

RAPPORT D'ENQUETE DE SECURITE MARITIME

CHAVIREMENT DU NAVIRE NDROSOMA I
Le 25 novembre 2017 à Pangalana
(Région Antsinanana, district Mahanoro, Madagascar)

BUREAU D'INSPECTION ET D'ENQUETE DE SECURITE

AVERTISSEMENT

Le présent rapport a été établi conformément au « Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents » de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), résolution MSC 255(84), publié par Décret n° 2017-919 du 06 Mars 2018.

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

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.

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.

PLAN DU RAPPORT

1- RESUME.....	Page 4
2- INFORMATIONS FACTUELLES.....	Page 5
2.0- Contexte.....	Page 5
2.1- Le Navire	Page 5
2.2- Equipage	Page 5
2.3- L'accident.....	Page 5
3- EXPOSE.....	Page 6
4- ANALYSE.....	Page 8
4.1- Facteurs naturels.....	Page 8
4.2- Facteurs matériels.....	Page 8
4.3- Facteurs humains.....	Page 9
5- CONCLUSION.....	Page 9
6- RECOMMANDATIONS.....	Page 9
ANNEXES	
A- LISTE DES ABREVIATIONS.....	Page 10
B- Décision d'enquête.....	Page 11

1- RESUME

Heure locales (TU+3)

Le 24 novembre 2017

Vers 12 h 30 mn, le navire NDROSOMA 1 appareilla au port de Mahanoro pour rejoindre Ambasavaty. Météo ; beau temps, Eau calme, bonne visibilité

Vers 13 h, le navire quitte le quai et part vers l'embarcadère Fihaonana.

Vers 15 h, le navire part pour de bon, de l'embarcadère Fihaonana.

Vers 16h 45 mn, ils sont arrivés à Tsangabato

Vers 17 h, le navire arrive à Ambodiharina

Vers 17h 40 mn le navire repart à nouveau et continue sa route

Vers 20h 30mn le navire fait escale à Pangalana

Vers 20h 50 mn, départ de Pangalana pour continuer le voyage

Le 25 novembre 2017

Vers minuit, pluie torrentielle abondant

Vers 01 h, l'accident se produit

2- INFORMATIONS FACTUELLES

2.0- Contexte

Monsieur ALAIN Thomas, sise à Mahanoro, Madagascar est le propriétaire du navire.

2.1- Le Navire

Le navire (Vedette) est en construction en polyester et aussi en bois.

Principales caractéristiques du navire :

- Nom du Navire : NDROSOMA 1
- Immatriculation :
- Type du navire : passagers et marchandise
- Longueur Hors Tout : 11,05 m
- Largeur : 2,65 m
- Jauge Brute : 05,134 Tx

2.2- Equipage

L'équipage est composé de deux (02) marins, le jour de l'accident.

Le Capitaine, âgé de 45 ans, titulaire du Carte Skipper, attestation de bonne conduite délivré par l'APMF

Le matelot de veille est âgé 32 ans, ne possède pas de qualification

2.3- L'accident

Classification OMI : accident très grave

L'accident se produit à Sohivy, la nuit du 24 novembre 2017.

Cet accident a causé huit (08) morts et la perte totale du navire

3- EXPOSE

Le Capitaine du navire était venu au bureau de l'APMF Mahanoro vers le midi du 24 novembre 2017, pour faire la formalité de départ du navire, route du quai de Mahanoro vers Ambavasavaty dont le manifeste passager, marchandises et équipages en main. Il déclarait qu'il y aura quatre personnes à bord dont le Capitaine ,1 Matelot et 2 passagers. Vers 13 h le navire largue les amarres, il rejoignait vers l'embarcadère Fihaonana, là où rendez-vous avec la propriétaire de ce bateau et ce dernier l'a proposé d'ajouter un autre passager et embarquait 4 personnes supplémentaires dont la totalité de nombre des personnes à bord est de huit.

Juste avant départ, deux hommes et une femme avec son enfant ont aussi suppliés d'embarquer avec eux pour une urgence.

Les personnels de l'Administration Maritime ne sont pas au courant de cette manigance. Pourtant il croyait que le navire était déjà parti, une fois qu'il avait quitté le quai. Ainsi le nombre final des personnes à bord s'élève à onze avec 4,5 tonnes de marchandises ; à peu près 20 sacs de 50 kg de riz, 20 sacs de 50 kg de sucre, 20 sacs de 50 Kg de farines, 50 bidons de 20 litres d'huile ,50 cartons de savon ,100 cartons de spaghetti et quelques affaires personnels.

Vers 16h 15 mn, il arrivait à Tsangambato, c'est l'endroit que tous les navires doivent passés aux contrôles de gendarmerie nationale, mais ce jour-là ce dernier était absent et il continuait de prendre la route, en passant à Ambodiharana pour faire des achats (17 h).

Vers 20h 30mn, le navire continuait sa route et arrivait à Pangalana où l'Administration avait conseillée de rester la nuit et le reprendre le lendemain matin, car il est interdit de naviguer la nuit.

Tout le monde prendrait le diner à peu près 15 mn. A ce moment-là, la femme du propriétaire (passagère à bord) veut insister de prendre la route, mais un gendarme en service de ce lieu l'a interdit. Or elle a mis la pression au Capitaine du navire qu'à Masomeloka qu'elle veut s'arrêter pour se reposer la nuit.

Par crainte de perdre son travail, en plus de la pression de sa patronne, le Capitaine faisait un arrangement avec le gendarme, de donner l'ordre de laisser partir.

Vers 20h 50 mn ; il n'y a pas d'incident, tout déroule normalement. Tout à coup à peu près 3 à 4 km de Pangalana plus précisément à Ranotsara, le moteur tombe en panne. Le capitaine avait essayé de régler le problème survenu sur le moteur, mais la femme du propriétaire a toujours insisté d'atteindre Masomeloka et il repartait à nouveau après la réparation du moteur.

Vers minuit, des pluies torrentielles arrivaient beaucoup. Le moteur tombait à nouveau en panne. Le capitaine dépanne encore en donnant du cosigne à son matelot de veiller les alentours.

Quelques minutes après, le matelot cria qu'il remarquait que le navire fait un cap à la mer, alors que le moteur n'est pas en état de marche, donc il ne peut plus contrôler le navire. Le navire tangue à peu près 2 fois et cela entraîne un chavirement total du bateau.

Le 25 novembre 2017 vers 01h du matin, l'accident se produit, tout le monde se trouvait à la mer face au danger de mort avec de pluie abondant.

Vers 01h 30 mn, Le Capitaine et le Matelot se sont sauvés et survécus pendant le naufrage, puis par miracle, ils ont trouvé la femme du Capitaine en vie qui était passagère sur ce navire.

Les trois ont fait de la recherche va-et-vient le long de la côte. Par hasard ils ont trouvé trois corps dont deux adultes et un enfant.

De loin ils ont aperçu d'autres corps flottant sur la mer, mais à défaut du moyen, il était impossible de le récupérer et fait appel de l'aide du village.

Vers 08 h : cinq corps ont été retrouvés au total et les trois autres sont en cours de recherche.

Vers 11h ; la recherche continue avec la gendarmerie, un autre corps a été retrouvé, il ne reste plus que deux victimes, la recherche continuait jusqu'au lundi 27 novembre 2017.

Le matin du 25 novembre vers 7h 30 mn, l'armateur est arrivé sur le lieu et commençait à récupérer les marchandises.

Le lundi 27 novembre 2017 ; les deux autres corps restants ont été retrouvés. Ainsi le bilan de l'accident ; huit vies humaines ont péri.

4- ANALYSE

La méthode retenue pour cette analyse est celle utilisée par le BIES pour l'ensemble de ses enquêtes, conformément au Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), Résolution MSC 285 (84)

Les facteurs cause ont été classés dans les catégories suivantes :

- Facteurs Naturels ;
- Facteurs matériels ;
- Facteurs humains ;
- Autres facteurs

Dans chacune de ces catégories, les enquêteurs du BIES ont répertoriés les facteurs possibles et tenté de les qualifier par rapport à leur caractère :

- Certain ou hypothétique ;
- Déterminant ou sous-jacent
- Conjoncturel ou structurel ;
- Contributif ou aggravant.

4.1- Facteurs naturels

En analysant la situation pendant l'évènement, la météo était défavorable, visibilité réduite. L'accident s'est produit pendant la nuit en plein pluie torrentielle, Donc le BIES retient le facteur naturel en lien avec l'accident.

4.2- Facteurs matériels

Le navire n'est pas conçu pour naviguer la nuit car il n'avait pas les instruments de l'aide à la navigation appropriés comme RADAR, projecteur de guide.

Absence des signaux de balisage sur les voies fluviaux navigable sur le Pangalana.

Pas de port de gilet.

Ce facteur est retenu par le BIES.

4.3- Facteurs humains

Négligence du port de gilet de sauvetage, pendant le trajet du voyage.

Non autoritaire du Capitaine envers le propriétaire du navire.

Le facteur humain est le facteur déterminant du chavirement.

5- CONCLUSION

En conclusion, on peut dire que les causes probables de l'accident sont dues à la conjonction des facteurs naturels, facteurs matériels, ainsi que des facteurs humains.

6- RECOMMANDATIONS

Le BIES recommande :

Aux Armateurs

- 1- 2019-R- : Respecter les consignes du Commandant en respectant les ordres au niveau de sécurité des passagers.
- 2- 2019-R- : Eviter le surnombre des passagers (Clandestin) à bord en respectant le nombre écrit sur le permis de navigation établi par l'APMF.
- 3- 2019-R- : Interdiction de naviguer la nuit surtout au mauvais temps.
- 4- 2019-R : Dotation des matériels adéquates (feux de navigation, matériels pyrotechniques, communication de détresse)

Aux Autorités

- 5- 2019-R- : Vérification des passagers, le jour du départ et escale du navire (départ : Représentant de l'APMF, escale : la Gendarmerie Nationale)
- 6- Formation de l'équipage et passagers concernant la sécurité (gilet de sauvetage, conduite à bord)

LISTE DES ABREVIATIONS

APMF : Agence Portuaire Maritime et Fluviale

BIES : Bureau d'Inspection et d'Enquête de Sécurité

MSC : Maritime Security Committee (Comité de la Sécurité Maritime)

OMI : Organisation Maritime Internationale

RADAR : Radio Detection and Ranging

AGENCE PORTUAIRE
MARITIME ET FLUVIALE

Antananarivo, le 27 NOV 2017



DIRECTION GENERALE

DECISION N° 0223 - APMF/DG/2017

OBJET : Enquête de sécurité sur l'accident fluvial du navire NDROSOMA I

Dans le cadre de l'accident fluvial du navire NDROSOMA I, survenu la nuit du 24 Novembre 2017 à l'embouchure d'Antsohilby, District de Mahanoro, l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale (APMF), étant l'autorité administrative maritime et fluviale qui veille au respect notamment des règles de droit maritime et fluvial, diligente par la présente une enquête de sécurité aux fins de rechercher les causes et d'en tirer les enseignements qu'elle comporte pour la sécurité fluviale.

De ce fait, sont désignés membres de la commission d'enquête :

- Monsieur RAKOTOMAMONJY Ny Ony Tolojanahary, Cadre Technicien Maritime ;
- Monsieur RAMORASATA Ferdinand, Inspecteur des Affaires Maritimes (IAM).

Cette décision est établie pour servir et faire valoir ce que de droit.

Le Directeur Général



AMADE Joseph