

RAPPORT D'ENQUÊTE

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer



BLESSURE AU DOS D'UN PASSAGER SUR :
L'AVVENTURA ET LE SANTA REGINA
EN AVRIL 2024 SUR LES COTES DE CORSE

RAPPORT PUBLIE : AOUT 2025



AVERTISSEMENT

Le présent rapport a été établi conformément aux dispositions du Code des transports, notamment ses articles L.1621-1 à L.1622-2 et R.1621-1 à R.1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer, un accident ou un incident de transport terrestre et portant les mesures de transposition de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes ainsi qu'à celles du « Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents » de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), et du décret n° 2010-1577 du 16 décembre 2010 portant publication de la résolution MSC 255(84) adoptée le 16 mai 2008.

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

Ce rapport n'a pas été rédigé, en ce qui concerne son contenu et son style, en vue d'être utilisé dans le cadre d'actions en justice.

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 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.

Table des matières

1.	INFORMATIONS FACTUELLES	4
1.1	CONTEXTE	4
1.2	SUR L'AVVENTURA	5
1.3	SUR LE SANTA REGINA	10
2.	ANALYSE	14
2.1	Blessure au dos	15
2.2	Briefing.....	16
2.3	Position et emplacement des passagers.....	18
2.4	Sièges	20
3.	CONCLUSIONS.....	21
4.	ENSEIGNEMENTS	22
5.	ANNEXES	23
	LISTE DES ABRÉVIATIONS	23
	CARTOGRAPHIE AVVENTURA	24
	CARTOGRAPHIE SANTA REGINA	25
	DÉCISION D'ENQUÊTE	26

1. INFORMATIONS FACTUELLES

1.1 CONTEXTE

Deux accidents semblables ayant eu lieu le même jour, le BEAmer a ouvert une enquête pour les deux événements (une blessure au dos sur un passager situé à la même position ; sur le siège le plus à l'avant du navire).

L'activité de promenade des passagers sur des navires a évolué au cours des dernières années. Les excursions sur des navires plutôt de petite taille et avec un nombre restreint de passagers se sont développées. Dans un premier temps les excursions sur ces navires étaient essentiellement consacrées à une croisière plus sportive, à l'heure actuelle ce sont plutôt des excursions dédiées à l'observation des paysages, de la faune, de la flore, éventuellement dans des réserves.

Les navires NUC (Navire à Utilisation Commerciale) sont donc devenus plus nombreux et on les trouve maintenant sur tout le littoral.

Ce sont des navires de plaisance professionnelle dont la longueur de coque est inférieure ou égale à 24 m et sont réglementés par la division 241.

Dans la définition du NUC, sont précisés en particulier :

- Le navire est placé sous la responsabilité de l'armateur ou de son représentant, le capitaine,
- Le navire effectue une navigation touristique ou sportive, à l'exclusion de toute exploitation d'une ligne régulière ;
- le nombre de passagers est limité à 12 sur les navires à moteur et en navigation internationale, quel que soit le type de navire.

1.2 SUR L'AVVENTURA



Figure 1 - NUC Avventura

→ Nom	: Avventura
→ Immatriculation	: AJ 938091
→ Longueur hors-tout	: 11.70 m
→ Largeur hors-tout (B)	: 3,15 m
→ Jauge brute (UMS)	: 3.25
→ Propulsion	: 441 kW
→ Coque	: Plastique
→ Année de construction	: 2021
→ Genre de navigation	: Navigation côtière

Le navire est de type semi-rigide, c'est un navire correspondant à la réglementation NUC et donc à la Division 241 (Navires de plaisance de longueur de coque inférieure ou égale à 24 mètres, à utilisation commerciale).

La propulsion est réalisée par deux moteurs hors-bord de 300 ch (220 kW). La vitesse d'exploitation est limitée à 20 nœuds.

Les passagers au nombre de 12 sont situés sur l'avant de la console du pilote. Installés à deux par banquette sur 6 rangées. Toutes les assises sont orientées vers l'avant.

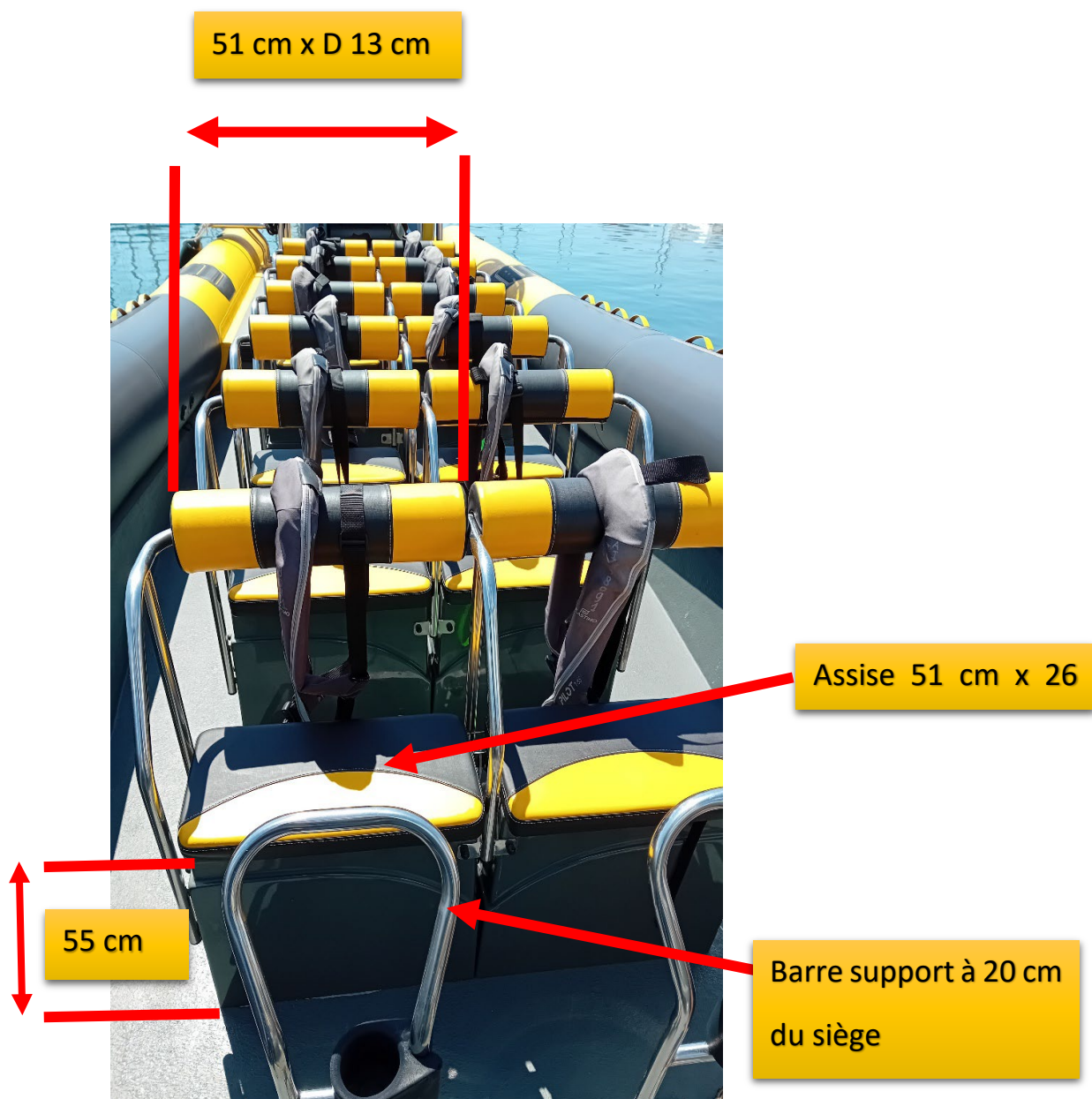


Figure 2 - Sièges de l'Avventura -vue de l'avant

Equipage

Le capitaine est âgé de 59 ans et navigue depuis 1981.

Dans un premier temps sur la pilotine au service de pilotage de Marseille puis sur des navires de commerce au service général.

Il est titulaire du brevet de capitaine 200 et du mécanicien 250 kW¹.

Il est embarqué comme capitaine sur des navires de promenade depuis 2021.

Il possède ses certificats STCW et son aptitude médicale est à jour.

Les capitaines sont affectés sur un navire pour la saison et ont un contrat de saisonnier du 1^{er} avril au 30 septembre.

Ils sont en charge du petit entretien et nettoyage de leur bateau.

Le jour de l'événement, un deuxième capitaine en formation est à bord.

Exploitation

La compagnie dispose de quatre bateaux dont deux semi-rigides. Les deux semi-rigides sont plutôt exploités pour des excursions durant la demi-journée. L'excursion s'appelle « nature et découverte » et consiste en une promenade pour découvrir la faune, la flore et les paysages de Porto-Vecchio jusqu'aux îles Lavezzi et retour.

L'excursion dure environ 4h avec un départ le matin ou l'après-midi.

Le nombre maximal de passagers est de 12 conformément à la réglementation. Afin d'assurer une rentabilité commerciale à l'activité, le nombre minimal de passagers est de 8.

Selon l'équipage, les transits s'effectuent à la vitesse maximale de 20 nœuds et plusieurs arrêts sont prévus lors de l'excursion pour commentaires et explications du capitaine mais aussi pour un arrêt « casse-croûte » et baignade aux Lavezzi.

Les passagers peuvent réserver leur place pour une excursion par internet sur le site de la compagnie ou directement au guichet situé sur le quai. S'ils ont réservé leur excursion à distance, ils doivent passer également par le guichet avant leur embarquement.

¹ Tableau IV.-Titres permettant d'exercer des fonctions à la machine à bord de tout navire de l'annexe II du Décret n° 2015-723 du 24 juin 2015

Les titulaires du brevet de mécanicien 250 kW et du brevet de capitaine 200 peuvent également exercer les fonctions définies dans le présent tableau à bord des navires de longueur hors tout inférieure à 12 mètres, effectuant dans les eaux territoriales un service en mer de moins de douze heures et équipés de deux moteurs hors-bord d'une puissance propulsive inférieure à 250 kW chacun et permettant d'assurer la vitesse de sécurité du navire.

Dans la pratique de la compagnie, l'armateur vérifie en permanence l'évolution de la météo trois jours avant l'excursion et la suit jusqu'au dernier moment. Il arrive qu'il annule l'excursion pour cause de mauvaise météo, les passagers sont alors remboursés. Cette décision est souvent prise conjointement avec le capitaine qui peut également décider de ne pas assurer la rotation ou alors d'inverser le sens de celle-ci.

Préalablement à l'embarquement des passagers et une fois l'excursion validée, le capitaine assure la propreté du bateau, dispose les VFI adultes et enfants et prépare le bateau.

Les passagers sont alors rassemblés sur le quai, où après un passage au guichet, ils peuvent embarquer. Les enfants sont installés sur l'arrière, les autres passagers se placent librement.

Exposé

(Voir cartographie en annexe)

Le dimanche 28 avril, le capitaine a préparé le navire avant l'accueil des passagers et prévu le nombre de VFI. Il les a disposés sur les sièges et à 13h15 les passagers embarquent.

Les passagers s'installent à bord librement. Le capitaine indique aux passagers comment s'utilise leur VFI et leur demande de les enfiler, l'AVVENTURA appareille vers 13h30. Dès la sortie du chenal, le capitaine affirme avoir stoppé et demandé aux passagers s'ils ont des problèmes de dos. Il leur a également indiqué comment se comporter en anticipant les vagues.

Aucun des passagers ne lui a signalé avoir de problèmes de santé. Le capitaine a alors expliqué le déroulé de l'excursion et fait des commentaires touristiques sur Porto-Vecchio.

Selon la blessée, cette partie du briefing n'a pas été évoquée par le capitaine.

Le navire fait alors en route vers les îles Cerbicale, à environ un quart d'heure. Le capitaine stoppe de nouveau pour donner des explications concernant le lieu.

Puis direction le sud vers Cavallo à environ 12 milles en longeant la côte. Le vent est d'ouest force 3 à 4 (10 à 15 nœuds), la houle est de 0,80 m.

Vers 14h45, arrivée aux Lavezzi où il s'amarré sur la bouée du parc. L'échelle de bain est disposée, le capitaine sert une collation et donne des explications sur l'histoire, la faune et la flore du lieu.

L'escale dure 45 minutes. Le vent a tourné, il est maintenant d'est. Après cette pause les passagers qui étaient sur l'avant échangent leur place avec les passagers de l'arrière.

Pour le retour, à la sortie de la passe des Lavezzi, à une vitesse de 8 nœuds, l'AVVENTURA passe entre Cavallo et la côte afin de s'abriter du vent d'est.

Le navire prend une vague de face d'environ un mètre et tombe dans le creux. La dame qui est située à droite sur la banquette de l'avant lève la main. Le capitaine stoppe, le capitaine en formation va la voir et celle-ci lui signale qu'elle a mal au dos. Il la ramène au poste de pilotage où elle restera avec le capitaine jusqu'à son débarquement.

À 15h51, le capitaine en formation appelle le CROSS au téléphone pour signaler un blessé à bord et son déroutement vers Bonifacio.

À 16h00, l'AVVENTURA se présente dans le goulet de Bonifacio. À 16h11 le VSAV attend la blessée à quai.

À 17h30 la blessée est prise en charge à la clinique de l'Ospedale de Porto-Vecchio.

1.3 SUR LE SANTA REGINA



Figure 3 - NUC Santa Regina

→ Nom	: Santa Regina
→ Immatriculation	: BA 935895
→ Longueur hors-tout	: 9.84 m
→ Largeur hors-tout (B)	: 3,5 m
→ Jauge brute (UMS)	: 7,5
→ Propulsion	: 441 kW
→ Coque	: Polyester époxy
→ Année de construction	: 2019
→ Genre de navigation	: Navigation côtière

Le navire est de type coque ouverte, c'est un navire correspondant à la réglementation NUC et donc à la Division 241 (Navires de plaisance de longueur de coque inférieure ou égale à 24 mètres, à utilisation commerciale).

La propulsion est réalisée par deux moteurs hors-bord de 300 ch (220 kW). La vitesse d'exploitation est limitée à 20 nœuds pour des raisons économiques.

Les passagers au nombre de 12 sont situés sur l'avant de la console du pilote. Installés à deux par banquette, 6 passagers sur tribord et 6 passagers sur bâbord. Toutes les assises sont orientées vers l'avant.



Figure 4 - Sièges du Santa Regina - Vue de l'avant

Equipage

Le capitaine est âgé de 61 ans et a effectué une première partie de carrière dans le convoyage et en skippant des voiliers.

Il est titulaire du brevet patron plaisance à la voile.

Transformé en capitaine 200, son brevet lui permet de commander des NUC.

Il exerce cette activité depuis 2009 et c'est sa troisième saison dans la compagnie TRA MARE E MONTI.

Il est titulaire des certificats STCW en rapport avec sa fonction et est à jour de son aptitude médicale.

Exploitation

L'armateur exploite une société utilisant divers vecteurs pour visiter la Corse (moto, quad, bateau sans permis, location de bateau à moteur).

Il possède également des navires NUC utilisés pour des excursions dans les environs de Calvi, mais aussi vers la réserve de Scandola (1/2 journée) ou Scandola et Piana (journée complète).

Pour gérer cette activité il emploie en saison 5 capitaines permanents.

L'excursion à la demi-journée se compose d'une visite des environs de Calvi, puis d'une visite de la réserve de Scandola avec un arrêt baignade. Elle dure 4h et un départ a lieu le matin et l'après-midi.

Les réservations s'effectuent sur un site dédié qui permet à l'armateur de tenir à jour le planning de réservation.

Il est également possible de s'adresser à un guichet situé sur le quai.

Même s'ils ont réservé à distance, les passagers doivent se présenter au guichet avant leur embarquement et sont regroupés sur le quai.

Si la sortie est validée, notamment au niveau des conditions météorologiques, le capitaine prend les passagers en charge, les installe à bord et effectue le briefing d'usage.

Le transit vers la réserve s'effectue à une vitesse de 20 nœuds maximum, la promenade dans la réserve se fait à allure réduite.

Exposé

(Voir cartographie en annexe)

Le dimanche 28 avril à 13h15, le capitaine prépare le bateau. Il dispose les VFI sur les sièges et remplit la glacière. Il passe ensuite au bureau pour vérifier la météo et prendre la liste des passagers.

À 13h30, le capitaine accueille les passagers sur le quai et fait l'appel. Les passagers étant au complet, ils peuvent embarquer.

Après l'embarquement des passagers, le capitaine fait le briefing sur le déroulé de l'excursion, les consignes de sécurité et les aides à mettre leur VFI.

La passagère qui sera blessée et son fils se sont installés devant.

Vers 14h00, le Santa Regina appareille pour une excursion d'environ 4 heures.

Il y a 15 nœuds de vent de sud-ouest (le *libecciu*) et 0,5 m de creux.

Après un peu de navigation, c'est la visite de la réserve de Scandola à une vitesse de 5 nœuds.

Puis, après une légère collation, transit vers le nord des calanques de Piana à Caporosso. L'ancre est jetée et certains passagers se baignent pendant environ 15 minutes.

Le vent a changé pour virer au nord-est pour environ 15 nœuds avec une mer 3 (mer peu agitée avec une hauteur de 0,5 à 1,5 m).

Vers 17h15, les passagers reprennent leur place, l'ancre est virée et le capitaine remet en route à 15 nœuds (2800 tours par minute).

Étant dans les temps pour le retour, la vitesse est maintenue pendant le transit.

Vers 17h35 au large de Girolata (environ à 15 milles de Calvi), le passager sur l'avant lève la main. Le capitaine ralentit et va voir le passager qui lui dit : « ma maman se plaint de douleur au dos ». Le capitaine demande si la passagère a de la sensibilité et des fourmillements dans les jambes.

Avec l'aide d'un passager qui est infirmier, la passagère est allongée sur le pont au centre du navire. Le fils de la blessée appelle les pompiers par téléphone et le capitaine communique sa position et sa possibilité de dérouter vers le port de Galéria à 30 minutes de mer à allure réduite.

À quai à Galéria, la blessée est prise en charge par les pompiers et évacuée vers une structure hospitalière.

Le SANTA REGINA rentre ensuite à Calvi et les passagers sont débarqués.

2. ANALYSE

La méthode retenue pour cette analyse est celle qui est préconisée par la Résolution A28 / Res 1075 de l'OMI « directives destinées à aider les enquêteurs à appliquer le code pour les enquêtes sur les accidents (Résolution MSC 255 (84)) ».

Le *BEA*mer a établi la séquence des événements ayant entraîné les accidents, à savoir :

Blessure au dos

Briefing

Position et emplacement des passagers

Sièges

Dans cette séquence, les événements dits perturbateurs (événements déterminants ayant entraîné les accidents et jugés significatifs) ont été identifiés.

Ceux-ci ont été analysés en considérant les éléments naturels, matériels, humains et procéduraux afin d'identifier les facteurs ayant contribué à leur apparition ou ayant contribué à aggraver leurs conséquences (facteurs contributifs). Parmi ces facteurs, ceux qui faisaient apparaître des problèmes de sécurité présentant des risques pour lesquels les défenses existantes étaient jugées inadéquates ou manquantes ont été mis en évidence (lacunes de sécurité).

Les facteurs sans influence sur le cours des événements ont été écartés, et seuls ceux qui pourraient, avec un degré appréciable, avoir pesé sur le déroulement des faits ont été retenus.

2.1 Blessure au dos

Dans les deux événements les passagers ont été victimes d'une fracture de la vertèbre L1.

La vertèbre L1 est la première des cinq vertèbres lombaires situés dans le bas du dos, entre la colonne thoracique et le sacrum. Les vertèbres lombaires sont les plus grandes et les plus solides de la colonne vertébrale, car elles supportent le poids du corps et permettent des mouvements comme la flexion, l'extension et la rotation du tronc.

Les fractures de la L1 (première vertèbre lombaire) sont les blessures les plus courantes à la colonne vertébrale. Ces fractures qu'on appelle fracture de compression en coin sont fréquentes chez les personnes ayant chuté d'une certaine hauteur, subi un accident de voiture frontal, subi un atterrissage brutal en hélicoptère ou s'étant éjecté d'un avion militaire.

En mer, les mouvements du navire déstabilisent le haut du corps, et les chocs provoqués par les vagues permettent de reproduire facilement ce mécanisme de blessure. Les chocs résultant des impacts entre la coque et la mer sont transmis par le pont et les sièges aux passagers et à l'équipage, chocs qui peuvent être amplifiés lorsque les fesses quittent le siège et atterrissent lorsque le bateau remonte vers elle.

En position debout, la colonne vertébrale adopte une forme naturelle en S et peut facilement supporter le poids du tronc et de la tête. À l'inverse la colonne vertébrale est plus faible en position assise lorsqu'elle adopte une posture affaissée, et de nombreux muscles soutenant le tronc ne peuvent plus fonctionner efficacement. C'est la combinaison de la flexion de la colonne vertébrale et des forces axiales appliquées qui provoque le contact entre les vertèbres et les fractures dues à l'effet de coin. Le risque de ce type de blessure est encore accru si une torsion ou une courbure est appliquée au niveau du bas du dos.

Les personnes les plus sujettes à la compression vertébrale et à d'autres types de fractures sont les personnes souffrant d'ostéoporose, affection qui entraîne une perte de minéralisation et une diminution de la densité minérale osseuse.

Les groupes qui présentent un risque accru de développer ce type de fracture comprennent les personnes âgées, les femmes ménopausées et les femmes ayant de forts antécédents familiaux d'ostéoporose.

2.2 Briefing

À bord des navires exerçant une activité d'excursion avec des passagers, le briefing est obligatoire.

La division 241 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (Navires de plaisance de longueur de coque inférieure à 24m, à utilisation commerciale) indique dans l'article 241-4.02 :

III. Consignes aux passagers : Avant l'appareillage, le chef de bord informe les passagers des mesures à prendre en cas de situation critique. Il indique notamment l'emplacement des brassières de sauvetage, du ou des radeaux de sauvetage. Il s'assure par un essai pratique que chaque personne est en mesure d'endosser correctement la brassière qui lui est attribuée.

Le BEAmer a pu assister au cours de l'enquête à des briefings et des informations aux passagers.

Si les items suivants sont respectés :

- brassière de sauvetage,
- position des dispositifs de sécurité,
- procédure en cas d'homme à la mer,
- attitude et position à avoir à bord du navire.

Il apparaît que l'ordre dans lequel les informations sont fournies aux passagers n'est pas d'une part toujours judicieux, mais d'autre part, de façon plus notoire, les consignes données se succèdent rapidement, de sorte que le passager n'a pas le temps d'assimiler une information qu'une autre lui est déjà délivrée.

L'exemple le plus frappant est celui de la mise en place des VFI ; certains passagers n'ont toujours pas réussi à l'enfiler qu'une nouvelle information leur est délivrée. Ils passent ainsi totalement à côté de cette nouvelle information et passeront la totalité du briefing concentrés à tenter d'enfiler leur VFI d'une manière convenable, sans être en capacité de suivre le reste des explications.

Un briefing assimilable doit être séquencé et les informations doivent être délivrées les unes après les autres.

L'information suivante ne sera transmise que lorsque tous les passagers auront assimilé la précédente.

Si on reprend l'exemple de la brassière de sauvetage, le capitaine présente aux passagers le VFI, puis leur fait capeler, et vérifie que chaque passager l'a bien positionné et serré. Il peut donc passer à l'item suivant.

Il faut bien sûr inclure dans le briefing pré-appareillage les mises en garde aux passagers concernant le risque de l'activité pour les personnes fragiles et leur poser clairement la question sur leur aptitude à prendre la mer.

Un des moyens qui peut être utilisé pour s'assurer que tous les items du briefing ont bien été délivré, mais aussi pour responsabiliser les passagers, est de fournir à un passager une checklist qu'il va pouvoir cocher pendant le briefing.

Le capitaine pourra alors consacrer toute son attention à la délivrance de l'information, aux démonstrations, mais aussi à la vérification de l'assimilation de l'information.

2.3 Position et emplacement des passagers

Pour préserver leur intégrité physique, les passagers doivent se tenir droit et le dos bien calé au fond du siège.

En effet, le moyen de limiter les conséquences des chocs causés par la mer est d'amortir le mouvement avec les jambes lorsqu'on le sait et qu'on dispose de la capacité physique. Or cela n'est possible qu'en réagissant immédiatement par une action.

Si la position du bassin est trop sur l'avant, la position du centre de gravité ne permet pas une mise en œuvre rapide de l'effet d'amorti.

Les banquettes permettent une position qui n'est pas optimum pour mettre en œuvre l'amorti par les jambes si le passager n'est pas convenablement positionné.

Une étude du MAIB² définit la zone dangereuse dans le tiers avant de l'embarcation. En effet les chocs y sont plus brutaux et les accélérations plus violentes. A titre d'exemple, pour un passager se trouvant à un mètre de l'avant, l'accélération verticale est 7 à 8 fois plus importante que celle qui s'applique au pilote situé à un mètre de l'arrière. Ceci explique que

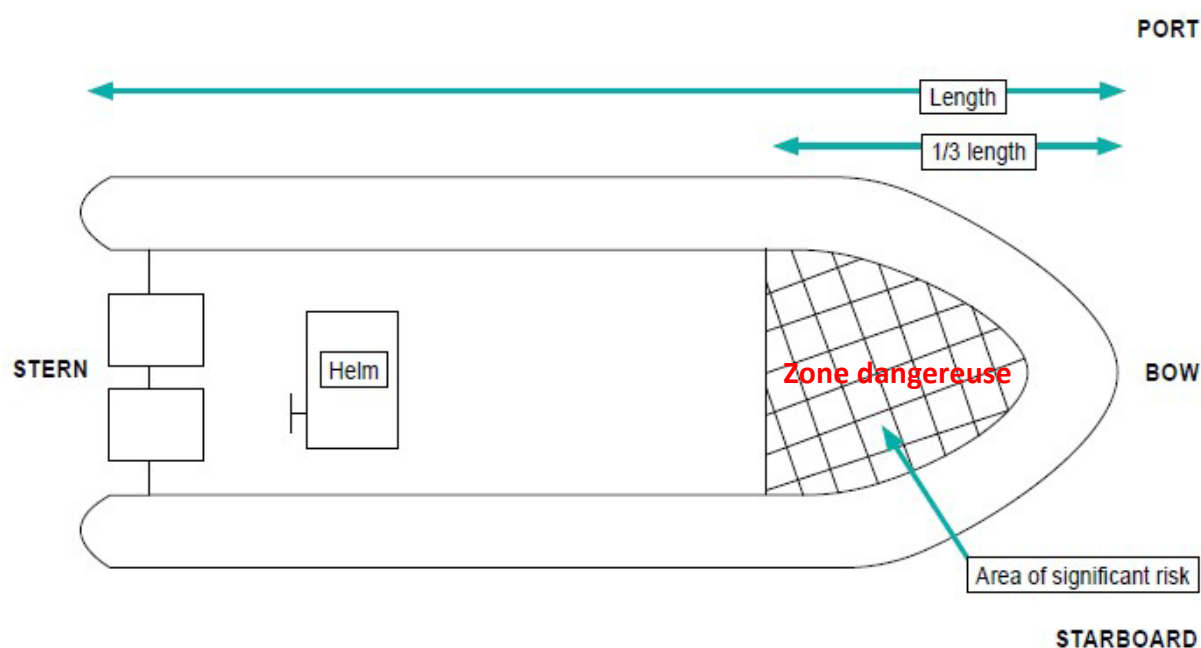


Figure 5 - Schéma montrant la zone dangereuse - Crédit MAIB

² MAIB Safety Bulletin 3 / 2023

le pilote ne ressent pas les chocs avec les vagues de la même manière que les passagers situés tout à l'avant. Ce sont essentiellement les mouvements de tangage et de pilonnement qui provoquent des chocs à la structure du navire et qui sont transmis aux passagers.

Sur certains bateaux de ce type, l'amoindrissement du ressenti du pilote est renforcé par le fait que celui-ci dispose d'un siège sur vérin qui amortit encore davantage les chocs.

Ainsi, le pilote sur la base de son ressenti, peut ne pas réaliser l'inconfort extrême dans lequel se trouvent les passagers de l'avant, soumis à des accélérations sans communes mesure avec son ressenti.

Le capitaine doit donc faire preuve d'une grande vigilance sur l'exposition à l'accélération des passagers situés sur l'avant. D'autant plus lorsque le pilote dispose d'un siège amortisseur.

2.4 Sièges

Les assises des deux bateaux étudiés sont conformes à la réglementation.

Les dimensions des sièges (Voir figure 2 et figure 4) permettent de s'asseoir confortablement en toute sécurité si la position est adaptée.

La mousse qui garnit les sièges offre un amorti suffisant tout en restant ferme dans la durée.

Les sièges de type banquette sont plus adaptés à une clientèle familiale.



Figure 6 - Siège jockey - Crédit nauticexpo

Il est également possible d'employer des sièges de type jockey qui sont plus adaptés à une clientèle sportive. Ils sont néanmoins plus sécurisants quant à la position adoptée, permettant au passager d'amortir les chocs en se mettant rapidement en appui sur les jambes.

L'évolution des sièges jockey consiste maintenant en sièges jockey suspendus. Plutôt réservés aux navires rapides, ces sièges offrent une alternative sécurisante et confortable aux sièges d'autres types.

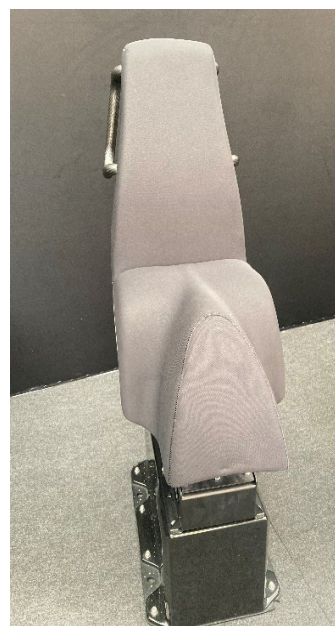


Figure 7 - Sièges jockey suspendu Ullman - Crédit BEAmer

3. CONCLUSIONS

Il n'est pas nécessaire que les NUC de ce type, et navires de caractéristiques similaires, aient une vitesse importante pour qu'un passager soit blessé.

Lors des deux événements étudiés, la vitesse des navires ne paraît pas être en cause.

On remarque par contre que les passagers blessés se tenaient tous les deux sur l'avant des navires.

Les places avant sont les plus sensibles aux mouvements du navire provoquant un choc et sont soumises à des accélérations beaucoup plus fortes, sept fois plus importantes, qui ne sont pas ressenties par le pilote qui se trouve à l'arrière avec, de surcroît, un siège amorti.

Les places avant doivent donc être réservées aux passagers plus jeunes et en bonne forme physique car il faut anticiper et amortir les chocs en étant en appui sur les jambes.

Cette technique doit être clairement indiquée aux passagers lors du briefing pré-navigation, ainsi que tous les items obligatoires.

Le briefing doit être séquencé et le capitaine doit s'assurer que les consignes sont clairement assimilées par les passagers.

Il est d'ailleurs bon que le capitaine rappelle avec insistance les précautions d'usage et les restrictions quant aux faiblesses physiques des passagers et en particulier les fragilités dorsales.

4. ENSEIGNEMENTS

1. 2025-E-38 : Les passagers doivent être informés des risques inhérents à ce type d'activité.
2. 2025-E-39 : Le briefing pré-navigation doit être clair, ordonné et la compréhension des consignes par les passagers doit être confirmée.
3. 2025-E-40 : Lors de l'approbation de ces navires par l'administration, cette dernière devrait porter une attention particulière à l'accélération que subissent les passagers situés en zone avant.

5. ANNEXES

LISTE DES ABRÉVIATIONS

BEAmer : Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

MAIB : Maritime Accident Investigation Branch

NUC : Navire à Utilisation Commerciale

VSAV : Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes

CARTOGRAPHIE AVVENTURA

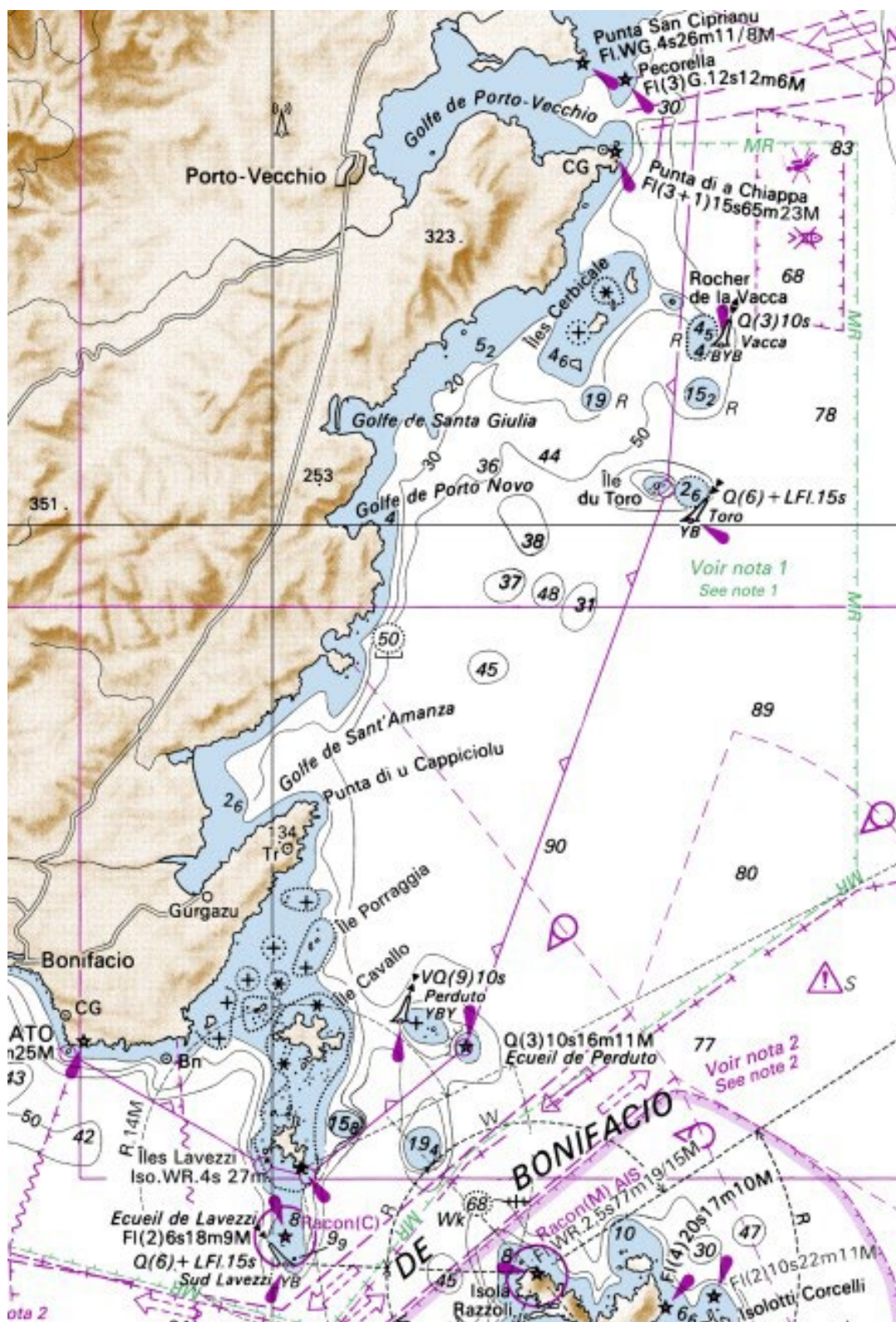


Figure 8- Cartographie DataShom

CARTOGRAPHIE SANTA REGINA

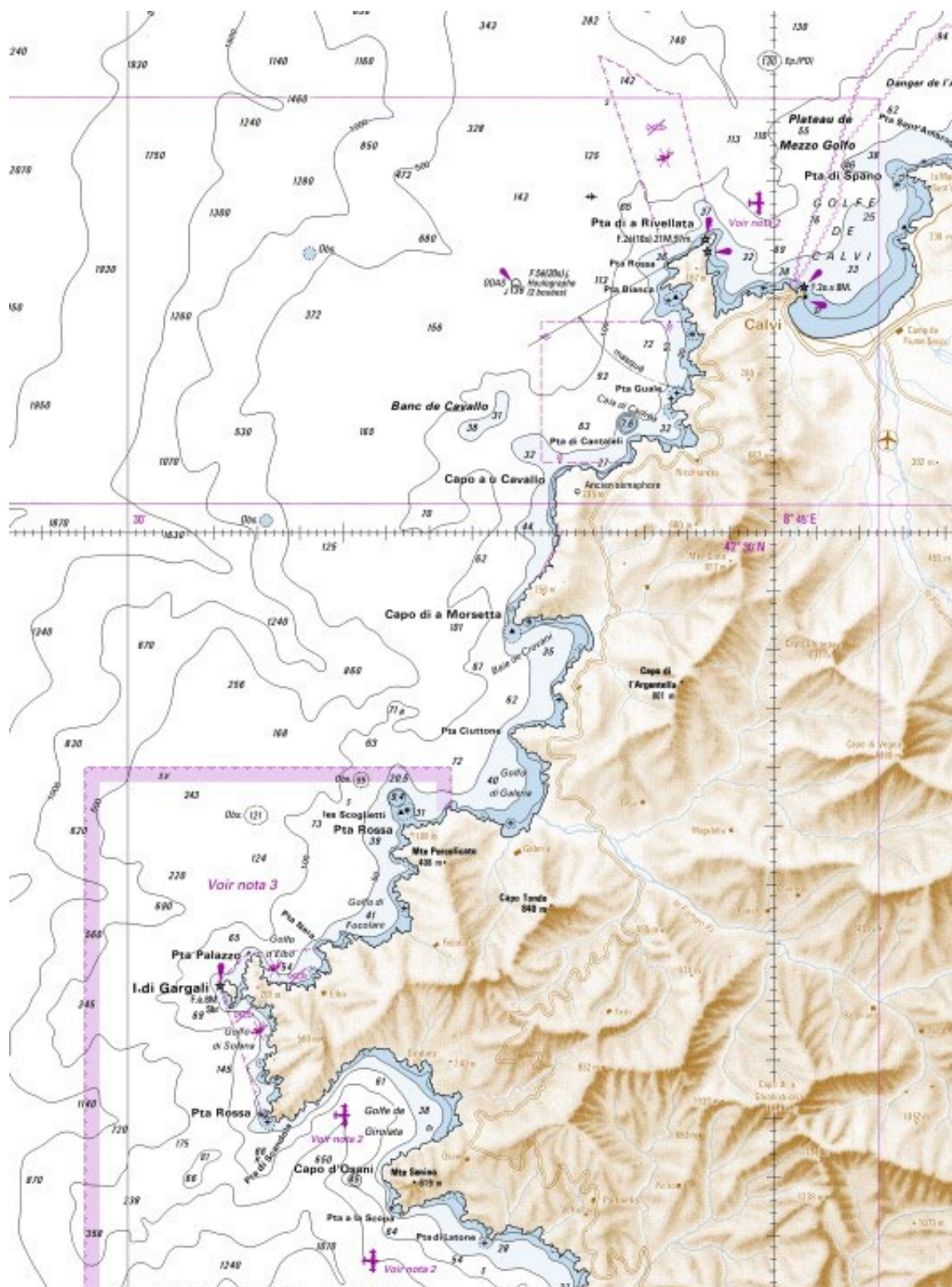


Figure 9- Cartographie DataShom

DÉCISION D'ENQUÊTE



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer



Paris, le 13 mai 2024

N^o réf. : BEAmer 04

D é c i s i o n

Le Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) ;

- VU le Code international pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer adopté par l'Organisation Maritime Internationale ;
- VU la Directive 2009/18/CE relative aux investigations sur les événements de mer ;
- VU le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 qui concernent les dispositions communes relatives à l'enquête technique et à l'enquête de sécurité après un accident ou un incident de transport ;

D E C I D E

Article 1 : En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant l'accident d'un passager survenu à bord du NUC (navire de plaisance à utilisation commerciale) *AVVENTURA* (AJ 938091), le 28 avril 2024, lors d'une sortie à destination des Îles Lavezzi au départ de Porto-Vecchio, dans le sud de la Corse.

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que cet événement comporte pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment les articles susvisés du Code des transports et de la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

BEAMER
Arche Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 34
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
François-Xavier RUBIN DE CERVENS
Directeur du BEAMER

Paris, le **13 mai 2024**

N/réf. : BEAmer **05**

D é c i s i o n

Le Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) ;

- Vu** le Code international pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer adopté par l'Organisation Maritime Internationale ;
- Vu** la Directive 2009/18/CE relative aux investigations sur les événements de mer ;
- Vu** le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 qui concernent les dispositions communes relatives à l'enquête technique et à l'enquête de sécurité après un accident ou un incident de transport ;

D E C I D E

Article 1 : En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant l'accident d'un passager survenu à bord du NUC (navire de plaisance à utilisation commerciale) SANTA REGINA (BI 935895), le 28 avril 2024, lors d'une sortie à proximité de l'Île Gargalo et du Capo Roso, dans l'ouest de la Corse.

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que cet événement comporte pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment les articles susvisés du Code des transports et de la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

(BEAmer) Arche sud

92055 LA DEFENSE CEDEX

Téléphone : +33 (0)1 40 81 38 24

Adresse électronique : bea-mer@developpement-durable.gouv.fr Site web : www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

