



Rapport d'enquête technique

# ***VINCENT-SEBASTIEN***

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

# Rapport d'enquête technique

## **CHUTE A LA MER**

**A BORD DU CHALUTIER**

# ***VINCENT-SEBASTIEN***

**SURVENUE LE 18 DECEMBRE 2009**

**A 26 MILLES DANS LE NORD-OUEST D'ANTIFER**



## Avertissement

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 et du décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatifs aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre, ainsi qu'à celles, de la Résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) adoptée le 16 mai 2008 et portant Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (Code pour les enquêtes sur les accidents).

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

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 a été 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.

# PLAN DU RAPPORT

<b>1</b>	<b>CIRCONSTANCES</b>	<b>Page 6</b>
<b>2</b>	<b>CONTEXTE</b>	<b>Page 6</b>
<b>3</b>	<b>NAVIRE</b>	<b>Page 7</b>
<b>4</b>	<b>EQUIPAGE</b>	<b>Page 7</b>
<b>5</b>	<b>CHRONOLOGIE</b>	<b>Page 7</b>
<b>6</b>	<b>FACTEURS DU SINISTRE</b>	<b>Page 8</b>
<b>7</b>	<b>RECOMMANDATIONS</b>	<b>Page 11</b>

## ANNEXES

- A. Décision d'enquête
- B. Cartographie

## Liste des abréviations

<b>BEAmer</b>	:	Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
<b>BIT</b>	:	Bureau International du Travail
<b>CROSS</b>	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
<b>GM</b>	:	Distance Métacentrique
<b>OMI</b>	:	Organisation Maritime Internationale
<b>SITREP</b>	:	SITuation REPort
<b>SMDSM</b>	:	Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer
<b>SNS</b>	:	Société National de Sauvetage
<b>SNSM</b>	:	Société National de Sauvetage en Mer
<b>TU</b>	:	Temps Universel
<b>tx</b>	:	Tonneaux
<b>VFI</b>	:	Vêtement à Flottabilité Intégrée
<b>VHF</b>	:	Ondes métriques

# 1 CIRCONSTANCES

Le *VINCENT-SEBASTIEN* appareille le 14 décembre 2009 de Port-en-Bessin pour une marée de six jours.

Le 18 décembre tôt le matin, le navire vire son train de pêche. Les conditions de mer sont difficiles : mer forte, vent de Nord-Nord-Ouest de 40 à 43 nœuds. La température de l'air est de 1,5°C, celle de l'eau de mer de 8°C.

En fin de virage, les panneaux étant démaillés, l'équipage constate la disparition d'un matelot. Il finit par être aperçu à une centaine de mètres de l'arrière du navire, flottant mais paraissant inconscient. Après deux tentatives infructueuses de récupération, l'équipage voit le matelot disparaître. Malgré les nombreux moyens de recherche engagés par le CROSS Jobourg, il ne sera pas retrouvé.

# 2 CONTEXTE

Le *VINCENT-SEBASTIEN* est un chalutier de fond exploité pour des marées de moins d'une semaine. Il est armé à la pêche au large. Il a été acheté par son patron-armateur en 2008, opération se situant dans le cadre d'un plan de sortie de flotte.



### 3 NAVIRE

Le *VINCENT-SEBASTIEN* est un navire à coque en polyester, construit en 1999, dont les principales caractéristiques sont les suivantes :

- **Longueur hors tout** : **22,10 m ;**
- **Longueur entre perpendiculaires** : **19,5 m ;**
- **Jauge brute en tx** : **101,93 ;**
- **Jauge Londres** : **136,03 (calculée) ;**
- **Puissance** : **556 kW ;**
- **N° d'immatriculation** : **CN 739749 ;**
- **Indicatif** : **FVNK ;**
- **N° MMSI** : **227337000 ;**

Le navire est en bon état général.

### 4 EQUIPAGE

L'équipage est de cinq hommes et comprend, outre le patron, un mécanicien et trois matelots. Tous sont embarqués depuis l'achat du navire en 2008 et ont une longue expérience à la pêche.

### 5 CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS

Le **14 décembre 2009**

Le *VINCENT SEBASTIEN* appareille de Port-en-Bessin pour une marée de six jours.

Le **18 décembre 2009**

A **04h20**, alors que le navire se trouve à 26 milles dans le Nord-Ouest d'Antifer, le matelot de quart réveille le patron et l'équipage pour virer le chalut. Les funes du chalut sont virées, les panneaux démaillés. Au moment de virer le chalut sur l'enrouleur, l'équipage signale au patron la disparition d'un matelot. Personne ne l'a vu chuter.



La manœuvre d'enroulement du chalut est délicate, car ce dernier est lourd. Pendant ce temps, l'équipage scrute la mer et aperçoit le matelot à une centaine de mètres sur l'arrière du navire. Le patron bat en arrière et se rapproche du naufragé, qui flotte et semble inconscient. Le ressac le repousse.

Une deuxième tentative est infructueuse : un violent paquet de mer submerge l'arrière du navire et écarte le naufragé, qui disparaît peu après.

A **05h00**, le patron du *VINCENT-SEBASTIEN* informe le CROSS Jobourg.

A **05h10**, l'hélicoptère de service public GX de la Marine Nationale est mis en œuvre.

A **05h20**, mise en oeuvre de la vedette SNS *CAP FAGNET*.

A **05h30**, les navires de commerce *STOLT KITE*, *STEINHEIM*, *LS JAMIE* et *AEGEAN BREEZE* se déroutent (HPA environ 1 heure).

A **05h40**, les navires de pêche *L'EUROPE*, *SOUVIENS-TOI* et *PERE DANIEL* se déroutent.

A **06h17**, le navire *LS JAMIE* repère une bouée à la position 50°04,9'N, 0003°03, 7'W.

A **07h19**, l'hélicoptère de la Sécurité Civile DRAGON 76 est mis en œuvre.

A **12h34**, les recherches dirigées sont suspendues.

## 6 FACTEURS DU SINISTRE

La méthode retenue pour cette analyse a été celle utilisée par le BEAmer 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 255 (84).

Les facteurs en cause ont été classés dans les catégories suivantes :

- **facteurs naturels ;**
- **facteurs matériels ;**
- **facteur humain ;**
- **autres facteurs.**

Dans chacune de ces catégories, les enquêteurs du *BEA*mer ont répertorié les facteurs possibles et tenté de les qualifier par rapport à leur caractère :

- **certain, probable ou hypothétique ;**
- **déterminant ou aggravant ;**
- **conjoncturel ou structurel ;**

avec pour objectif d'écartier, après examen, les facteurs sans influence sur le cours des événements et de ne retenir que ceux qui pourraient, avec un degré de probabilité appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits. Ils sont conscients, ce faisant, de ne pas répondre à toutes les questions suscitées par ce sinistre. Leur objectif étant d'éviter le renouvellement de ce type d'accident, ils ont privilégié, sans aucun *a priori*, l'analyse inductive des facteurs qui avaient, par leur caractère structurel, un risque de récurrence notable.

## **6.1 Facteurs naturels**

Les conditions météorologiques sont difficiles : vent de Nord-Nord-Ouest 40 nœuds, mer force 5, visibilité 10 milles, plafond 800 mètres.

La température de l'eau de mer est de 8°C, celle de l'air de 1,5°C.

Ces conditions réduisent d'autant les chances de survie d'un homme à la mer sans équipement individuel de flottabilité.

## **6.2 Facteurs matériels**

Les enquêteurs du *BEA*mer n'ont constaté aucune anomalie au plan technique. A noter toutefois que la visibilité vers l'arrière, depuis le poste de commande des treuils en timonerie, est réduite. Il existe par ailleurs un système de vidéo surveillance au niveau des panneaux bâbord et tribord.

Le fait que la chute à la mer n'ait été détectée que tardivement, malgré cet équipement, a également accru le temps nécessaire à la récupération.



Poste de commande des treuils



Vue sur la plage arrière depuis le poste de commande des treuils

## 6.3 Facteur humain

### 6.3.1 Chute à la mer

En l'absence de témoin direct, il n'a pas été possible de déterminer la cause précise de la chute à la mer. Aucun élément matériel n'ayant été relevé, l'hypothèse la plus plausible demeure la conjonction d'une posture sur le pont, associée aux mauvaises conditions météorologiques.

La conjoncture économique et la situation de l'armement ont pu inciter le patron à travailler malgré des conditions météo difficiles. Ceci constitue un **facteur sous-jacent** de l'accident.

### 6.3.2 Absence de port du VFI

Le matelot disparu, comme d'ailleurs tous les autres membres d'équipage, ne portait pas de VFI, contrairement à la réglementation, compte tenu des circonstances (action de pêche, mauvaises conditions). Ceci constitue un **facteur aggravant** des conséquences de l'accident.

## 6.4 Autre facteur

Le navire ne disposait pas, au moment de l'accident, d'un Document Unique de Prévention, précisant les risques liés aux opérations de pêche et aux mesures de prévention correspondantes.

# 7 RECOMMANDATIONS

Le BEA mer recommande :

A l'Administration chargée de la sécurité des navires :

- 7.1** De rendre obligatoire, à bord des navires de pêche de 12 à 24 mètres, un équipement spécifique de remontée à bord d'homme à la mer associé à un détecteur de chute.

Le *BEA*mer rappelle :

### Aux patrons et armateurs des navires de pêche :

- 7.2** Que les contraintes économiques ne doivent pas conduire à mettre en jeu la sécurité de l'équipage.
- 7.3** L'obligation de porter le VFI dans les situations prévues par le décret n°2007-1227 du 21 août 2007.
- 7.4** L'obligation d'élaborer un Document Unique de Prévention en associant l'équipage à sa rédaction et à sa mise en œuvre (revue annuelle).

# **LISTE DES ANNEXES**

**A. Décision d'enquête**

**B. Cartographie**

**Décision d'enquête**

### D É C I S I O N

**Le Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer ;**

- Vu la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative aux enquêtes techniques après événements de mer ;
- Vu le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;
- Vu le décret du 09 septembre 2008 portant délégation de signature (Bureau d'enquêtes sur les événements de mer) ;
- Vu le décret du 09 juin 2008 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu le SITREP SAR 549 établi le 18 décembre 2009 par le CROSS Jobourg ;

### D E C I D E

**Article 1 :** En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte concernant la chute à la mer d'un marin du chalutier *VINCENT-SEBASTIEN* survenue le 18 décembre 2009 au large du Cap d'Antifer.

**Article 2 :** Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que ces événements comportent pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment le titre III de la loi sus-visée et la résolution MSC.255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

Pour le Ministre et par délégation  
le Directeur du BEAmer par intérim  
Germain VERLET



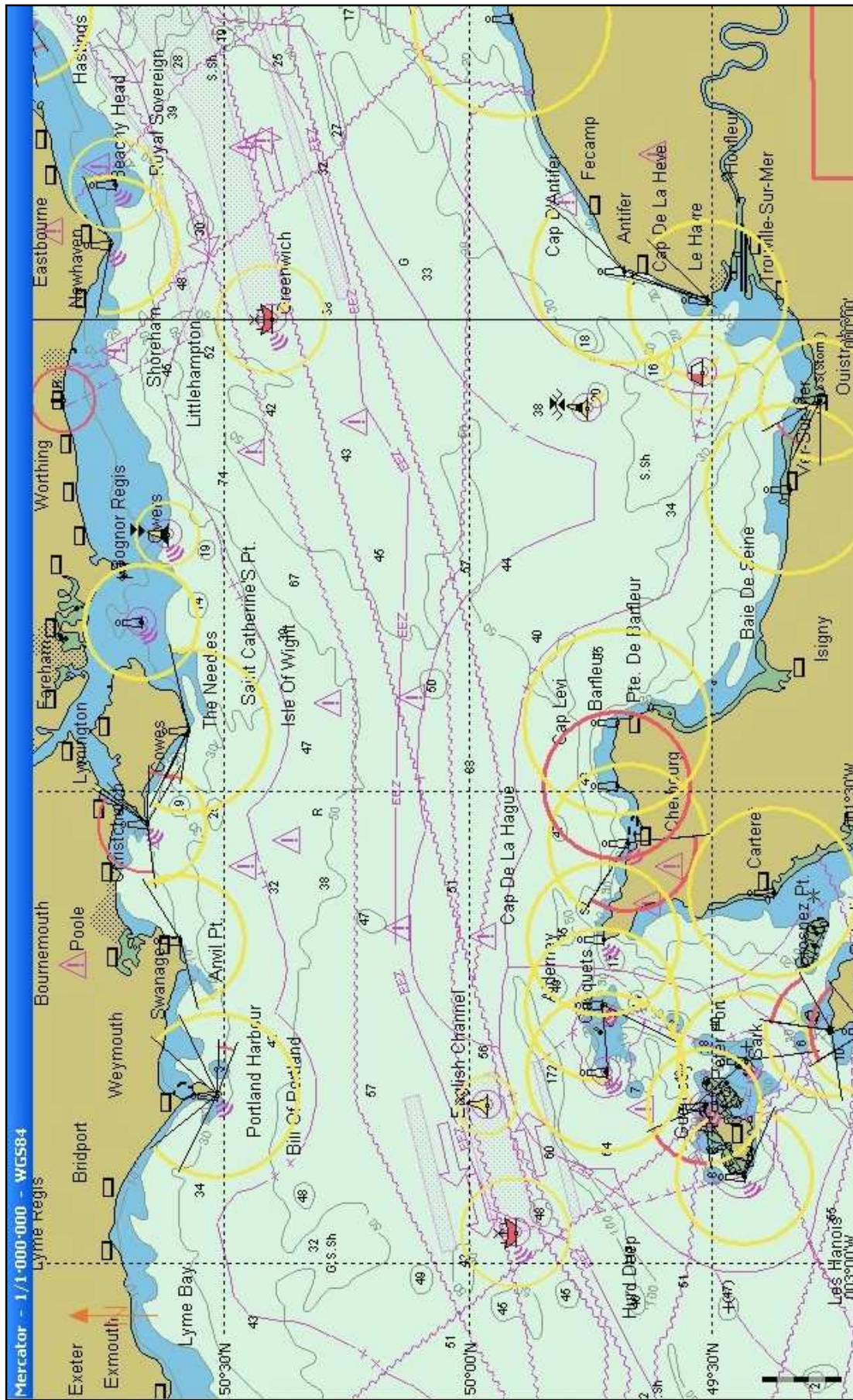
Ministère de l'Écologie,  
de l'Énergie,  
du Développement durable,  
et de la Mer

BEAmer

Tour Pascal B - Antenne Voltaire  
92055 LA DEFENSE CEDEX  
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24  
télécopie : 33 (0) 1 40 81 38 42  
Bea-Mer@developpement-durable.gouv.fr



**Cartographie**











Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer  
En charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

## Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Tour Pascal B – Antenne Voltaire - 92055 La Défense cedex  
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42  
[www.beamer-france.org](http://www.beamer-france.org)  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)

