	Voilier école utilisé en bateau à passagers
<i>FRANCOIS DELPHINE</i>	- abordage	11/08/00 devant Port La Nouvelle	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Port la Nouvelle
<i>FRANÇOISE</i> (classé par le LR)	- échouement	21/06/00 dans le goulet de Brest	<i>ENQUETE CLOSE</i>	cargo roulier sous pavillon Saint Vincent & Grenadines
<i>FRUIT DE LA PASSION</i>	- chavirement - 1 VICTIME	9/08/99 sur la côte Ouest d'Oléron	<i>ENQUETE CLOSE</i>	fileyeur de la Cotinière
<i>GARIBALDI</i>	- collision avec un pont et un chalutier à quai pilote à bord	23/09/98 port de Bayonne	<i>ENQUETE CLOSE</i>	cargo chypriote
<i>GARRY-LAURE// ÉQUINOXE</i>	- abordage	15/03/99 devant Dieppe	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutiers de Dieppe

<i>GAVROCHE</i>	- naufrage suite à talonnage	13/04/99 dans les chenaux intérieurs de l'archipel des Chausey	<i>ENQUETE CLOSE</i>	caseyeur de Granville
<i>HORTENSIA</i>	- chute à la mer - 1 VICTIME	17/07/01 dans le golfe de Gascogne	<i>ENQUETE EN COURS</i>	Voilier de course croisière
<i>IDEAL DES MERS</i>	- naufrage suite à croche	25/10/99 en baie de St Brieuc	<i>ENQUETE CLOSE</i>	coquillier de St Quay-Portrieux
<i>IDEFIX</i>	- abordage avec le cargo <i>RED AZALEA</i>	21/10/01 à l'entrée du dispositif de séparation de trafic du Pas de Calais	<i>ENQUETE EN COURS</i>	chalutier de Dieppe
<i>IEVOLI SUN</i> (classé et certifié par le RINA)	- naufrage suite à voie d'eau	30/10/00 en Manche devant Aurygny	<i>ENQUETE CLOSE</i>	navire citerne (chimiquier) italien
<i>ILES DU PONANT</i> (classé par le BV)	- naufrage suite à chavirement - 4 VICTIMES	23/01/01 entre Belle-Île et Saint Nazaire	<i>ENQUETE CLOSE</i>	caboteur nantais
<i>JACK ABRY</i>	- échouement	13/02/01 aux Hébrides	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier industriel de Lorient
<i>JEI-DI</i>	- naufrage suite à croche	18/12/00 devant les Sables d'Olonne	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier sablais
<i>JENISTY</i>	- abandon suite à voie d'eau interne - naufrage	03/02/98 mer Celtique	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier du Guilvinec
<i>JERBA</i>	- désarrimage d'une pontée de grumes	24/01/02 en baie de Seine	<i>ENQUETE EN COURS</i>	cargo tunisien
<i>JOSEPH</i>	- abandon suite à incendie machine	16/06/99 devant le cap d'Agde	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier pélagique (plastique) du Grau-du-Roi
<i>KAREER III</i> (classé par le TR/GL)	- collision	12/11/99 contre le brise lame de Port-la-Nouvelle	<i>ENQUETE CLOSE</i>	cargo turc
<i>L'ANNIONCIADE</i>	- abordage avec le voilier <i>LORELEI II</i>	10/08/01 devant la côte orientale du Cap corse	<i>ENQUETE CLOSE</i>	Vedette
<i>L'AVENTURIER</i>	- naufrage - 1 VICTIME	-16/07/99 dans l'estuaire de la Loire	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier-côtier (bois) de Nantes
<i>L'CAMBRONNE</i>	- naufrage suite croche - 2 VICTIMES	5/09/01 sur le banc du chevrier à l'entrée de la Gironde	<i>ENQUETE CLOSE</i>	Chalutier de Bourcefranc
<i>L'EFFRONTÉ</i>	- naufrage - 1 VICTIME	18/10/00	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de la Cotinière
<i>L'ÉPERVIER</i>	- naufrage suite à croche	02/10/00 aux Glénan	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Locudy
<i>L'ISLETTE</i>	- abandon suite à incendie - naufrage	17/11/98 devant les Glénans	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier (bois) de St-Gilles-Croix-de-Vie
<i>L'ORQUE</i>	- naufrage suite à chavirage	5/07/01 en Gironde	<i>ENQUETE CLOSE</i>	Fileyeur de Royan

<i>LA CORVETTE /GULFBREEZE</i>	- abordage	27/09/99 dans le dispositif de séparation du trafic du Pas-de-Calais	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier d'Étaples
<i>LA POINTE DE FERMANVILLE</i>	- naufrage - 1 VICTIME	16/12/99 devant Barfleur	<i>ENQUETE CLOSE</i>	ligneur cherbourgeois
<i>LA RAFALE</i>	- naufrage suite à talonnage	17/07/99 sur l'île du Levant	<i>ENQUETE CLOSE</i>	fileyeur agathois
<i>LA REVOLUTION</i>	- perte totale suite à échouement	18/01/01 à l'entrée du port de Saint Jean de Luz	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier luzien
<i>LAUGANE</i>	- abordage avec le cargo marshallien <i>CSAV CALLAO</i>	19/03/02 à l'entrée du dispositif de séparation du trafic des Casquets	<i>ENQUETE EN COURS</i>	chalutier de Cherbourg
<i>LAURA</i>	- abordage du chalutier <i>SAINT PIERRE</i>	02/01 aux Hébrides	<i>ENQUETE CLOSE</i>	pétrolier libérien
<i>LAURA</i> (classé par le NKK)	- abandon suite à gîte excessive - naufrage	25/02/98 mer d'Arafura	<i>ENQUETE CLOSE</i>	cargo de Nouméa
<i>LE CETEAU</i>	- abandon suite à incendie - naufrage	27/05/99 devant le Croisic	<i>ENQUETE CLOSE</i>	fileyeur du Croisic
<i>LE FURETEUR</i>	- naufrage suite à voie d'eau	06/07/00 dans le golfe de Gascogne	<i>ENQUETE CLOSE</i>	Ligneur de Hendaye
<i>LE MARGAUX</i>	- chavirement - 3 VICTIMES	27/10/98 devant St-Vaast	<i>ENQUETE CLOSE</i>	fileyeur (polyester) de St-Vaast-la-Hougue
<i>LE PARRAIN</i>	- naufrage suite à voie d'eau après avaries graves dans les superstructures - 1 VICTIME	02/02/02 à 250MN dans l'Ouest de l'Écosse	<i>ENQUETE EN COURS</i>	fileyeur immatriculé à La Rochelle
<i>LE ROYALE</i>	- perte totale suite abordage du pétrolier norvégien <i>SIBOTI</i>	8/05/1 à l'entrée de la Manche	<i>ENQUETE CLOSE</i>	Chalutier bigouden
<i>LE SAMOURAI</i>	- naufrage suite à échouement	19/10/01 en baie de Saint-Brieuc	<i>ENQUETE CLOSE</i>	Chalutier de Saint-Quay-Portrieux
<i>LE SUEDOIS</i>	- abandon suite à échouement - naufrage	5/04/99 sur la digue du Ratier devant Honfleur	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Honfleur
<i>LEVIATHAN</i>	- naufrage - 1 VICTIME	26/12/99 dans le NE de St Malo	<i>ENQUETE CLOSE</i>	caseyeur de St Malo
<i>LIBERTE</i>	- naufrage - 1 VICTIME	3/12/99 devant Barfleur	<i>ENQUETE CLOSE</i>	fileyeur de Cherbourg
<i>LINGLAIS</i>	- naufrage suite à abordage par le <i>FRANÇOIS DELPHINE</i>	11/08/00 devant Port La Nouvelle	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Port la Nouvelle
<i>LORELEI II</i>	- abordage avec la vedette <i>L'ANNONCIADE</i> - 2 VICTIMES	10/08/01 devant la côte orientale du Cap corse	<i>ENQUETE CLOSE</i>	Voilier
<i>MA MONETTE</i>	- naufrage sur croche	2/10/98 Manche orientale	<i>ENQUETE EN SUSPENS</i>	chalutier-coquillard de Dieppe

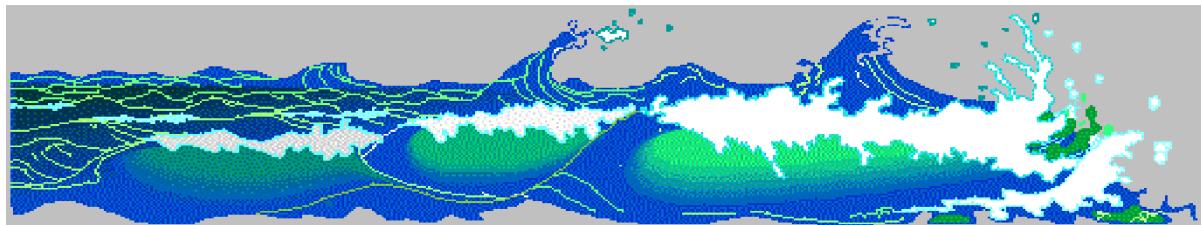
<i>MARIE-GALANTE</i>	- naufrage suite à talonnage	25/09/98 devant Jersey	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Granville
<i>MARY-LAURE</i>	- naufrage sur croche - 2 VICTIMES	212/03/01 devant Dives sur Mer	<i>ENQUETE CLOSE</i>	Chalutier de Dives sur mer
<i>MAYLORE</i>	- naufrage suite à voie d'eau	15/05/01 devant Quiberon	<i>ENQUETE CLOSE</i>	ligneur de Quiberon
<i>MELBRIDGE BILBAO</i>	- échouement	12/11/01 sur l'île de Molène	<i>ENQUETE CLOSE</i>	cargo allemand battant pavillon Antigue & Barbude
<i>MERE BALAOU</i>	- naufrage suite à voie d'eau	16/07/00	<i>ENQUETE CLOSE</i>	ligneur de la Guadeloupe
<i>MICHELLE</i>	- abordage du chalutier <i>FLAVAL</i>	17/0/01 en Manche	<i>ENQUETE CLOSE</i>	Caboteur allemand sous pavillon Antigue & Barbude
<i>MIRANDE</i>	- échouement en manœuvre portuaire suite à avarie de barre	27/06/01 à Geelong (Australie)	<i>ENQUETE EN COURS</i>	Cargo polyvalent immatriculé à St Pierre & Miquelon
<i>MISS CAVELL</i>	- naufrage suite à voie d'eau	13/07/99 devant Saint-Gilles-Croix de-Vie	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Saint-Gilles-Croix de-Vie
<i>MISTRAL</i> <small>(navire classé par le Bureau Veritas et certifié par les Affaires maritimes)</small>	- échouement	22/02/01 sur l'île Nevis aux Antilles	<i>ENQUETE CLOSE</i>	paquebot de croisière français
<i>MSC ROSA M</i> <small>(classé par le LR)</small>	- abandon suite à gîte excessive	30/11/97 devant Barfleur 24/11/97	<i>ENQUETE CLOSE</i>	cargo-porte-conteneurs-roulier chypriote
<i>NADINE</i>	- incendie de la cargaison (pâtes à papier)	27/02/2 au large d'Oléron	<i>ENQUETE EN COURS</i>	Cargo allemand sous pavillon Antigue & Barbude
<i>NATHALIE PATRICIA IV</i>	- grave accident de pêche - 1 VICTIME	5/08/99 devant Groix	<i>ENQUETE CLOSE</i>	canot-polyvalent de Port-Louis
<i>NATHALIE-CHANTAL</i>	- naufrage suite à talonnage	3/04/98 devant Lorient	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Bayonne
<i>NATICA</i>	- naufrage - 2 VICTIMES	19/10/00	<i>ENQUETE CLOSE</i>	
<i>NAUSICAA</i>	- abordage avec le fileyeur <i>YVONNIG YANNOU</i> de Paimpol	22/10/01 en Baie de Saint Brieuc	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier d'Erquy
<i>NELDAVIC</i>	- naufrage suite à voie d'eau - 3 VICTIMES	4/11/99 devant Concarneau	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Loctudy
<i>NEPTUNA</i>	- naufrage - 2 VICTIMES	8/02/01 devant Houat	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier côtier de Saint Pierre de Quiberon
<i>NEW WAVE</i>	- naufrage - 1 VICTIME	05/11/00 dans l'estuaire de la Seine	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier côtier d'Honfleur
<i>NGV ALISO</i> <small>(classé et certifié par le BV)</small>	- avarie dans les emménagement	08/07/00 dans le golfe de Gênes	<i>ENQUETE CLOSE</i>	Navire (à passagers) à grande vitesse français

<i>NGV LIAMONE</i> (classé et certifié par le BV)	- avaries d'étrave	09/09/00 et 28/12/00 dans le Golfe de Gênes	<i>ENQUETE CLOSE</i>	Navire (à passagers) à grande vitesse français
<i>NICOLAS BOUCHARD</i>	- abandon suite à incendie machine	9/11/98 devant St Malo	<i>ENQUETE CLOSE</i>	vedette à passagers ((bois) d'Auray
<i>NICORA</i>	- abandon suite à incendie - naufrage	16/11/98 devant le Cap Ferret	<i>ENQUETE CLOSE</i>	fileyeur (plastique) d'Arcachon
<i>NOMINOE / CBT CORVETTE</i>	- abordage	20/12/98 devant les Sept-Iles	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Saint-Quay-Portrieux / cargo Antigua-Barbuda
<i>NORMANDIE EXPRESS</i> (classé par le DNV)	- avarie de coque	22/07/99 devant Jersey	<i>ENQUETE CLOSE</i>	vedette à passagers de type de catamaran de Granville
<i>NOTRE-DAME DE SALUT</i>	- voie d'eau	07/09/00 dans le Sud des Shetlands	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Fécamp
<i>NUMBER ONE</i> (classé par le NKK)	- naufrage suite à voie d'eau - 11 VICTIMES	11/06/99 à l'entrée du golfe du Bengale	<i>ENQUETE EN COURS</i>	cargo Saint-Vincent-Grenadines (cdt français) appartenant à des intérêts français
<i>NYMPHE D'OR</i>	- abandon suite à voie d'eau - naufrage	19/05/99 devant Le Havre	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier du Havre
<i>ORIENTAL SPIRIT</i>	- abordage du chalutier <i>PAULINE PASCALINE</i>	02/01/01 dans le Pas de Calais	<i>ENQUETE CLOSE</i>	cargo chypriote
<i>OURAGAN</i>	- perte totale suite à échouement suite à engagement de l'hélice par un macro-déchet	22/05/01 dans le Nord de Cap Breton	<i>ENQUETE CLOSE</i>	fileyeur de Cap Breton
<i>P&O AQUITAIN</i> E	- collision contre quai	27/04/00 à Calais	<i>ENQUETE CLOSE</i>	paquebot-transbordeur britannique
<i>P'TIT RAT</i>	- naufrage suite à abordage	11/07/00 en Gironde	<i>ENQUETE CLOSE</i>	fileyeur de Royan
<i>PARADOXE 4</i>	- démontage - 1 VICTIME	31/12/99 en Guadeloupe	<i>ENQUETE CLOSE</i>	navire à passagers (voilier)
<i>PAULINE PASCALINE</i>	- abordage par le cargo chypriote <i>ORIENTAL SPIRIT</i>	26/01/01 en Manche	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier d'Étaples
<i>PERLE DE JADE</i>	- naufrage suite à chavirage	11/12/01 à l'entrée de l'estuaire de la Loire	<i>ENQUETE EN COURS</i>	chalutier du Croisic
<i>PETIT METIER</i>	- naufrage suite à voie d'eau	17/05/00 devant Prinell	<i>ENQUETE CLOSE</i>	caseyeur
<i>POWER</i>	- abordage avec le chalutier <i>RESCATOR I</i>	28/03/02 au large d'Oléron	<i>ENQUETE EN COURS</i>	cargo chypriote
<i>RED AZALEA</i>	- abordage avec le chalutier <i>IDEFIX</i>	21/10/01 à l'entrée du dispositif de séparation de trafic du Pas de Calais	<i>ENQUETE EN COURS</i>	Cargo sous pavillon des îles Saint Vincent & Grenadines
<i>REGINA MARIS 2</i>	- naufrage suite à voie d'eau - 1 VICTIME	22/02/99 devant le Cap d'Agde	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Sète

<i>RESCATOR I</i>	- abordage avec le cargo chypriote <i>POWER</i>	28/03/02 au large d'Oléron	<i>ENQUETE EN COURS</i>	chalutier de la Cotinière
<i>RISQUE-TOUT</i>	- naufrage - 3 VICTIMES	16/02/98 devant Antifer	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier-coquillard de Port-en-Bessin
<i>RUBIO</i>	- naufrage suite à échouement	19/06/00 à Cap Breton	<i>ENQUETE CLOSE</i>	bolincheur luzien
<i>SAINT GERMAIN I</i>	- naufrage suite à voie d'eau après collision sur un ouvrage portuaire	15/04/02 devant Dieppe	<i>ENQUETE EN COURS</i>	chalutier coquillier de Dieppe
<i>SAINT MARTIN DE PORRES</i>	- chavirement	08/12/00	<i>ENQUETE CLOSE</i>	fileyeur de la Guadeloupe
<i>SAINTE CATHERINE LABOURE / FENJIA-KOSAN *</i>	- abordage - quasi collision	18/11/97 chenal de Dunkerque	<i>ENQUETE CLOSE ET REOUVERTE SUITE A ELEMENT NOUVEAU</i>	chalutier d'Étaples / gazier danois
<i>SAINTE -ROSALIE / SHAIR DIDADI</i>	- abordage	20/05/99 devant Sète	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Sète / cargo azéri
<i>SAIN-T-JACQUES 2</i>	- Abordage du pétrolier maltais <i>GUDERMES</i>	23/04/01 dans le Pas-de-Calais	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier d'Étaples
<i>SAINT-PIERRE</i>	- abordage par le cargo libérien <i>LAURA</i>	02/01 aux Hébrides	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier lorientais
<i>SAND HERON</i>	- abordage avec le chalutier <i>CELTIT</i>	30/07/01 dans le dispositif de séparation de trafic du Pas de Calais	<i>ENQUETE CLOSE</i>	Sablier britannique
<i>SANDIA</i>	- naufrage - 3 VICTIMES	8/02/01 dans le Sud de Groix	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier côtier d'Auray
<i>SANDRA KEVIN</i>	- naufrage suite à croche	17/06/00 devant Ouistreham	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier d'Ouistreham
<i>SANT JOSEPH</i>	- naufrage suite à voie d'eau	19/02/99 devant Marie-Galante	<i>ENQUETE CLOSE</i>	palangrier-caseyeur de La Désirade
<i>SEA FRANCE MONET</i>	- avarie de coque suite à heurt contre quai	29/03/00 à Calais	<i>ENQUETE CLOSE</i>	paquebot transbordeur français
<i>SEA MERSEY</i>	- abordage avec le chalutier <i>ZUBERNOA</i>	9/11/01 dans le canal Saint Georges	<i>ENQUETE CLOSE</i>	caboteur allemand battant pavillon Antigue & Barbude
<i>SHAIR VIVADI / SAINTE - ROSALIE</i>	- abordage	20/05/99 devant Sète	<i>ENQUETE CLOSE</i>	cargo azéri / chalutier de Sète
<i>SIMBA</i> (classification indéterminée)	- échouement	12/11/99 sur la plage de Port-la-Nouvelle	<i>ENQUETE CLOSE</i>	cargo géorgien appartenant à un groupe syrien enregistré à Chypre et possédant le navire à travers une société bulgare
<i>SIMBA</i>	- naufrage - 3 VICTIMES	29/09/99 passe Sud d'accès à la Gironde	<i>ENQUETE CLOSE</i>	fileyeur de Royan
<i>SNEKKAR</i>	- entrées d'eau suite à avaries	Novembre 2001 en mer du Nord	<i>ENQUETE EN COURS</i>	chalutier de Dieppe
<i>TOUL-AN-TREZ</i>	- naufrage dans le gros temps - 5 VICTIMES	24/12/97 en mer Celtique	<i>ENQUETE PROVISOIEMENT CLOSE</i>	chalutier (bois) de Camaret

07/05/02

<i>TRIALTHON</i>	- naufrage suite à échouement	06/07/00 au cap Fréhel	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Saint Brieuc
<i>Ty-BREIZH</i>	- naufrage - 2 VICTIMES	5/09/98 en Seine devant Honfleur	<i>ENQUETE CLOSE</i>	vedette plaisance de Nantes
<i>VERS L'INCONNU</i>	- chute à la mer - une victime	18/10/01 devant les Sables d'Olonne	<i>ENQUETE CLOSE</i>	Fileyeur des Sables d'Olonne
<i>VICTOR MAURICE</i>	- perte totale suite à incendie		<i>ENQUETE CLOSE</i>	Chalutier de Cherbourg
<i>VILLE DE HONFLEUR</i>	- naufrage suite à échouement	21/05/00 dans l'estuaire de la Seine	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier de Honfleur
<i>YVONNIG YANNOU</i>	- abordage avec le chalutier <i>NAUSICAA</i> de Paimpol	22/10/01 en Baie de Saint Brieuc	<i>ENQUETE EN COURS</i>	Caseyeur de Paimpol
<i>ZAHARI STOIANOV</i> (classé par le BR / GL)	- abandon suite à gîte excessive par ripage d'une cargaison de pondéreux en vrac	24/04/99 devant Marseille	<i>ENQUETE CLOSE</i>	cargo bulgare
<i>ZEBULON</i>	- chavirement - 3 VICTIMES	6/06/99 devant Contis sur la côte des Landes	<i>ENQUETE CLOSE</i>	fileyeur luzien
<i>ZUBERNOA</i>	- abordage avec le caboteur <i>SEA MERSEY</i>	9/11/01 dans le canal Saint Georges	<i>ENQUETE CLOSE</i>	chalutier du Guilvinec



BEAmer — Inspection générale des services des affaires maritimes
— Ministère de l'équipement, des transports & du logement —
localisation des bureaux
22, rue Monge PARIS (V^e)

Téléphone
international +33 140 813 824
national 01 40 81 38 24

Télécopie
international +33 140 813 842
national 01 40 81 38 42

Courriels / e-mails
Bea-Mer@equipement.gouv.fr