Exemples de coopération internationale SAR, de coordination nationale et de ressources contribuant aux missions SAR

Administrateur en chef des affaires maritimes (er) Thierry BEISSER
Consultant en administration de la sécurité et de la sûreté maritimes

1er exemple : Naufrage du JOOLA le 26 septembre 2001

JOOLA / déroulé des faits

- Appareillage de Ziguinchor le Jeudi 26 Septembre 2002 aux environs de 13h00 par temps calme avec un total de 957 (neuf cent cinquante sept) passagers sans compter les resquilleurs. (capacité limitée à 550) + véhicules et marchandises
- Mouillage à l'escale de Karabane à 16h30 pour embarquement de passagers (officiellement 178 pax + 7 militaires) et marchandises
- Appareillage à 18h05 à destination de Dakar
- À 22h00 : Contact radio avec la Marine nationale. RAS
- Vers 23h00, au large des côtes sous juridiction gambienne, le navire connaît des difficultés de manœuvre à 16,8 nautiques de la pointe de Saniang à la position Latitude 13°12,8 N – Longitude 017°05,6W
- Vers 23h10, le navire chavire
- Aucune alerte émise par le navire

JOOLA / le navire

Type : Transbordeur à passagers
LHT : 79,50 m
Equipage : 44
Capacité : 536 pax
Gestion marine nationale

Pas de gestion de la stabilité
Surcharge en passagers de plus de 100 %
Absence de saisissage / marchandises hors racks
Effectif non conforme aux normes internationales
Equipements de sécurité défaillants
Absence de certificats de sécurité

JOOLA / Bilan humain (source : rapport d'enquête technique)

Plus de 1000 morts

65 rescapés

JOOLA / Opérations de sauvetage (source : rapport d'enquête technique)

Ce sont des piroguiers qui le matin ont alerté des chalutiers qui ont fait remonter à leur armement qui en a informé les autorités

Parmi les moyens et services engagés :

- Navires de pêche contactés par leur armement pour rallier la zone
- Mise en œuvre des moyens SAR et du Plan ORSEC par Marine Nationale. Appareillage de 1 patrouilleur + 2 EDIC + 1 VCR avec 18 plongeurs et pompiers. Nota : 7 à 9 heures de route. 2 avions Fokker ont été mobilisés par armée de l'Air pour le transport des secouristes et équipement vers la Gambie et pour le rapatriement des rescapés sur Dakar
- Forces françaises du Cap Vert : avions (Breguet-Atlantique et Transall) et hélicoptères. mobilisation navire hydrographique Laplace et le chaland de transport maritime n° 26.
- Port de Banjul (Gambie) : deux navires pour participer aux opérations de sauvetage.
- Union des Remorqueurs de Dakar : envoi de deux remorqueurs
- Pompiers plongeurs et Sociétés privées avec plongeurs

JOOLA / Opérations de sauvetage (suite) (source : rapport d'enquête technique)

Les premiers rescapés, dont beaucoup ont réussi à se hisser sur la coque du navire, ont été récupérés le 27 Septembre à 06 h 45 par des piroguiers qui les ont transférés sur des chalutiers.

Le dernier rescapé a été récupéré le 27 Septembre à 14 h 45 par un piroguier et transbordé sur le chalutier AFRICAMER 8 de la Société AFRICAMER.

Au total, les piroguiers et chalutiers ont pu récupérer 65 rescapés qui ont été acheminés à Dakar et Banjul.

Selon le Commandant du chalutier DIMITROS 2, les secours officiels (Armée nationale, Sapeurs Pompiers) sont arrivés sur la zone le 27 Septembre 2002 vers 18h 00.

Auparavant deux plongeurs avaient été déposés sur ce chalutier par l'hélicoptère des Forces Françaises du Cap-Vert.

JOOLA / Conclusions commission d'enquête technique sur l'opération de sauvetage

L'alerte et le déclenchement des opérations de sauvetage par les structures officielles ont été tardifs.

Les opérations de sauvetage par ces mêmes structures ont été mal organisées et mal coordonnées.

- **Défaillances du Commandant du ''JOOLA''**

  Exercices d'abandon jamais organisé, pas d'émission de signal de détresse alors que le commandant et à la passerelle
- **Défaillances de la Commission de visite annuelle de la Direction de la Marine marchande**

  La Commission n'a pas relevé, lors de la visite du 23 Septembre, l'état défectueux des radeaux de sauvetage et le fait qu'ils étaient cerclés entre eux et sanglés au navire.
- **Défaillances du Président de la Commission de visite annuelle de la Marine marchande**

  n'a pas convoqué, lors de la visite technique du 23 Septembre, l'Inspecteur des Télécommunications qui devrait vérifier l'état des appareils de communications du « JOOLA »
- **Défaillance du Centre de Coordination des Opérations (CCO) de la Marine nationale**

  Il n'a pas été organisé depuis 1996 un système de veille radio permanente entre le « JOOLA » et le CCO Envoi d'un simple ''AVURNAV'' à Dakar-Radio, alors qu'il aurait dû plutôt envoyer un S.O.S. ou un MAY DAY relay
- **Défaillances liées à la mise en oeuvre des moyens militaires**

  Pas de décision de faire décoller dès l'alerte le Bréguet Atlantique des Forces françaises du Cap vert

  L'acheminement de plongeurs via moyens aériens Armée de l'Air a été retardé

  Pas de réunion le 27/09 entre Marine et armée de l'Air pour coordonner le sauvetage

  Pas d'exercices SAR organisés depuis prise en gestion par l'Armée du JOOLA (bien que prévus décret 1 fois par trimestre)

JOOLA / Observations complémentaires relatif aux moyens radio (source: rapport d'experts judiciaires France)

- Ni le « JOOLA », ni les stations terrestres sénégalaises (Dakar Radio et le Centre de Coordination des Opérations de la Marine) n'étaient équipés des moyens prévus par le SMDSM.
- Si, seul le JOOLA avait été équipé d'une station complète SMDSM, certains appareils n'auraient été utiles, en particulier les installation en ondes métriques, que dans les communications avec d'autres navires.
- Mais certains appareils requis auraient pu se montrer utiles en déclenchant une alerte à moyenne ou longue portée. Parmi ceux-ci :

  - Deux installations pouvant déclencher l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation. (Suivant la zone de navigation, soit les deux en ondes métriques, soit l'une en ondes métriques et la seconde en ondes hectométriques.)
  - Une radiobalise de localisation des sinistres par satellite pouvant être facilement dégagée à la main et être portée par une seule personne à bord d'une embarcation ou radeau de sauvetage et pouvant se dégager librement si le navire coule et se déclencher automatiquement quand elle flotte.
  - Trois postes VHF portatifs.
  - De plus, il était obligatoire d'avoir un récepteur permettant de recevoir, via les services NAVTEX ou INMARSAT, des messages de renseignements sur la sécurité maritime et en particulier les bulletins météo. Le commandant du JOOLA aurait ainsi été informé par les bulletins du 26 septembre de la probabilité de fortes rafales de vent accompagnant les grains d'orages.

JOOLA / recommandations de la commission d'enquête technique relatives au SAR

- Mise en place, dans les meilleurs délais, d'un Centre de Recherche et de Sauvetage à vocation régionale

- Révision du décret n° 68.1274 du 11 Décembre 1968 portant organisation du service de recherche et de sauvetage en sa partie relative au secours maritime pour renforcer le dispositif de secours et d'assistance des navires en détresse.

2ème exemple : sauvetage de l'équipage du « GRANDE AMERICA » le 10 mars 2019 dans le Golfe de Gascogne

« GRANDE AMERICA » - le navire

IMO: **9130937**
Nom: **GRANDE AMERICA**
Vessel Type : **Ro-Ro/Container Carrier**
Indicatif d'Appel: **IBPG**
Pavillon: **Italy [IT]**
Jauge brute: **56642**
Longueur Hors Tout x Largeur Hors Tout: **213.88 x 32.25 m**
Année de Construction: **1997**

Équipage : **26**
Passager : **1**

Navire en transit de Hamburg vers Casablanca
Conditions météo : mer très agitée (vagues 4-6 m) bonne visibilité

Faisant partie des 10 unités de la classe Grande Africa de Grimaldi, le « GRANDE AMERICA » est conçu pour accueillir des frets très diversifiés, allant des conteneurs aux colis lourds en passant par des véhicules et matériels roulants. Il peut transporter jusqu'à 2500 voitures et 800 EVP (taille standard des conteneurs).

GRANDE AMERICA : Déroulé des opérations de sauvetage

Le 10 mars 2019, vers 20h, MRCC d'Etel (France) est informé par MRCC Rome de la situation à bord du navire italien Grande America. Le navire a déclaré en effet un incendie à bord et est stoppé. L'incendie a leu dans le garage en partie avant du navire

Les moyens de secours aéro-maritimes d'alerte se tiennent prêts à intervenir dans les plus brefs délais. **La frégate britannique HMS « ARGYL » est déroutée afin d'apporter son aide au Grande America, le cas échéant**.

GRANDE AMERICA : Déroulé des opérations de sauvetage

Dans un premier temps le « GRANDE AMERICA » annonce maîtriser l'incendie et vouloir faire route vers le port de la Corogne (Espagne).

Peu avant minuit, le commandant du navire informe les autorités maritimes de la dégradation de la situation à son bord. L'incendie reprend a repris : **plusieurs conteneurs sont en feu** et le navire n'a pas poursuivi sa route.

Le préfet maritime de l'Atlantique ordonne au RIAS (Remorqueur d'Intervention, d'Assistance et de Sauvetage) « ABEILLE BOURBON » de rallier le « GRANDE AMERICA » . Le remorqueur de haute mer se trouve alors pré-positionné depuis le samedi 09 mars au soir au Stiff (île d'Ouessant), en prévision de conditions météorologiques dégradées.

GRANDE AMERICA : Déroulé des opérations de sauvetage

Le commandant du navire Grande America décide peu après 02h00 l'abandon du navire par l'équipage, à bord d'une seule embarcation de sauvetage. Le CROSS coordonne immédiatement le sauvetage des 27 personnes présentes à bord vers le HMS « ARGYL » .

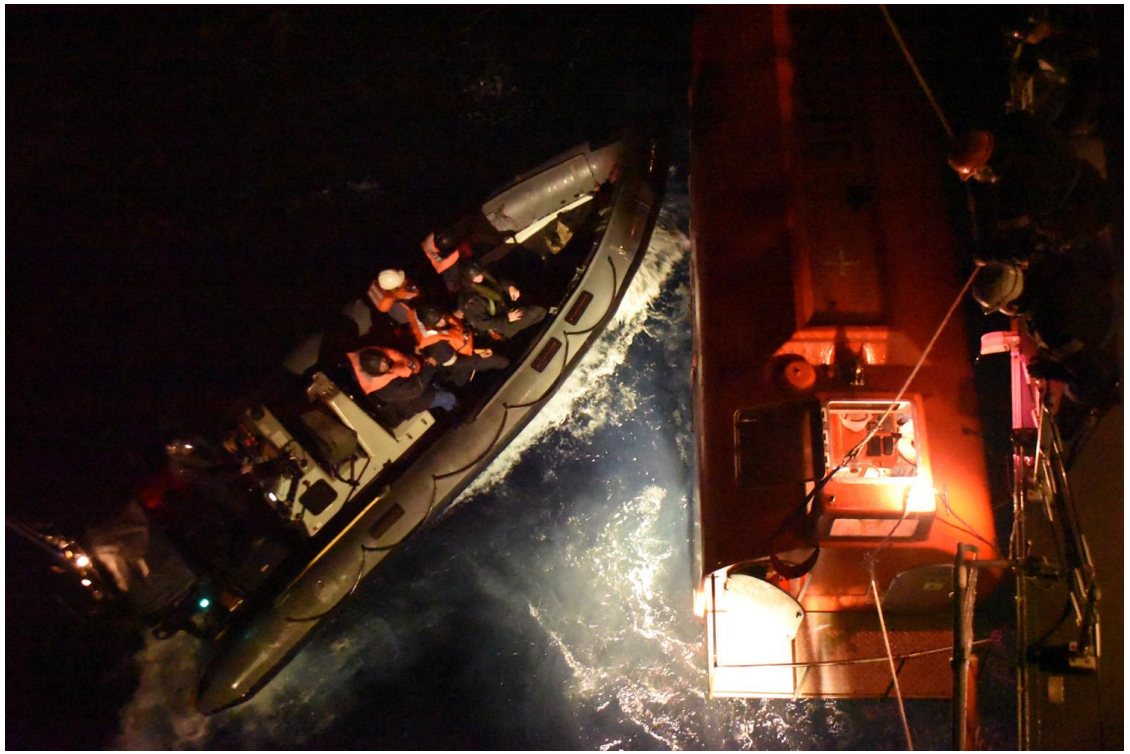
Un avion de surveillance maritime Falcon 50 de la Marine nationale décolle de la base aéronautique navale de Lann-Bihoué pour se rendre sur zone et apporter son concours à l'opération de sauvetage.

GRANDE AMERICA : Déroulé des opérations de sauvetage

Un avion de surveillance maritime Falcon 50 de la Marine nationale décolle de la base aéronautique navale de Lann-Bihoué pour se rendre sur zone et apporter son concours à l'opération de sauvetage.

Vers 04h00, la frégate HMS « ARGYL » de la Royal Navy récupère à son bord les 27 personnes, toutes saines et sauves.

GRANDE AMERICA : Déroulé des opérations de sauvetage



Vers 04h00, la frégate HMS « ARGYL » de la Royal Navy récupère à son bord les 27 personnes, toutes saines et sauves.

Le navire en feu sombre le lendemain après-midi après avoir dérivé sous l'effet du vent.

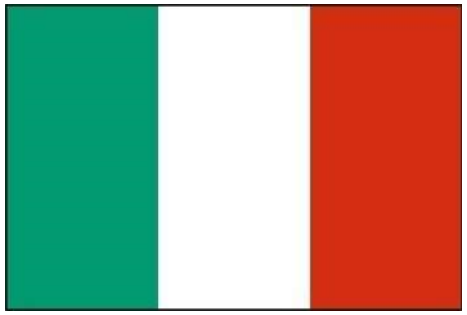
NAUFRAGE EN ATLANTIQUE

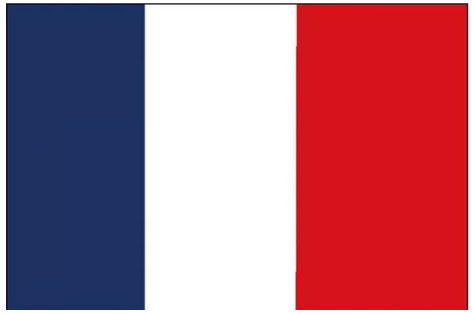
Le 10 mars 2019 en soirée, un incendie s'est déclaré à bord du navire conteneurs-roulier *Grande America* qui se trouvait à 140 Nautiques de la pointe de Penmarc'h (29). Les 26 membres d'équipage et le passager ont été recueillis par la frégate britannique HMS *Argyll* puis transférés à Brest par le BSAA *Argonaute*. Le dispositif ORSEC maritime de niveau 3 est aussitôt activé. Le 12 mars, à 15h26, le navire a coulé par 4600 mètres de fond à environ 180 Nautiques (333 km) à l'ouest des côtes françaises. La FREMM *Aquitaine* et le BSAA *VN Sapeur* continuent d'assurer la sécurité de la navigation sur zone.

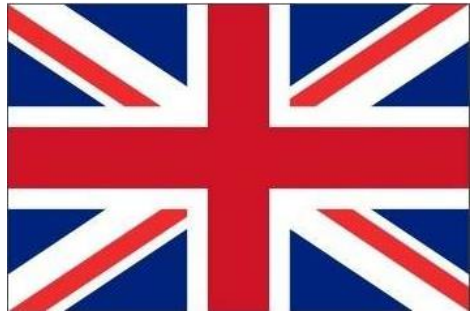
NOM : *Grande America*
NATIONALITÉ : Italienne
TYPE : Porte-conteneurs-roulier
DIMENSIONS : 213m de long et 32m de large, 27 965 tonnes
PROVENANCE : Hambourg
DESTINATION : Casablanca

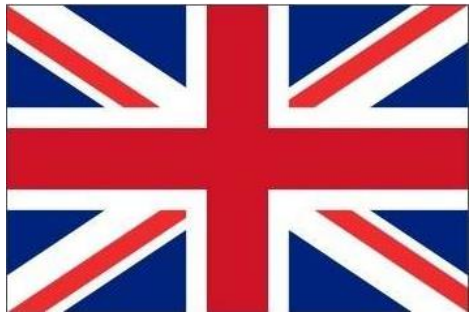
©C.NORMAND/MN

GRANDE AMERICA : Coopération internationale

MRCC ROME 

MRCC ETEL 

HMS « ARGYLL » : 

MRCC SOLENT 

Merci de votre attention