



Rapport d'enquête

**Homme à la mer à bord du fileyeur *ANNA MAMM MARI*
le 15 février 2021, au large de l'Île de Ré**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : décembre 2021

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 *BEA*mer sur les circonstances et les causes de l'événement analysé et propose des recommandations de sécurité.

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.

Conformément au deuxième alinéa du paragraphe 1. de l'article 14 de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes, le rapport est présenté selon un modèle qui incorpore des éléments pertinents contenus dans l'annexe I de cette même directive.

Navire

Caractéristiques principales du navire

- Immatriculation : LO 886670
- Longueur hors-tout : 17,25 m
- Largeur : 6,30 m
- Jauge brute (UMS) : 101
- Propulsion : 283 kW
- Coque : Plastique
- Année de construction : 1996
- Permis de navigation : Renouvelé jusqu'au 26/03/2021, date d'échéance du certificat de franc-bord (pas de prescription en lien avec l'accident)
- Navire armé en 2^{ème} catégorie (200 milles d'un port)



Technique de pêche

Schéma 1

AR

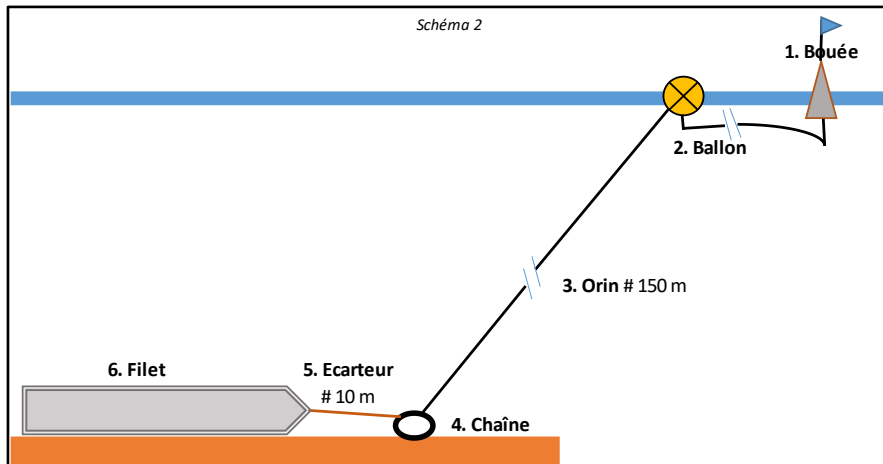
Parc à chaîne	Rampe chaîne	1*1800 mètres	Rampe chaîne	Parc à chaîne
	1*1800 mètres	1*1800 mètres	1*1800 mètres	
	1*1800 mètres	1*1800 mètres	1*1800 mètres	
	1*1800 mètres	1*1800 mètres	1*1800 mètres	
	1*1800 mètres	1*1800 mètres	1*1800 mètres	
	2*1800 mètres	2*1800 mètres	2*1800 mètres	
Echelle vers pont sup.				
Entrepont				

Vers l'AV

Les filières sont constituées de trois ou quatre bordées reliées entre elles par un « inter » de 20 à 30 m. Chaque bordée est elle-même constituée d'une « tessure » de 40 filets ; un filet mesurant 44 mètres, une tessure mesure approximativement 1800 mètres (40 x 44 = 1760 m).

Le parc à filets (schéma 1), situé dans l'entrepont, comprend 16 espaces cloisonnés (13 espaces d'une capacité de 1800 mètres et 3 espaces d'une capacité de 2 x 1800 mètres, situés à l'avant du parc).

Une fois à la mer (schéma 2), les filets tiennent sur le fond en position verticale, à des profondeurs comprises entre 20 et 100 m, lestés par des chaînes (4) et le poids des émerillons et mousquetons de liaison entre les bordées. L'orin de liaison (3) entre le ballon (2) en surface et la chaîne qui repose sur le fond est réglé à une longueur de 3 fois la sonde. Le navire reste alors une douzaine d'heures au mouillage à proximité des filets.



Les filières sont éloignées entre elles d'environ 1 mille (cette distance est parcourue par le navire en une vingtaine de minutes à une vitesse inférieure à la vitesse de filage).

Pendant l'opération de filage, la vitesse du navire est réglée à 7,5 nœuds.

Équipage

Le *ANNA MAMM MARI* est armé par six hommes d'équipage. Les cinq matelots changent de poste un jour sur deux.

Le **patron** qui était à bord le jour de l'accident est âgé de 40 ans ; il est titulaire du brevet de capitaine 200 pêche et des certificats de formation professionnelle associés. Il occupe ce poste depuis 2013.

Le **matelot** accidenté M1, âgé de 23 ans le jour de l'accident, est titulaire d'un brevet de base délivré par l'administration espagnole. Il est francophone et navigue à bord de *ANNA MAMM MARI* depuis mars 2019.

Il a également navigué au Sénégal à bord de pirogues armées à la pêche.

Rythme de travail

16 j à bord/ 8 j de repos, ou 12 j à bord/ 4 j de repos, ou 8 j à bord/ 4 j de repos.

Hiver : 10 à 12 heures de travail consécutif
Printemps / été : 8 à 10 heures de travail consécutif.

Le matelot M1 revenait de 8 jours de repos.

Le navire reste 96 heures en mer. Puis débarque du poisson le soir et appareillage tôt le lendemain.

Les faits

Heures locales (UTC + 1)

Météo

Météo France : vent de sud-est force 3, mer peu agitée (0,50 m à 1,25 m), t° de la mer : 10°C.

Le [14 février 2021 à 21h07](#), le *ANNA MAMM MARI* appareille des Sables d'Olonne pour rejoindre sa zone de pêche, située au large de l'Île de Ré.

Une première série de filets est mise à l'eau sans incident.

Le [15 février](#),

La première série est virée.

Vers [17h00](#), les deux premières bordées d'une nouvelle série sont à l'eau.

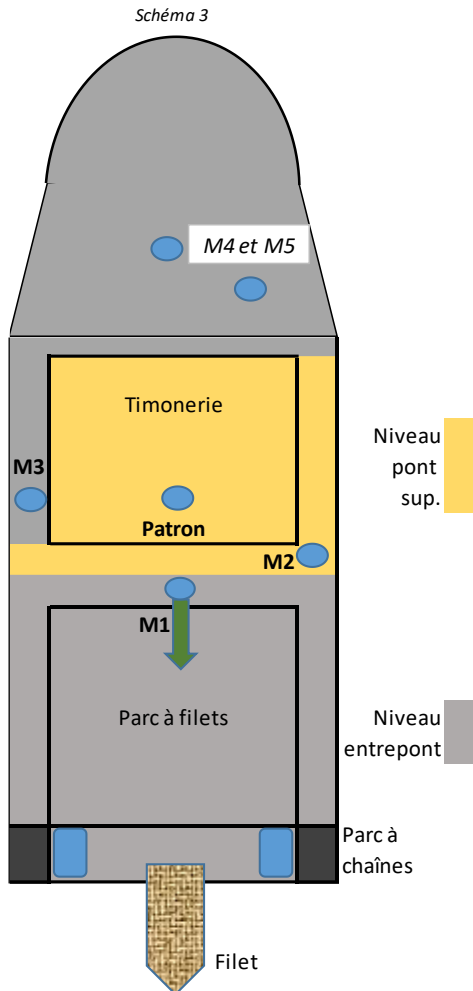
Peu avant l'accident, les deux matelots affectés au parc (matelots M1 et M2), sont occupés par le contrôle du filage de la troisième bordée.

Le matelot M1 est dans la coursive de l'entrepont, sur l'avant du parc, tandis que le matelot M2 est sur le pont supérieur.

Le matelot M3 est à proximité de l'armoire à équipements, sur bâbord, et les matelots M4 et M5 sont sur l'avant, occupés par la manutention et le glaçage du poisson de la première série.

Le patron fait face à l'arrière, porte de la timonerie ouverte.

Vers 17h20 le matelot M1 pénètre dans le parc à filets. Le matelot M2, qui est juste au-dessus sur le pont supérieur, s'en rend compte et lui crie « Descends de là ! ». Dans les secondes qui suivent le pied droit du matelot M1 est pris dans l'orin « écarteur » (rep. 5 du schéma 2), entre la chaîne et le filet de la 3^{ème} bordée. Toujours debout, et malgré sa tentative de se retenir au plafond de l'entrepont, il est emporté par l'écarteur en mouvement.



Le patron, qui est témoin de la scène depuis la timonerie, bat immédiatement en arrière pour réduire la tension sur le filet. Mais la chute à la mer du matelot ne peut être empêchée du fait de l'inertie due à la vitesse de filage et du poids de la chaîne de lest.

Le patron débraye l'hélice et se rend à l'arrière pour évaluer la situation avec le matelot M2. Apercevant le ballon de la 3^{ème} bordée, il place ses matelots à la manœuvre de récupération d'un homme à la mer.

Dans sa chute, le matelot M1 a entraîné le début de la 4^{ème} bordée qui file également à la mer. Celle-ci est rapidement coupée par le matelot M2, tandis que les matelots M4 et M5 se placent au pied du vireur avec une gaffe et que le matelot M3 monte sur le pont supérieur muni d'un petit grappin.

Le patron contacte un fileyeur se trouvant à proximité, le CAP NO, pour qu'il assure la liaison avec le CROSS Étrel ; il peut ainsi se concentrer sur l'urgence de la manœuvre de récupération du matelot M1.

L'alerte est donnée à 17h27.

Le ballon est attrapé du premier coup et l'orin de 150 mètres est viré. Une partie du filet de la 4^{ème} bordée apparaît, bientôt suivie par le corps inanimé du matelot M1, dont le pied droit est pris par plusieurs tours dans le cordage « écarteur ».

À 17h32 le CROSS engage l'hélicoptère GUEPARD YANKEE de la Marine nationale.

À bord, l'équipage parvient à allonger le matelot M1 au pied du vire-filet et à le libérer du filet. Il est en arrêt cardio-respiratoire. Les matelots le couvrent d'une couverture chauffante tandis que

le patron commence à pratiquer un massage cardiaque, en alternance avec un bouche-à-bouche. Au bout de 12 minutes le matelot M1 recommence à respirer.

À 17h44 il est mis sous oxygène par le patron, en suivant les conseils donnés par le médecin du CCMM contacté par le CROSS.

À 17h47 l'*ANNA MAMM MARI* fait route vers La Rochelle.

À 17h54 l'hélicoptère GUEPARD YANKEE décolle puis embarque une équipe médicale de l'hôpital de La Rochelle.

À 18h40 l'équipe médicale est à bord de l'*ANNA MAMM MARI*. Celle-ci effectue un bilan et fait comprendre à l'équipage que les chances de survie du matelot sont faibles.

Le matelot est placé dans une civière puis est évacué par l'hélicoptère vers l'hôpital de La Rochelle, où il est pris en charge à 19h23.

Conséquences

Après une période de soins et de convalescence, le matelot M1 ne présente aucune séquelle de son accident.

Il est seulement victime d'amnésie, tant pour la période qui a immédiatement précédé l'accident, que pour l'accident, jusqu'à son réveil à l'hôpital.

Il est de nouveau apte à la navigation ; il a déclaré au *BEA*mer avoir repris la mer en juin 2021 sans appréhension.

Observations / Analyse

La chute à la mer du matelot M1 est due à sa présence dans le parc à filets pendant l'opération de filage, ce qui est contraire à la procédure de travail en vigueur à bord de l'*ANNA MAMM MARI*.

À partir de l'entrepont, l'accès au parc à filet se fait relativement facilement en plaçant un pied dans un « creux » situé à mi-hauteur de l'hiloire avant du parc.



Hiloire parc à filets avec marche d'accès



Vue sur parc à filets depuis l'entrepont

Le matelot M1 a eu la vie sauve car son temps d'immersion (bien qu'il ait été entraîné jusqu'à 50 mètres de profondeur) a été relativement court. Par réflexe, il a vraisemblablement bloqué sa respiration pendant son immersion, empêchant l'eau de mer de pénétrer dans ses poumons.

La réaction de l'équipage a été très rapide et bien coordonnée, tant pour la manœuvre de récupération d'un homme à la mer que pour la réanimation du matelot.

Le patron émet pour hypothèse que le matelot M1 a pénétré dans le parc à filet, pour une intervention liée à la préparation de la 4^{ème} bordée, avant que celle-ci soit filée. Cette hypothèse n'a pas pu être confirmée par le matelot du fait de son amnésie.

Par chance, il n'a pas été blessé entre le moment où il a été emporté par l'orin en mouvement et sa chute à la mer. Son VFI a par contre été arraché.

L'équipage signale au *BEA*mer qu'il a été surpris par les propos tenus par l'équipe médicale quant aux chances de survie du matelot accidenté.

Conclusions

À la suite de l'accident, l'armateur a pris une série de mesures :

Amélioration de la procédure de filage, notamment pour les risques d'interactions entre les engins de pêche en mouvement (guidage des orins) et les matelots se trouvant à proximité du parc à filets.

Amélioration de la visibilité depuis la timonerie sur le parc à filets par l'ajout de caméras de surveillance.

Renforcement de la visite de sécurité du bord pour les nouveaux embarquants.

Enseignements

- 1.** 2021-E-22 : quel que soit le motif, on ne doit jamais accéder au parc à filets pendant l'opération de filage.
- 2.** 2021-E-23 : la réaction rapide de l'équipage pour la manœuvre de récupération de l'homme à la mer, associée aux bons gestes médicaux, ont permis de sauver le marin accidenté.

Liste des abréviations

- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer
- CCMM** : Centre de Consultation Médicales Maritimes
- CROSS** : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
- SITREP** : SITuation REPort
- VFI** : Vêtement à flottabilité intégrée
- VHF** : Very High Frequency

Décision d'enquête

Bureau d'enquêtes sur
les événements de merParis, le **16 Fév. 2021**N/réf. : *BEA*mer **002****D é c i s i o n****Le Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (*BEA*mer) ;**

- 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 et notamment ses dispositions relatives à la coopération entre États membres ;
- Vu** le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer ;

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'événement survenu à bord du navire de pêche *ANNA MAMM MARI*, homme à la mer, survenu le 15 février 2021 au large de La Rochelle.

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 la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

Ministère de la Mer

*BEA*mer

Arche Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr



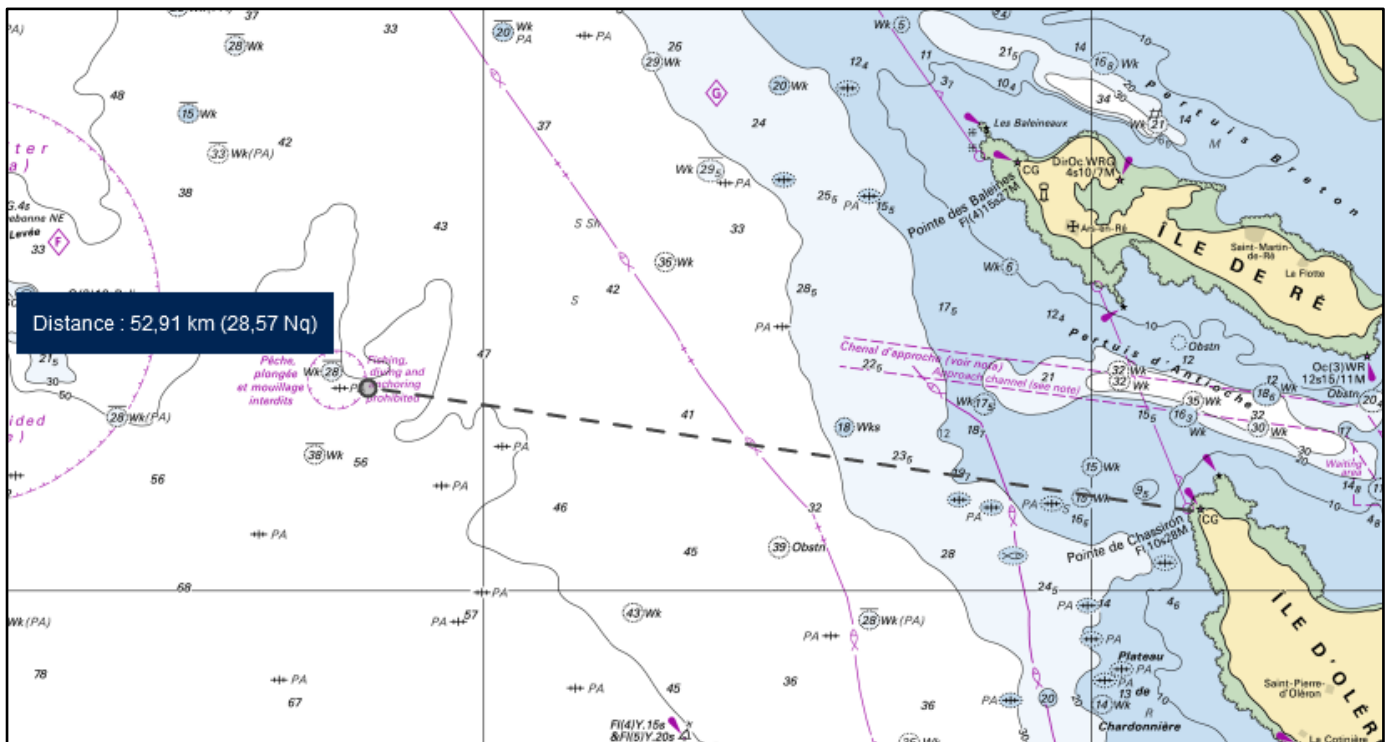
L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
François-Xavier RUBIN DE CERVENS
Directeur du *BEA*mer

Navire



Vue arrière du *ANNA MAMM MARI*

Carte



Homme à la mer du F/V ANNA MAMM MARI
279° / Pointe de Chassiron / 28',5
SITREP CROSS Été 2021/0321



**MINISTÈRE
DE LA MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



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



Intertek