



Rapport d'enquête

**Homme à la mer à bord du navire MAZRA
le 1^{er} janvier 2022, dans le sud-est de l'île de Saint-Barthélemy
(un disparu)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : septembre 2022

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.

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.

1	Résumé	Page	4
2	Informations factuelles		
2.1	Contexte	Page	4
2.2	Navire	Page	5
2.3	Équipage	Page	6
2.4	Accident	Page	6
2.5	Intervention	Page	7
3	Exposé	Page	8
4	Analyse	Page	10
4.1	Homme à la mer	Page	11
4.2	Disparition du matelot	Page	12
5	Conclusions	Page	13
6	Enseignements	Page	14
7	Recommandations	Page	14
	Annexes		
A.	Liste des abréviations	Page	15
B.	Décision d'enquête	Page	16

1 Résumé

Le **1er janvier 2022** dans la soirée, l'équipage du navire de pêche MAZRA s'apprête à relever une palangre de grands fonds à 20 milles dans le sud-est de l'île de Saint-Barthélemy.

Alors que le matelot saisit la première bouée de la ligne de pêche pour la hisser à bord, il bascule et chute à la mer.

Le patron tente à plusieurs reprises de remonter le matelot à bord mais n'y parvient pas.

Le matelot part à la dérive et les nombreux moyens de recherche et de sauvetage mis en œuvre ne parviennent pas à le retrouver.

Le BEAmer émet deux enseignements sur cet événement et adresse deux recommandations.

2 Informations factuelles

2.1 Contexte

Conception d'une ligne de palangre et technique de pêche :

La ligne de palangre est constituée d'une bouée perche (lestée de 5 kg et équipée d'un fanion et d'un réflecteur lumineux), puis d'un orin de 6 m connecté à une bouée, puis d'un autre orin de 6 m connecté à une bouée de forme ovoïde et enfin de la ligne proprement dite de 300 m, munie de cent hameçons et lestée d'une gueuse.

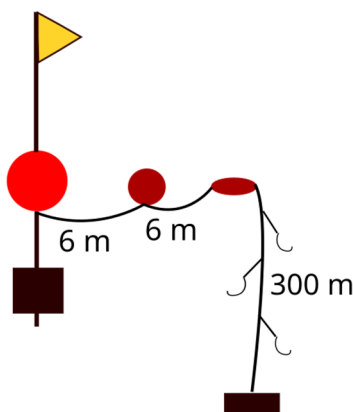


Figure 1: Ligne palangre

La ligne dont les hameçons ont été garnis d'appâts est mouillée puis laissée à l'eau environ une heure.

Une fois ce temps écoulé, le patron met le cap sur la bouée perche, puis ralentit et le navire court sur son erre en laissant la bouée défilier sur bâbord. Le matelot attrape la perche de la bouée, le patron vient alors l'aider pour hisser la bouée perche à bord puis les deux autres bouées. L'ensemble est embarqué à la main jusqu'à la ligne principale qui est engagée puis virée à l'aide du vire ligne.

2.2 Navire



Figure 2: Navire de pêche MAZRA

- Nom : MAZRA
- Immatriculation : FF 557275
- Longueur HT : 11,03 m
- Largeur : 3,70 m
- Jauge brute (UMS) : 9,04
- Propulsion : 147 kW
- Coque : Plastique
- Construction : avant 1981

Le MAZRA est armé à la pêche côtière et navigue en troisième catégorie (navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche).

Le MAZRA ayant été construit avant 1981, la réglementation de sécurité des navires qui lui est applicable est issue d'une loi de 1967, d'un décret de 1968 et d'un règlement de 1971 qui sont moins prescriptifs que les textes actuels. La réglementation n'est en général pas rétroactive sauf en cas de transformation majeure.

Le pavois du navire a une hauteur de 0,63 m seulement en accord avec le règlement de 1971 qui ne précise pas la hauteur des pavois ni des rambardes pour les navires de moins de 25 m ne s'éloignant pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche. Alors que dans la réglementation actuelle, les navires de pêche neufs de moins de 12 m doivent être équipés de pavois, rambardes ou garde-corps d'une hauteur minimale de 0,75 m.

2.3 Équipage

Le patron est âgé de 65 ans. Il est titulaire du Capitaine 200, du PCM et des certificats professionnels nécessaires pour ce genre de navigation. Il navigue depuis 40 ans et patronne le MAZRA depuis 1981. Il est à jour de son aptitude médicale.

Le matelot était âgé de 45 ans. Il était titulaire du certificat de marin pêcheur qualifié. Il était à jour de son aptitude médicale. Il naviguait depuis 2008 sur le MAZRA.

2.4 Accident

Heure locale TU - 4

L'accident s'est produit de nuit à 20 milles dans le sud-est de l'île de Saint-Barthélemy.

Le **samedi 1^{er} janvier 2022** vers **21h00**, le matelot du MAZRA attrape la bouée de tête de ligne de la palangre pour la hisser à bord. Il est entraîné à la mer avant que le patron ne puisse l'aider.

Malgré les efforts du patron pour le ramener à bord puis les recherches effectuées par des moyens nautiques et aériens, le matelot disparaît en mer et ne sera pas retrouvé.

2.5 Intervention

Heure locale TU - 4

Samedi 1^{er} janvier 2022,

À **21h08**, le CROSS AG (Antilles Guyane) est alerté du déclenchement d'une RLS dans le sud-est de Saint-Barthélemy à 20 milles.

Le CROSS AG tente de prendre contact avec le navire MAZRA sans succès.

Après différents contacts à terre, il apparaît que le MAZRA est à la mer dans la zone de Saint-Barthélemy avec deux personnes à bord.

À **21h24**, le navire de croisière CELEBRITY MILLENIUM est dérouté vers la zone de l'alerte.

Différentes consignes sont transmises au navire pour effectuer des recherches dans la zone de la bouée perche identifiée à l'aide d'un feu clignotant.

À **22h49**, le CROSS AG contacte l'hélicoptère DRAGON 971. Impossibilité de participer aux recherches par manque de potentiel (au-delà de ses capacités).

À **23h05**, le CROSS AG entre en communication par VHF 16 avec le patron du MAZRA qui confirme qu'il a un homme à la mer.

Dimanche 2 janvier 2022,

À **00h05**, le canot SNS269 de Saint-Barthélemy appareille et se voit affecter une zone de recherche.

À **00h35**, le CROSS AG demande au navire de croisière MSC SEAVIEW navigant à proximité de prendre une route plus au nord et de maintenir une veille attentive. À **01h24**, liberté de manœuvre est donnée au paquebot MSC SEAVIEW.

À **02h58**, le navire de croisière CELEBRITY MILLENIUM peut reprendre sa route.

À **03h37**, contact entre le CROSS AG et le yacht GALENE qui arrive dans la zone. Le navire se dérouté vers la position de la détresse et une zone de recherche lui est affectée.

À **04h15**, SNS269 escorte le MAZRA jusqu'à Saint-Barthélemy.

À **06h28**, CROSS AG contacte une autorité de la Barbade qui propose un avion C26 pour aider aux recherches.

À **07h45**, SNS269 arrive à quai à Gustavia avec le MAZRA, le VSAV des pompiers prend en charge le patron du MAZRA pour l'emmener à l'hôpital de Saint-Barthélemy.

À **09h28**, le yacht GALENE a terminé d'exploiter sa zone de recherche. Il est libéré et reprend sa route.

À **09h52**, nouvel engagement du canot SNS269.

À **10h37**, engagement du canot SNS129 de Saint-Martin.

À **12h16**, la SNS269 commence les recherches sur sa nouvelle zone ainsi que l'avion C26 auquel il est affecté trois zones de recherche.

À **14h05**, la SNS129 commence à prospector sa zone.

À **14h30**, l'avion C26 ayant terminé la prospection de ses 3 zones de recherche est libéré.

À **15h32**, la SNS129 qui rencontre des problèmes moteur arrête ses recherches et rentre à Saint-Martin.

La SNS269 a terminé sa mission à **16h30**, elle est libérée et rejoint Saint-Barthélemy.

3 Exposé

Heure locale TU – 4

Météo sur zone le 1^{er} et 2 janvier :

Vent force 5 (20 nœuds) de nord-ouest, mer agitée (1,25 à 2,50 m), houle de 1,50 m et courant de 1,4 nœuds portant au sud-ouest.

Le **mercredi 22 décembre 2021 à 12h35**, le MAZRA appareille de la marina du Gosier pour une marée de pêche à la palangre et à la palangrotte.

Le **jeudi 23 décembre à 05h36**, le navire est arrivé sur la zone de pêche dite « Raquette » située dans le sud-est de Saint-Barthélemy. C'est sa zone de pêche habituelle.

Le **jeudi 30 décembre à 09h10**, le navire prend un mouillage à Saint-Barthélemy pour y effectuer des réparations concernant une fuite d'huile sur la barre.

Le **vendredi 31 décembre à 06h50**, le navire appareille du mouillage de Saint-Barthélemy pour rejoindre le lieu de pêche « Raquette ». Ils mettent en pêche de **08h20 à 18h30**.

Le **samedi 1^{er} janvier 2022**, l'équipage pêche toute la journée toute en faisant route vers le sud-est pour rejoindre une zone plus profonde en prévision d'une pêche de nuit à la palangre pour y capturer des vivaneaux de grands fonds.

À **19h00**, l'équipage commence la pêche de nuit. Une première palangre est levée et la manœuvre se déroule sans problèmes.

Puis la palangre est de nouveau mouillée et après environ une heure d'attente, l'équipage s'apprête à la relever.

Vers **21h00**, le patron est dans la timonerie et manœuvre le navire pour récupérer la palangre. Le matelot se tient le long du bordé bâbord sur l'avant du pont de travail, prêt à saisir la bouée perche à l'aide d'une gaffe.

Le patron ralentit l'allure, débraye, et court sur l'erre en faisant cap sur la bouée perche de tête de ligne qui défile le long du bord sur bâbord.

Le matelot attrape la bouée à l'aide de la gaffe, jette cette dernière à bord et saisit la perche de la bouée pour la hisser à bord.

Le patron sort de la timonerie pour aider le matelot à hisser la bouée à bord et le voit basculer par-dessus le pavois.

Le matelot qui a chuté par-dessus bord sans un cri est agrippé à la bouée perche ; le patron saisit la perche et ramène celle-ci vers l'arrière bâbord. Il attrape alors le matelot et tente de le remonter à bord. Cependant, le matelot est trop lourd et le patron manque de tomber à l'eau. Il tente de nouveau de le remonter à bord d'une main en se tenant lui-même de l'autre main. Le matelot en état de sidération est pétrifié sur sa bouée et ne lui procure aucune aide, cette nouvelle tentative échoue.

Le patron se saisit d'un bout et le lance au matelot qui dérive, toujours accroché à la bouée perche. Le matelot ne saisit pas le bout et s'éloigne de plus en plus.

Le patron renouvelle l'opération avec une bouée couronne en manœuvrant pour se rapprocher du matelot.

Le matelot continue de dériver et s'éloigne du bateau mais ne lâche toujours pas la bouée perche.

Le patron récupère la bouée couronne et effectue une nouvelle manœuvre d'approche.

Il aperçoit la tête du matelot toujours hors de l'eau dans le faisceau du projecteur lorsqu'il se dirige vers lui. Une fois arrivé à proximité de la bouée perche, il constate que le matelot n'est plus là.

À **21h08**, le patron déclenche la balise de détresse et tente d'appeler le CROSS par VHF sur le canal 16.

Il reste aux alentours de la bouée en recherchant activement l'homme à la mer.

4 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 :

- 1. Homme à la mer**
- 2. Disparition du matelot**

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.

4.1 Homme à la mer

Lors des différentes actions à effectuer au cours de la séquence de récupération d'une ligne de palangre, la mise à bord de la première bouée (bouée perche) est certainement le moment le plus délicat.

En effet la première bouée est lestée d'un poids de 5 Kg environ et le matelot doit la soulever hors de l'eau et la faire basculer à bord tout en se tenant contre le pavois.

Dès que la bouée perche défile le long du bord, le matelot saisit la perche, perd probablement l'équilibre et bascule vers l'avant.

Le pavois étant très bas (63 cm alors que la réglementation actuelle impose 75 cm), le matelot n'a pas pu prendre appui sur ce dernier et est tombé par-dessus bord.



Figure 3: Pavois bâbord

La faible hauteur du pavois à l'endroit de la manœuvre d'action de pêche est un facteur contributif de l'accident.

4.2 Disparition du matelot

Le matelot ne répond pas aux sollicitations du patron qui lui parle pour le faire réagir. Il reste comme hébété, totalement passif, le regard hagard.

D'après le témoignage du patron, le matelot ne sait pas nager ou alors très mal, il peut tout au plus se maintenir à flot.

Lors de sa chute à la mer, le matelot ne portait pas d'EPI contre la noyade. Il était équipé d'une salopette de pêche, d'un tee-shirt foncé et de sandales en plastique.

Le patron tente de hisser le matelot à bord à la force des bras, mais ce dernier n'est pas en mesure de l'aider par crainte de lâcher la bouée perche. Le matelot n'est pas équipé d'un EPI contre la noyade qui lui aurait assuré de la flottabilité et aurait compensé sa faiblesse en natation. Le matelot, qui est corpulent, est resté inactif et n'a pas tenté d'aider le patron à le remonter à bord en s'accrochant au pavois.

Le manque d'aisance en natation combiné à l'absence de port d'un EPI contre la noyade est un facteur contributif de l'accident.

Il est à noter que la capacité d'un marin à savoir nager, se contrôle lors de l'inscription à une formation professionnelle maritime, mais n'est plus jamais contrôlée lors de la carrière.

Sur ce navire, le seul dispositif disponible pour remonter un homme tombé à la mer est une échelle composée de trois barreaux fixes située sur le tableau arrière côté tribord. Sur ces trois barreaux, un est manquant et les deux autres risquent de se désolidariser de la coque à la moindre sollicitation.



Figure 4 : Echelle fixe du tableau arrière



Figure 5: Détail des barreaux manquants et endommagés

Même en bon état, ce type de dispositif ne permet pas de remonter une personne amorphe.

5 Conclusions

Le matelot du navire de pêche MAZRA est tombé à la mer lors d'une manœuvre de récupération de l'engin de pêche.

Le matelot, probablement déséquilibré, a basculé par-dessus bord sans pouvoir se retenir au pavois qui est d'une hauteur réduite.

Le matelot, peu à l'aise dans l'eau et n'ayant pas capelé d'EPI contre la noyade, n'a jamais voulu lâcher la bouée perche à laquelle il s'était accroché.

Malgré les efforts du patron pour le remonter à bord, le matelot est parti à la dérive.

Les moyens de recherche mis en œuvre n'ont pu le retrouver et le matelot est porté disparu.

6 Enseignements

1. **2022-E-39** : rappel de l'enseignement émis dans le rapport d'enquête technique relatif à la chute à la mer d'un marin du chalutier SEXTANT survenu le 18 juin 2021 : l'accident démontre une fois de plus la nécessité d'avoir un dispositif adapté à la récupération d'homme à la mer, tout en s'étant préparé à sa mise en œuvre en urgence.
2. **2022-E-40** : l'absence d'un niveau suffisant en natation peut engendrer un état de prostration rendant difficile toute opération de récupération d'un homme à la mer.

7 Recommandations

Le *BEA*mer recommande :

Au patron armateur :

1. **2022-R-21** : de s'assurer que les membres d'équipage aient convenablement capelés leur EPI contre la noyade sous la responsabilité du patron.

À l'administration :

2. **2022-R-22** : de mener une étude sur la possibilité d'aligner réglementairement la hauteur des protections contre les chutes à la mer (pavois, rambardes ou garde-corps) des navires anciens sur celle actuellement requise, et modifier la réglementation en conséquence.

Une recommandation de sécurité ne doit en aucun cas faire naître une présomption de responsabilité ou de faute.

Liste des abréviations

- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
- CROSS AG** : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage Antilles Guyane
- EPI** : Equipement de Protection Individuel
- PCM** : Permis de Conduire les Moteurs Marins
- RLS** : Balise de Radiolocalisation des Sinistres
- VSAV** : Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes

Décision d'enquête

Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le 13 Jan. 2022

N/réf. : BEAmer 001

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 É 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 un homme à la mer tombé du navire de pêche MAZRA le 1er janvier 2022, dans le sud-est de l'île de Saint-Barthélemy aux Antilles (un disparu).

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.

Ministère de la Mer
beamer
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 BEAmer



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEA mer)

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