



Rapport d'enquête technique

MASSABIELLE

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport d'enquête technique

DISPARITION

D'UN MARIN EMBARQUE SUR LE NAVIRE

MASSABIELLE

**SURVENU LE 27 AVRIL 2005
A L'OUEST DE GUERNESEY**

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 du "Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer" Résolutions n°A 849 (20) et A 884 (21) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) des 27/11/97 et 25/11/99.

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

1	CIRCONSTANCES	Page 6
2	CONTEXTE	Page 6
3	NAVIRE	Page 6
4	EQUIPAGE	Page 7
5	CHRONOLOGIE	Page 7
6	FACTEURS DU SINISTRE	Page 9
7	RECOMMANDATIONS	Page 11

ANNEXES

- Décision d'enquête
- Dossier navire
- Cartographie
- Dossier météorologique

Liste des abréviations

CROSS	:	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
GM	:	Distance Métacentrique
kW	:	Kilowatt
OMI	:	Organisation Maritime Internationale
SITREP	:	SITuation REPort
SNS	:	Société Nationale de Sauvetage
SNSM	:	Société Nationale de Sauvetage en Mer
TU	:	Temps Universel
tx	:	Tonneaux
VFI	:	Vêtement à Flotabilité Intégrée
VHF	:	Radio Très Haute Fréquence (<i>Very high frequency</i>)

1 CIRCONSTANCES

Dans la nuit du 26 au 27 avril 2005, le *MASSABIELLE* est en pêche à la coquille Saint-Jacques à l'Ouest de Guernesey ; lors des opérations de virage des engins et de l'embarquement d'une drague, un des matelots perd l'équilibre et tombe à la mer.

La manœuvre effectuée par le patron pour tenter de le repêcher s'avère vaine ; les recherches entreprises sitôt l'alerte donnée sont demeurées infructueuses.

2 CONTEXTE

Le *MASSABIELLE* est un navire de pêche artisanale appartenant en totalité à un armateur de Granville qui a confié le commandement de cette unité à l'un de ses fils.

Immatriculé à Cherbourg sous le n° 338276, le navire est armé à la pêche côtière et pratique alternativement la pêche au chalut de fond et la drague des coquilles Saint-Jacques sur les gisements de la Manche Ouest, à partir du mois d'octobre, jusqu'à la fin avril.

3 NAVIRE

Le *MASSABIELLE* est un navire à coque en bois, construit en 1976, dont les principales caractéristiques sont les suivantes :

- Longueur hors tout : 15,20 m ;
- Largeur : 5,14 m ;
- Creux : 2,28 m ;
- Jauge brute : 29,96 Tx.

Il est propulsé par un moteur diesel d'une puissance de 243 kW.

Au moment des faits, le navire était à jour de ses visites réglementaires. La dernière visite annuelle de sécurité avait été effectuée le 17 septembre 2004, à l'issue de laquelle le permis de navigation en 3^{ème} catégorie avait été renouvelé (validité jusqu'au 16 septembre 2005).

Le *MASSABIELLE* avait à bord 3 dragues à bâton (dites « dragues anglaises » ou « dragues à roulettes »), le matériel de pêche au chalut (filets et panneaux) ayant été débarqué.

4 EQUIPAGE

Le *MASSABIELLE* est armé par un équipage de 3 hommes.

Le **patron**, âgé de 31 ans est titulaire des certificats de capacité (1997), de motoriste à la pêche (1996) et du certificat restreint d'opérateur (2004).

Il a commencé à exercer la fonction de patron de ce navire à partir de juillet 2004.

Les **deux matelots**, âgés de 36 et 29 ans sont titulaires respectivement du certificat de capacité (1988) et du certificat d'initiation nautique (2002).

Les trois hommes étaient à jour de leur visite médicale d'aptitude.

La décision d'effectif, présentée le 16 mai 2002 par l'armateur et visée par les Affaires Maritimes, prescrivait un équipage de trois hommes pour la pêche au chalut, et de quatre pour le draguage des coquilles Saint-Jacques.

Selon le patron, il était cependant fréquent, en fin de campagne des coquilles Saint-Jacques, que l'équipage soit ramené à trois hommes, notamment à cause de difficultés locales de recrutement.

5 CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS

- **Lundi 25 avril 2005** : le *MASSABIELLE* appareille de Port en Bessin, afin de pêcher la coquille Saint-Jacques sur la zone des Hanois (dans l'Ouest de l'île de Guernesey).
- **12h15** : les dragues sont mises à l'eau. Le navire remorque trois dragues à bâton à une vitesse comprise entre 2 et 2,5 nœuds. Chaque trait dure environ **1 heure 40** ; les dragues sont alors virées et vidées sur le pont puis refilees pour le trait suivant. Pendant le trait, les matelots trient et rangent les coquilles du trait précédent, le patron

restant aux commandes du navire dans la passerelle ; ce rythme d'activité est maintenu sans discontinuer.

Mercredi 27 avril

- **À 00h15 :** (il s'agit du 18^{ème} trait), le patron vire la première des trois dragues, les deux autres étant encore à l'eau ; les opérations de virage puis de vidage des sacs requièrent la présence sur le pont du patron qui doit alors quitter la passerelle.
- Un des matelots se trouve aux commandes des treuils, le deuxième ayant pour tâche de fixer le croc à la chaîne qui permet de soulever les poches de la drague pour les vider (voir schémas faits par le Centre de Sécurité). En voulant effectuer cette opération, le matelot prend appui sur le bâton de la drague et se penche par dessus la lisse pour prendre la chaîne ; à cet instant, la drague, alourdie par les roches contenues dans les sacs, et qui ne semble pas retenue, repart en arrière entraînant à la mer le matelot qui ne peut se dégager.
- Selon les témoins, lorsque le corps du matelot réapparaît à la surface après que la drague ait été revirée, celui-ci semble inanimé la face dans l'eau.
- Le patron remonte à la passerelle et met le moteur en arrière pour tenter de s'en rapprocher, malgré le risque de prendre un câble dans l'hélice, mais le corps disparaît dans l'obscurité.
- L'alerte est donnée par le patron, sur la voie 16 de la VHF, au CROSS Jobourg qui fait déclencher les recherches par tous les moyens nautiques et aériens (navires sur zone, frégate allemande, vedette de sauvetage de Guernesey, vedette SNSM de Loguivy, vedette des douanes, hélicoptère Dauphin, avion Falcon).
- **À 12h30** les recherches sont interrompues sans que le corps du marin ait été retrouvé.
- **À 13h00 :** le *MASSABIELLE* rentre à Granville.

6 DETERMINATION & DISCUSSION DES FACTEURS DU SINISTRE

La méthode retenue pour cette détermination a été celle utilisée par le *BEA*mer pour l'ensemble de ses enquêtes, conformément à la résolution OMI A849-20 modifiée par la résolution A884-21.

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

facteurs naturels ;

facteurs matériels ;

facteur humain.

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'écarter, 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

Durant la nuit du 26 au 27 avril, la météo sur zone était relativement clémente, le vent de Sud-Ouest force 4 et la mer peu agitée.

Par conséquent, les contraintes naturelles ne sont pas retenues comme **facteur déterminant**.

6.2 Facteurs matériels

Le *MASSABIELLE* n'a pas subi d'avaries, aucun appareil n'est tombé en panne et il n'y a pas eu de rupture de chaîne, de câble ou de cordage... au niveau des engins de pêche.

Il en ressort que l'accident n'est pas imputable à une cause matérielle.

6.3 Facteur humain

Même alourdie par la présence de cailloux dans les sacs, la drague remontée à bord n'aurait normalement pas dû repartir à la mer. Il semble avoir eu, au cours de la manœuvre du train de pêche, une erreur ou une faute d'inattention qui constituerait un **facteur déterminant** de l'accident.

Le fait que le matelot disparu soit monté de lui-même sur la drague en se penchant pour mettre le croc sur la chaîne de vidage, alors que ses collègues lui ont crié de dégager lorsqu'elle est repartie, constitue un **facteur aggravant**. Cette pratique serait assez fréquente avec ce type de drague.

D'autre part, comme indiqué ci-dessus, l'effectif du navire aurait dû être de quatre hommes, la durée des séjours à la mer étant par ailleurs limitée à 24 heures.

Or, l'accident s'est produit lors du 18^{ème} trait à la 36^{ème} heure de pêche, soit 48 heures après le départ de Port en Bessin. Il est clair qu'avec un équipage réduit à trois hommes et un temps de pêche dépassant largement les 24 heures, la fatigue constitue un autre **facteur aggravant** de l'accident, les temps de sommeil, extrêmement brefs, ne pouvant être pris que durant les traits, une fois terminé le tri du trait précédent.

Après la chute à la mer du matelot, avec seulement deux hommes, dont le patron à la passerelle pour la manœuvre et pour donner l'alerte, la récupération de la victime devenait difficile.

Concernant l'effectif, deux remarques :

- La décision d'effectif du *MASSABIELLE*, datant du 16 mai 2002, n'était signée que de l'armateur ; néanmoins, le patron actuel, ayant pris ses fonctions en 2004, a dû, ou aurait dû, en avoir connaissance.

- Cette décision indique que le navire est armé à la « petite pêche » (ce qui justifie la limitation à 24 heures des séjours à la mer).

Mais, le 18 septembre 2002, l'armateur a fait modifier le mode d'armement en passant en « pêche côtière », ce qui permet des marées de 96 heures ; l'actuel patron se fondant sur cette modification en a déduit qu'il pouvait rester plus de 24 heures à la mer.

Deux autres points sont enfin à retenir :

- L'absence de la bouée couronne munie d'un feu à retournement, qui aurait pu être jetée immédiatement à la mer dès la chute du matelot (la présence à bord de ce matériel avait pourtant été notée lors de la visite annuelle du 17 septembre 2004). Cela ne semble pas avoir eu d'influence dans le cas présent mais cela aurait pu être important, notamment si la vitesse avait été supérieure ou la visibilité différente.
- Le fait que la victime ne portait pas de VFI.

Même si leur absence n'est pas directement à l'origine de l'accident, l'utilisation de ces deux équipements aurait probablement pu en limiter les conséquences.

7 RECOMMANDATIONS

7.1 D'autres accidents du même type ayant eu lieu, le *BEA*mer a lancé une étude sur ce mode de pêche. Il recommande aux organisations professionnelles concernées de contribuer pleinement à sa réalisation et après publication de l'étude à la recherche de solutions appropriées.

7.2 Une nouvelle fois, le *BEA*mer a constaté que l'équipage ne portait pas de vêtement à flottabilité intégrée (VFI). A nouveau, il en recommande avec insistance leur utilisation à la mer.

7.3 Le *BEA*mer rappelle l'utilité des dispositifs de sauvetage embarqués tels que les bouées couronnes munies de feu à retournement et recommande leur utilisation systématique et effective.

7.4 En ce qui concerne les effectifs, le *BEA*mer rappelle qu'il y a lieu de s'assurer que les décisions sont à jour, et qu'elles sont effectivement respectées.

Toute mutation de propriété, changement de mode d'armement, de patron, visite de sécurité devrait donner lieu à une vérification de ce point, l'attention des patrons est attirée sur leur responsabilité à cet égard.

LISTE DES ANNEXES

- A. Décision d'enquête**
- B. Dossier navire**
- C. Cartographie**
- D. Dossier météorologique**

Décision d'enquête



DÉCISION

Le directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de 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 l'arrêté ministériel du 17 février 2004 portant nomination du Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu l'arrêté ministériel du 24 février 2004 portant délégation de signature au Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer ;
- Vu le compte rendu d'événement de mer établi par le Centre de Sécurité des Navires Manche-Calvados – Antenne de Cherbourg le 9 mai 2005 ;

DÉCIDE

Article 1 : En application de l'article 14 de la loi sus-visée, une enquête technique est ouverte sur la disparition en mer le 27 avril 2005 à 15 milles nautiques dans l'Ouest de l'île de Guernesey, d'un marin embarqué sur le navire « MASSABIELLE » immatriculé à Cherbourg.

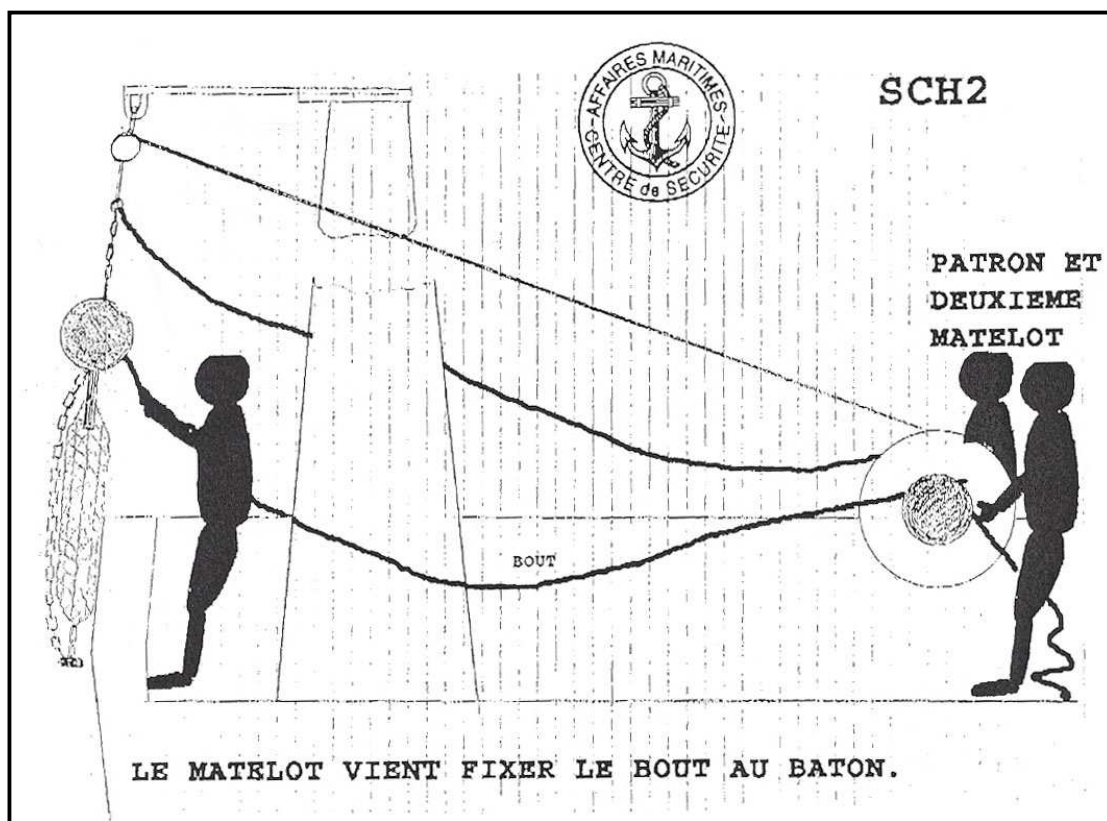
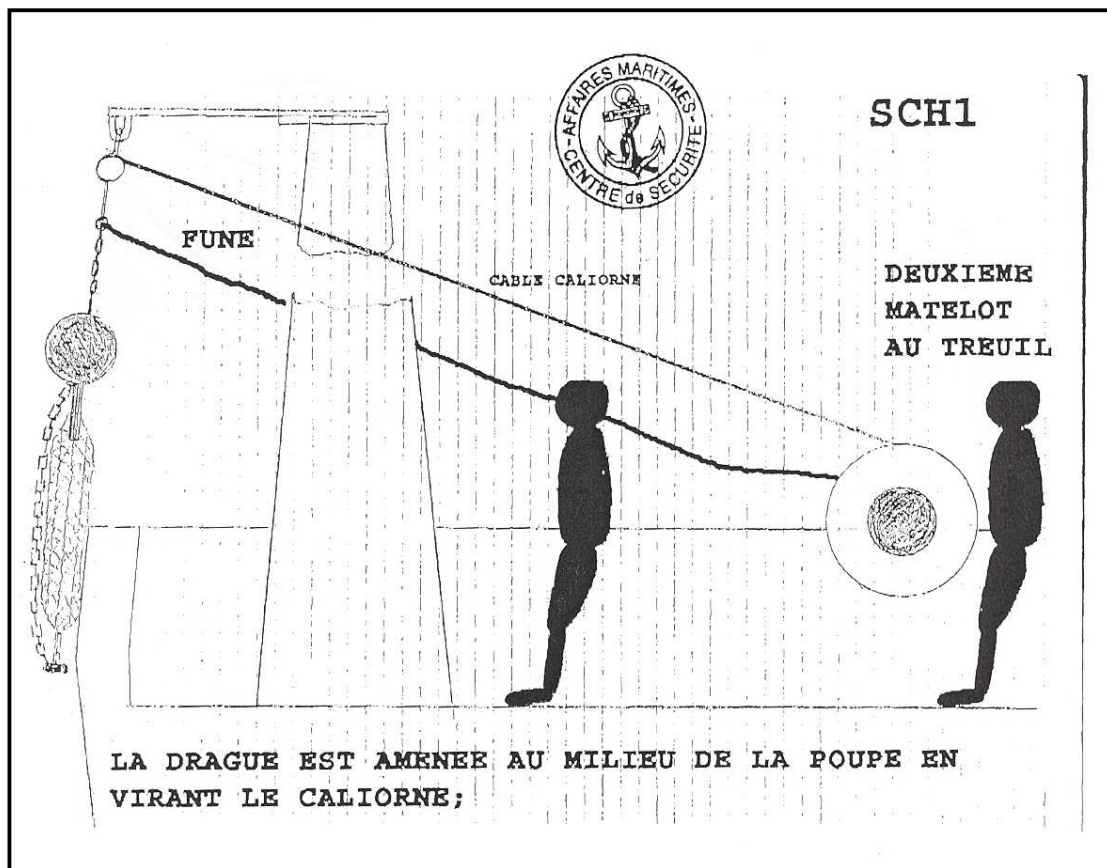
Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que ces événements comportent pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables et notamment la résolution A.849 (20).

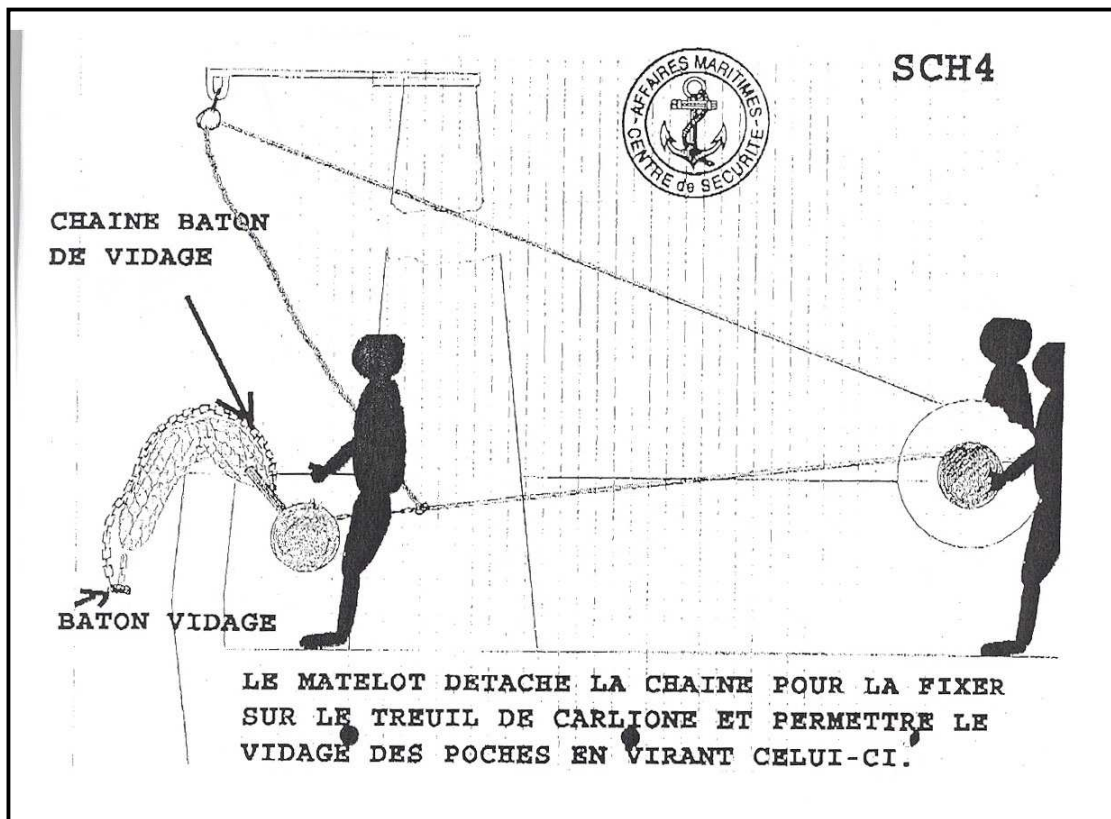
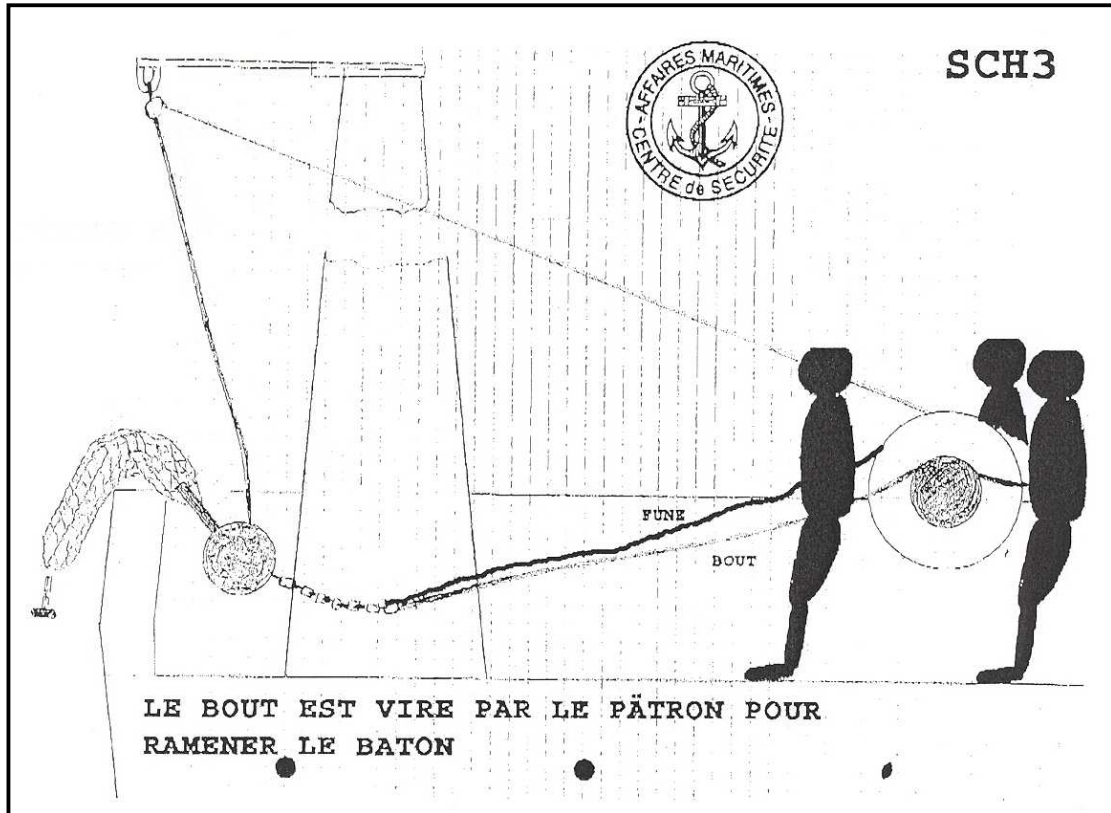


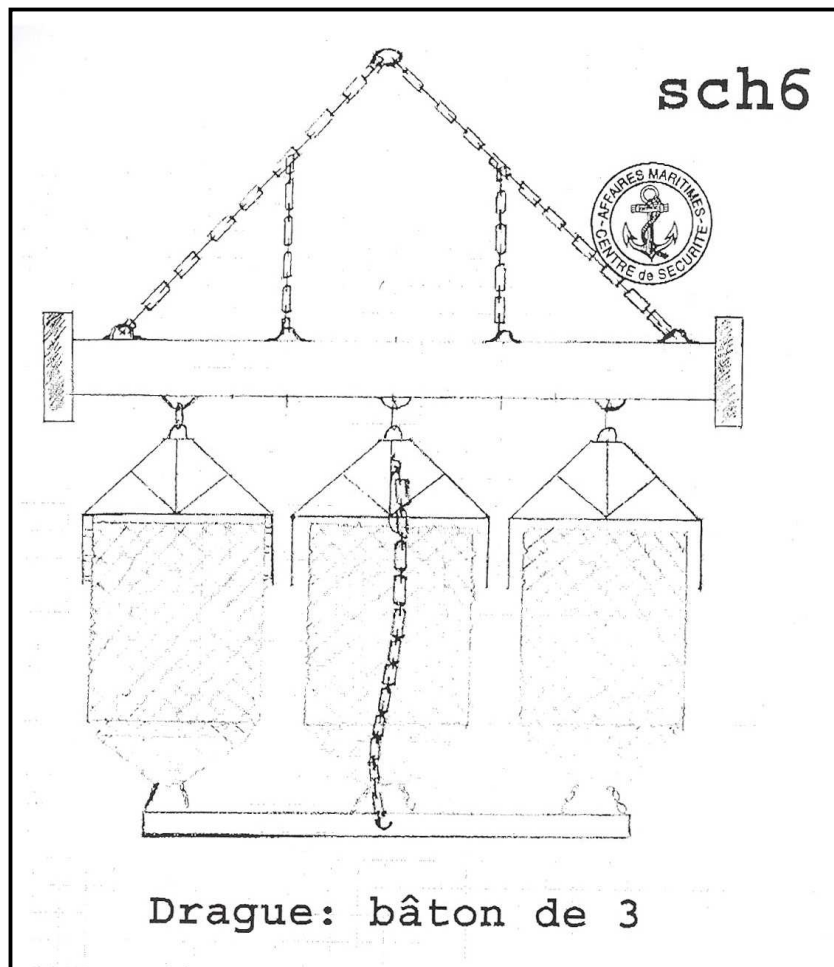
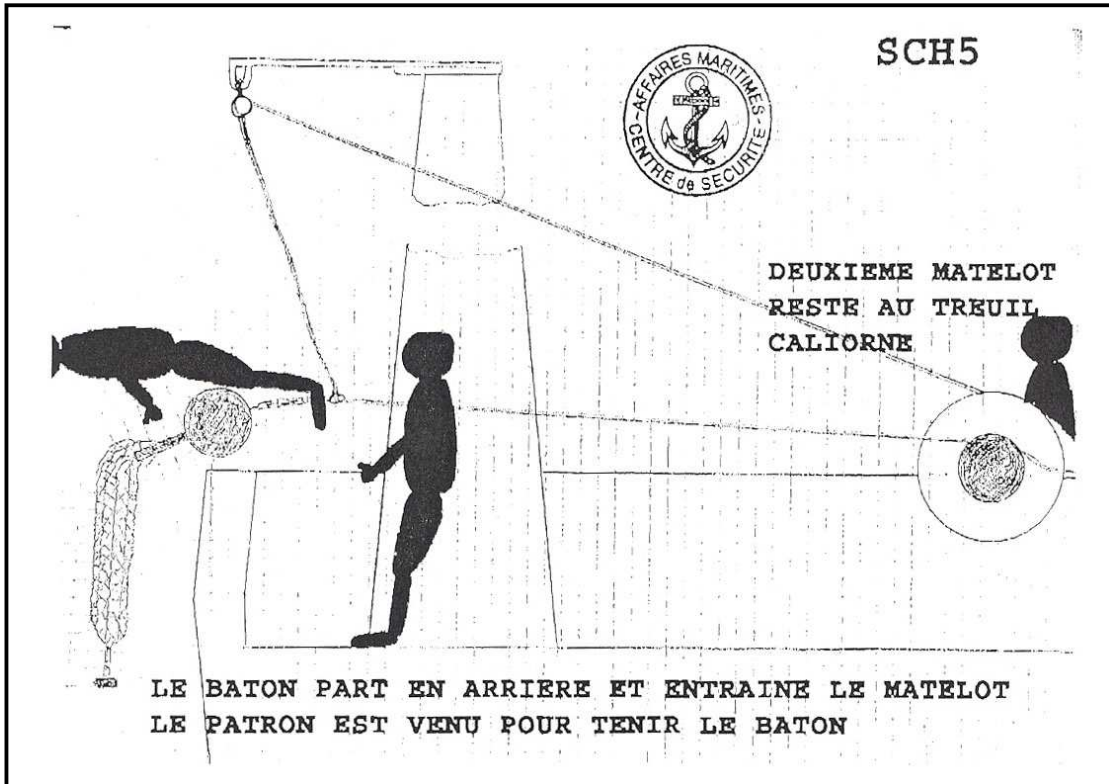
L'administrateur en chef
de 1^{ère} classe des affaires maritimes
Jean-Marc SCHINDLER
Directeur du BEAmer

Dossier navire

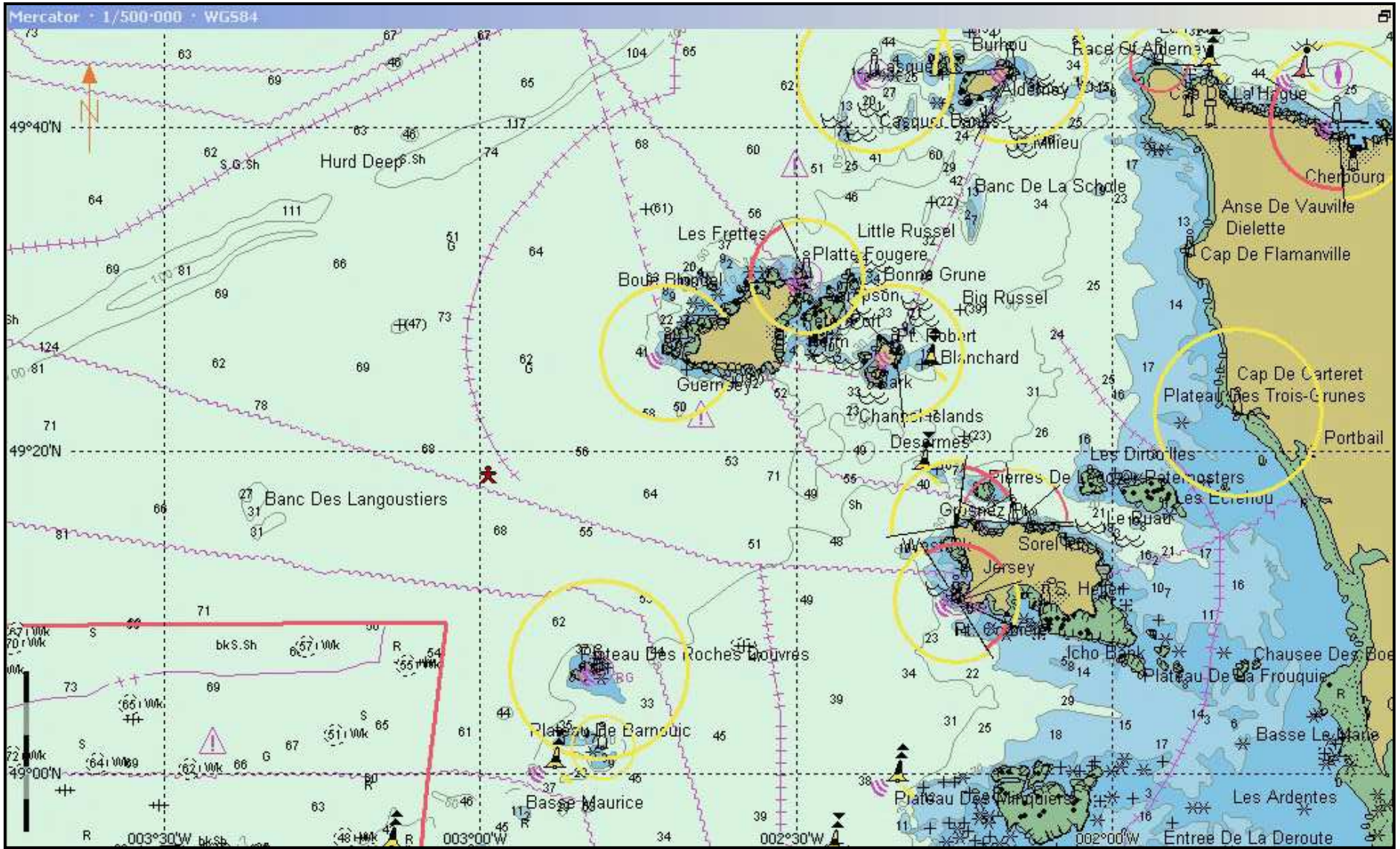




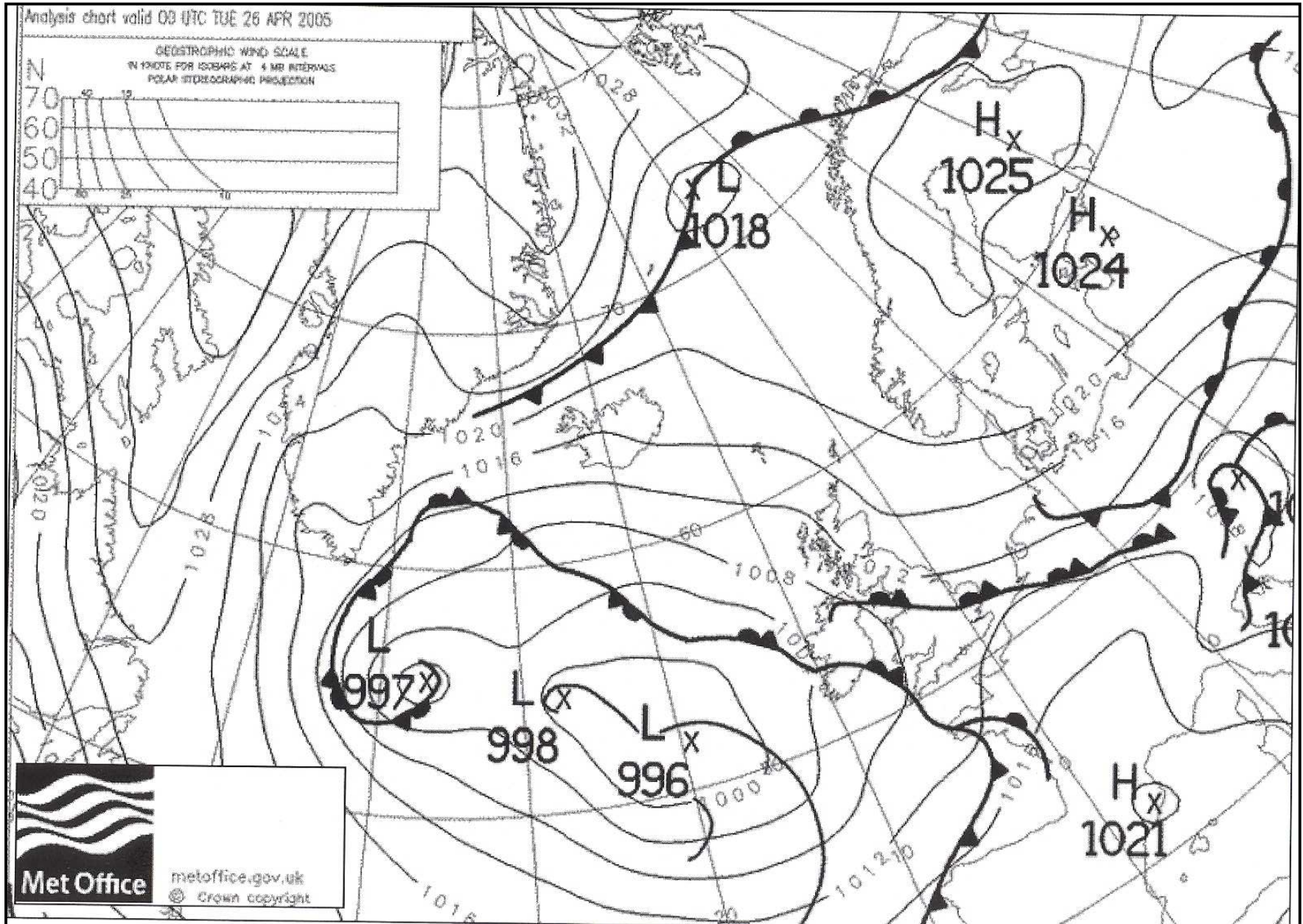




Cartographie



Dossier Météorologique





Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

**Tour Pascal B 92055 LA DEFENSE CEDEX
T : + 33 (0) 140 813 824 / F : +33 (0) 140 813 842
Bea-Mer@equipement.gouv.fr
www.beamer-france.org**