

BEAmer

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

RAPPORT D'ACTIVITÉ

2021



SOMMAIRE

Le mot du Directeur	P3
2021 en bref	P4
Bilan pour l'année 2021	P5
Activité internationale	P9
Synthèse de l'accidentologie	P10
Cartographie des événements de mer	P14
Bilan des enquêtes techniques	P18
Rapports publiés en 2021	P22



Ce bilan d'activité du *BEAmer* expose les statistiques sur des événements ayant retenu son attention en 2021. Il synthétise également le travail d'enquête réalisé au cours de l'année écoulée avec un bilan sur le suivi des recommandations émises. Le rapport comprend également les enseignements consignés dans les rapports, dont certains sont proches de recommandations.

Enfin, les rapports d'enquêtes publiés en 2021 sont rappelés et résumés à la fin du document.

Cette année 2021, toujours marquée par la pandémie, est dans le prolongement de l'année passée avec un nombre d'événements enregistrés (562) par le *BEAmer* en augmentation par rapport à 2020 (517) et bien plus élevé que les années antérieures.

La pêche représente toujours l'immense part des accidents enregistrés (79%). On relève que l'âge moyen des navires qui ont des accidents correspond à l'âge élevé de la flotte, 31 ans en moyenne. Cela implique une conformité à une réglementation dépassée, celle-ci ayant l'âge du navire sur bien des points. Ces navires anciens sont modifiés pour répondre à des pratiques qui ont évolué. Ils sont alors exploités de manière différente à ce que prévoyait leur conception d'origine. Les transformations successives contribuent, par ailleurs, à l'alourdissement du navire. Les navires les plus anciens, d'une valeur financière moindre, qui sont les plus délicats à être exploités, sont en outre fréquemment cédés aux plus jeunes marins disposant de peu d'expérience.

Plus généralement, on relève encore trop souvent l'absence de port d'équipement de protection individuelle (EPI) contre la noyade et le manque de préparation aux situations d'urgence de l'équipage. La préparation à ces situations d'urgence, par le biais d'exercices ou de réflexion du rôle de chacun, est très insuffisamment ancrée dans les usages des petits et moyens navires de pêche.

Parmi les rapports d'enquêtes publiés en 2021, trois d'entre eux me semblent plus particulièrement marquants.

Le *MORDU*, petit navire de pêche, sans doute trop chargé dans une mer difficile, a chaviré brusquement sans que les marins aient leur EPI contre la noyade. Sur le *BE BOP*, navire de plaisance à voile confronté au refus du port de l'accueillir, celui-ci étant complet, l'équipage n'a su anticiper la mauvaise météo qui arrivait en restant amarré à une bouée de passage très exposée et inadaptée à la situation météorologique à venir.

Pour évoquer un dénouement heureux, nous pouvons citer le *ANNA MAMM MARI*, sur lequel pendant le filage, le pied pris, un marin a été entraîné plusieurs minutes à une cinquantaine de mètres de fond. Grâce à la remarquable réaction de l'équipage en particulier, le marin a pu être très rapidement pris en charge. Il a survécu et n'a pas de séquelle.

Concernant le suivi des recommandations, le retour des différents acteurs est représenté graphiquement dans le corps de texte, avec un bon niveau de suivi par l'administration pour ce qui concerne les navires professionnels.

En particulier, je note qu'une recommandation importante a été suivie d'une évolution réglementaire. Celle-ci concerne les moyens de récupération d'homme à la mer, dont l'équipement est devenu obligatoire sur certains navires de pêche. En effet, le *BEAmer* avait émis cette recommandation en raison des conséquences très graves de l'impossibilité fréquente de ramener à bord un marin tombé à la mer.

Au niveau géographique, la baie de Seine concentre toujours un grand nombre d'accidents de navires de pêche, avec très récemment des événements dramatiques conduisant à la perte de jeunes marins, le *BREIZ* trois victimes et le *MYLANOH*, trois victimes également.

François-Xavier RUBIN DE CERVEN

Directeur du *BEAmer*



CASUALTIES

562 accidents



FATALITIES

18 décès ou disparus



PERSONS
INJURED

133 personnes blessées



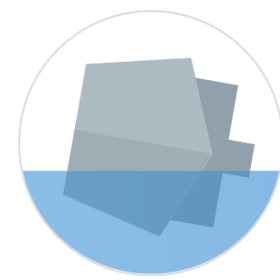
4 incidents



157 accidents moins graves



362 accidents graves



39 accidents très graves



265 pertes de contrôle

avaries de barre, pannes moteur



31 ans

moyenne d'âge des navires de
pêche concernés par un accident



**79% des accidents
concerne un navire
de pêche**

Les accidents de mer et incidents de mer sont définis par le code pour les enquêtes sur les accidents de l'OMI.

Copyright des infographies : EMSA

BILAN POUR L'ANNÉE 2021

Créé en 1997, certifié ISO 9001-2015, le *BEA*mer, service à compétence nationale, analyse les événements de mer, en fonction du degré de gravité, les enregistre dans une base de données européenne et décide de l'ouverture d'enquêtes techniques. L'objectif des enquêtes du *BEA*mer est de faire progresser la sécurité maritime par l'analyse des accidents en émettant des recommandations. Dans le cadre de l'enquête technique, le *BEA*mer agit en toute indépendance et ne reçoit ni ne sollicite d'instructions d'aucune autorité (code des transports).

Les accidents très graves qui relèvent de la directive 2009/18/CE donnent obligatoirement lieu à une enquête. Pour les autres, dans la prise de décision du *BEA*mer d'ouvrir ou non une enquête sont évalués, en particulier, les enseignements et recommandations potentiels à en retirer, le caractère d'usage privé ou commercial lié à l'accident.

// Mise en œuvre des recommandations

Après avoir analysé les causes d'un événement, il convient d'en tirer les leçons pour éviter qu'il se reproduise. Un soin très particulier est accordé à la rédaction des recommandations. Il en est de même du suivi de leur mise en œuvre par les destinataires.

Le *BEA*mer n'émet pas de recommandation aux équipages et compagnies sur le respect de la réglementation, l'application de celle-ci étant par nature obligatoire. Le rappel de la réglementation est fait, en général, dans le corps de texte du rapport.

Au cours de l'année 2021 le *BEA*mer a publié 12 rapports d'enquêtes techniques dont 3 rapports en collaboration avec les bureaux d'enquêtes Belge, Britannique et des Iles Marshall, concernant des accidents survenus en 2019, 2020 et 2021. Ces rapports ont donné lieu à l'émission de 8 recommandations :

RECOMMANDATION	ÉVÈNEMENT	NATURE DE L'ÉVÈNEMENT	DÉSTINATAIRE	SUITE DONNÉE
D'étudier des améliorations pour une visualisation des tirants d'air par une lecture directe en route, compte-tenu des faibles marges du navire.	ARAMIS	Collision avec un pont	Armateur au commerce	Aucun retour de l'armateur
De mettre en place une surveillance mutuelle des membres d'équipage pendant les phases à risque et en particulier pendant le filage, ou un suivi vidéo permettant de visualiser le pont de travail depuis la passerelle.	AR AVEL DRO	Homme à la mer	Armateur à la pêche	Recommandation mise en œuvre par l'armement
De sensibiliser les patrons des navires de faible tonnage, évoluant de nuit dans l'avant-port, de signaler leurs mouvements avant d'appareiller sur un canal VHF veillé par tous.	CB20 – LA CASSIDAIGNE	Abordage	Capitainerie	Recommandation prise en compte par la capitainerie
D'inviter les patrons des canots de lamanage à redoubler de prudence en navigation de nuit, en particulier lorsque l'arrière-plan lumineux est gênant.	CB20 – LA CASSIDAIGNE	Abordage	Armateur au lamanage	Recommandation mise en œuvre par l'armement
De mettre en place des informations sur les bouées précisant les limites d'utilisation des mouillages.	BE BOP	Naufrage	Collectivité locale	Recommandation prise en compte par la mairie
D'améliorer les informations à dispositions des usagers (site internet et accueil téléphonique) sur les périodes d'ouverture et les limites d'utilisation des bouées selon les conditions météorologiques.	BE BOP	Naufrage	Collectivité locale	Recommandation prise en compte par la mairie

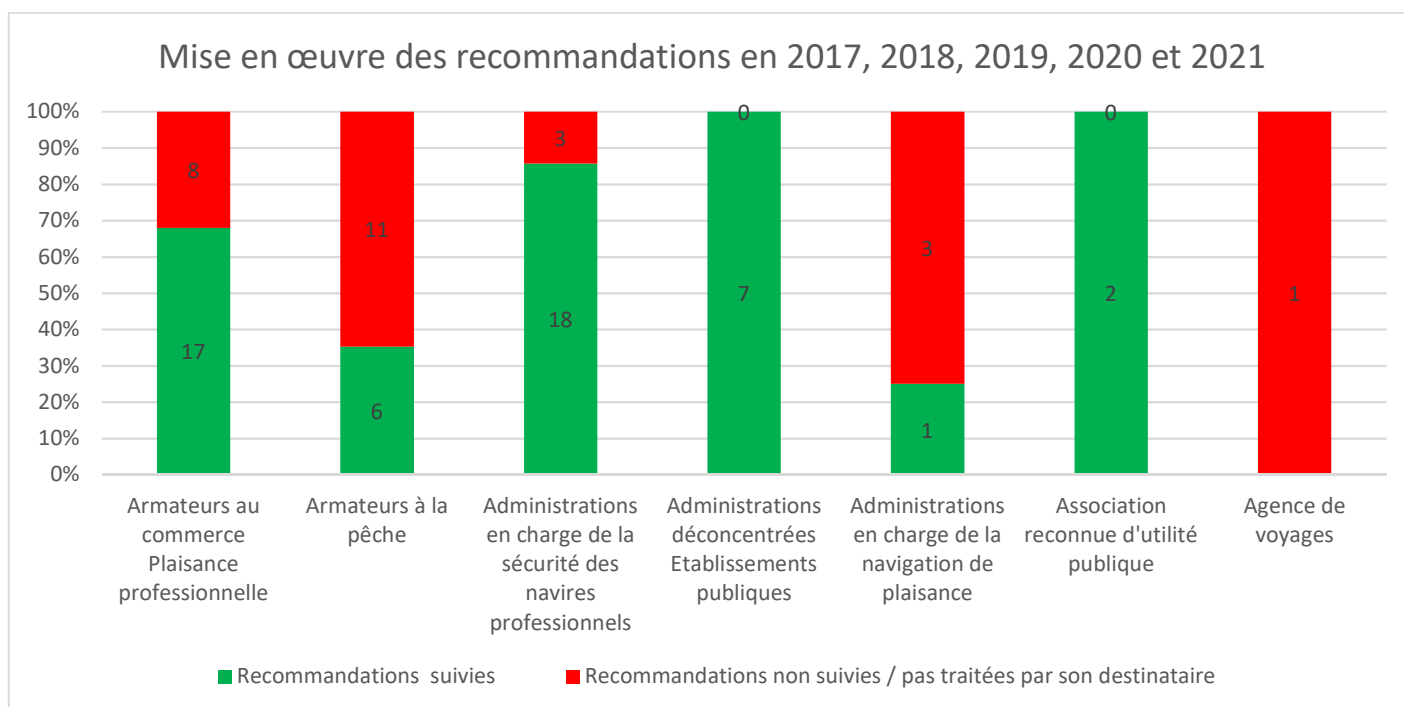
RECOMMANDATION	ÉVÈNEMENT	NATURE DE L'ÉVÈNEMENT	DÉSTINATAIRE	SUITE DONNÉE
De mettre en place une table ronde avec les représentants des pêcheurs professionnels, le sémaphore, les acteurs du sauvetage et les autorités maritimes afin d'établir un guide de bonnes pratiques relatif au franchissement des zones dangereuses du bassin d'Arcachon.	INO	Chavirage	Administration	Recommandation prise en compte par l'administration
D'étudier l'élargissement de la prescription réglementaire d'équipement AIS (B) qui s'appliquent aux navires navigant dans les DST, aux autres navires de moins de quinze mètres à partir de la 4ème catégorie de navigation, pour tenir compte de l'évolution de la 4ème catégorie et de l'indéniable utilité de l'AIS dans bien des cas.	INO	Chavirage	Administration	Recommandation non suivie par l'administration

Sur les 8 recommandations émises en 2021, une seule est restée sans réponse (avec 88% de retours, 2021 est une bonne année en termes de suivi des recommandations, les taux de retours avaient été de 56% en 2020, 82% en 2019, 100% en 2018 et 86% en 2017).

Il n'y pas eu de retour sur l'unique recommandation adressée à un armement au commerce (compagnie lituanienne), c'est inhabituel de la part d'un armement au commerce.

Pour les recommandations destinées à l'administration de la mer, un comité qui réunit les services concernés deux fois par an, en associant le BEAmer, fait le point sur l'état d'avancement de la prise en compte des recommandations : en 2021, la direction des affaires maritimes a décidé de ne pas donner suite à une recommandation.

Le graphique ci-dessous permet d'appréhender le niveau de mise en œuvre des recommandations du BEAmer depuis 2017.



Certaines recommandations émises à destination d'armateurs n'ont pas pu être mises en œuvre en raison de l'arrêt d'exploitation de l'unique navire de l'armement.

// Les chiffres pour 2021

Le BEAmer prend en compte tous les événements de mer constatés sur :

- les navires professionnels français quelle que soit leur localisation ;
- les navires professionnels étrangers lorsque l'événement est survenu dans les eaux territoriales ou dans un port français, mais également en dehors des eaux sous souveraineté nationale, lorsque l'événement a coûté la vie ou infligé des blessures graves à des ressortissants français ou causé ou menacé de causer un grave préjudice au territoire français, à l'environnement, aux installations ou ouvrages sur lesquels la France exerce sa juridiction ;
- les navires de plaisance lorsque l'accident est mortel (avec opération de sauvetage par un CROSS).

Le BEAmer ne prend pas en compte les noyades liées à des engins de plage ou survenues dans la zone des 300 mètres, ni les accidents de plongée, ni, en général, les événements liés à la plaisance de loisir des particuliers, sauf lorsqu'il y a une perte en vie humaine et qu'il y a une possibilité de tirer des enseignements en matière de prévention des risques maritimes.

En 2021, sur les milliers d'événements analysés par le BEAmer, 562 accidents, y compris les accidents du travail maritime, ont été plus particulièrement relevés. Ce nombre d'événements de mer répertoriés l'année dernière est supérieur de ceux de 2020 (517), 2019 (371), 2018 (363) de 2017 (363) et de 2016 (364).

L'augmentation du nombre d'événements de mer relevée en 2020 est confirmée en 2021. Si la tendance s'accroît pour les navires de pêche, elle revient à des valeurs d'avant la pandémie pour la flotte des navires de charge (avec notamment la diminution de 50 à 22 du nombre d'avaries de propulsion des navires de charge de plus de 500).

À titre indicatif, en 2022, la flotte française est composée de 13793 navires professionnels:

- 3481 navires de charge (tout navire professionnel autre qu'un navire à passagers, un navire de pêche ou un navire de plaisance), dont 192 navires de transport de marchandises et 233 navires de service maritime et portuaire de plus de 100 UMS ;
- 715 navires à passagers armés au long cours ou au cabotage ;
- 5890 navires de pêche, dont 212 d'une longueur supérieure à 24 m, et 2347 navires conchylicoles ;
- 1275 navires de plaisance à utilisation commerciale (pour une flotte de navires de plaisance supérieure à 1 000 000 d'immatriculations).

Les tableaux et diagrammes ci-après donnent des informations détaillées sur la typologie des accidents qui ont retenu l'attention du BEAmer. Les événements les plus significatifs et les plus graves ont fait l'objet d'une étude préliminaire. Parmi celles-ci, certains accidents ont donné lieu à l'ouverture d'une enquête technique.

Il est à noter qu'avec 209 accidents répertoriés pour 713 navires, la flottille des navires de pêche d'une longueur comprise entre 12 m et 24 m est toujours la plus accidentogène (29% de ces navires auraient subi un événement de mer).

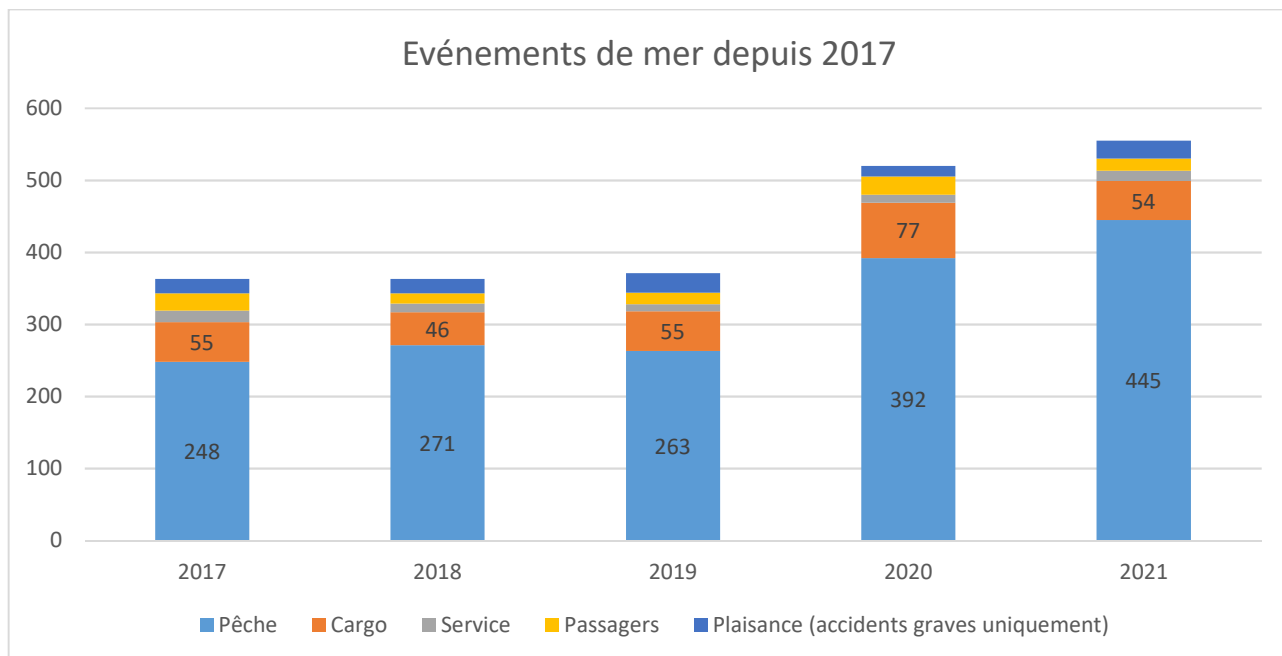
Le BEAmer diffuse en libre accès sur internet les ouvertures d'enquêtes ainsi que les rapports définitifs à l'adresse suivante : <http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/>

// Bilan sur 5 ans

Les avaries de propulsion et les accidents du travail maritime représentent la grande majorité des événements de mer (plus des deux tiers) :

- En 2021, 562 événements de mer ont été répertoriés avec 265 avaries de propulsion et 139 accidents du travail maritime.
- En 2020, 517 événements de mer ont été répertoriés avec 268 avaries de propulsion et 127 accidents du travail maritime.
- En 2019, 371 événements de mer ont été répertoriés avec 149 avaries de propulsion et 122 accidents du travail maritime.
- En 2018, 363 événements de mer ont été répertoriés avec 132 avaries de propulsion et 129 accidents du travail maritime.
- En 2017, 363 événements de mer ont été répertoriés avec 130 avaries de propulsion et 141 accidents du travail maritime.

Le nombre d'avaries de propulsion a très fortement augmenté à la pêche en 2020 et 2021 par rapport aux années précédentes. Si l'origine de ces pannes est souvent liée à des carences d'entretien ou de maintenance sur des navires de pêche dont la moyenne d'âge dépasse les trente ans, leur augmentation est une source d'inquiétude.



Concernant la plaisance, ne sont répertoriées par le *BEA*mer que les pertes liées à des opérations de recherche et de sauvetage sur des navires. Les engins de plages ou annexes ne sont pas comptabilisés.

Le nombre de pertes humaines par année dans le périmètre professionnel :

- 18 décès ou disparitions en 2021 (6 à la pêche, 1 au commerce sur un navire étranger et 11 à la plaisance).
- 25 décès ou disparitions en 2020 (5 à la pêche, 2 au commerce sur des navires étrangers et 18 à la plaisance).
- 28 décès ou disparitions en 2019 (dont 7 à la pêche et 15 à la plaisance).
- 15 décès ou disparitions en 2018 (dont 8 à la pêche et 7 à la plaisance).
- 11 décès ou disparitions en 2017 (dont 5 à la pêche et 1 à la plaisance).

A la pêche, onze personnes sont décédées ou disparues en 2020 et 2021. Le *BEA*mer constate que sur ces onze victimes, neuf naviguaient sur des navires de pêche de moins de 12 m qui ont coulé, chaviré ou disparu.

ACTIVITÉ INTERNATIONALE



// Participation aux travaux de l'OMI

Le *BEA*mer participe en particulier au sous-comité de l'application des instruments (III) de l'Organisation maritime internationale (OMI), sous-comité dont l'une des fonctions est d'étudier les rapports d'enquête après accidents. Le sous-comité III réunit ses membres afin qu'ils examinent les questions relatives à l'application des conventions, l'analyse des rapports récapitulatifs des synthèses d'audit du Programme obligatoire d'audit des États membres de l'OMI. Ce sous-comité joue également un rôle essentiel dans l'examen des rapports d'enquêtes après accident et la publication des enseignements tirés des incidents de mer. En raison de la pandémie, les sessions ont été particulièrement perturbées et menées par visio-conférences. Le sous-comité III, annulé en 2020, a poursuivi son travail par ses groupes de correspondance, dont celui sur les enquêtes après accidents, auquel participe le *BEA*mer.

// MAIIF et le eMAIIF



Le *BEA*mer, pour la France, est également un membre actif du *Marine Accident Investigators International Forum* (MAIIF et ses déclinaisons régionales dont le eMAIIF pour l'Europe). Le MAIIF est une organisation intergouvernementale qui se consacre à la promotion de la sécurité maritime et à la prévention de la pollution marine par l'échange d'idées, d'expériences et d'informations acquises lors des enquêtes sur les accidents maritimes. Son objectif est de promouvoir et d'améliorer les enquêtes sur les accidents maritimes, et de favoriser la coopération et la communication entre les enquêteurs sur les accidents maritimes. En 2021, vu les restrictions sanitaires, le *BEA*mer a participé aux sessions des MAIIF et eMAIIF dans un format plus court ne traitant que les sujets les plus urgents par visio-conférence.

// La Commission Européenne, EMSA et le PCF



L'objectif du « cadre de coopération permanente » (*Permanent Cooperative Framework* ou PCF) pour les enquêtes sur les accidents dans le secteur du transport maritime, établi par les États membres de l'Union européenne en étroite collaboration avec la Commission, est de fournir un forum opérationnel permettant aux organismes d'enquêtes des États membres de coopérer, comme le prévoit l'article 10 de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes. Le PCF permet également à l'Agence européenne de sécurité maritime (EMSA) de faciliter cette coopération comme l'établit son règlement fondateur. Le *BEA*mer, qui participe systématiquement aux réunions du PCF, a notamment contribué aux groupes de travail sur l'élément humain et sur la base de données communautaire des accidents (EMCIP) en 2021.

// Travaux bi ou multilatéraux

- Coopération avec nos homologues belges pour l'enquête sur la collision du ALEXIS II avec le LS JAMIE (navire de pêche belge, et un chimiquier de Gibraltar) - leadership Belgique ;
- Coopération avec nos homologues espagnols pour l'enquête sur la collision du BLANDA 3 avec le POUPOUN (un navire de pêche espagnol et un voilier de plaisance) - leadership Espagne.

SYNTHÈSE DE L'ACCIDENTOLOGIE

Avertissement : Ces chiffres reposent sur les seuls événements jugés significatifs sur ses propres critères par le BEAmer. Les critères pour retenir un événement sont cependant pérennes depuis plusieurs années et les chiffres indiquent tout au moins une tendance.

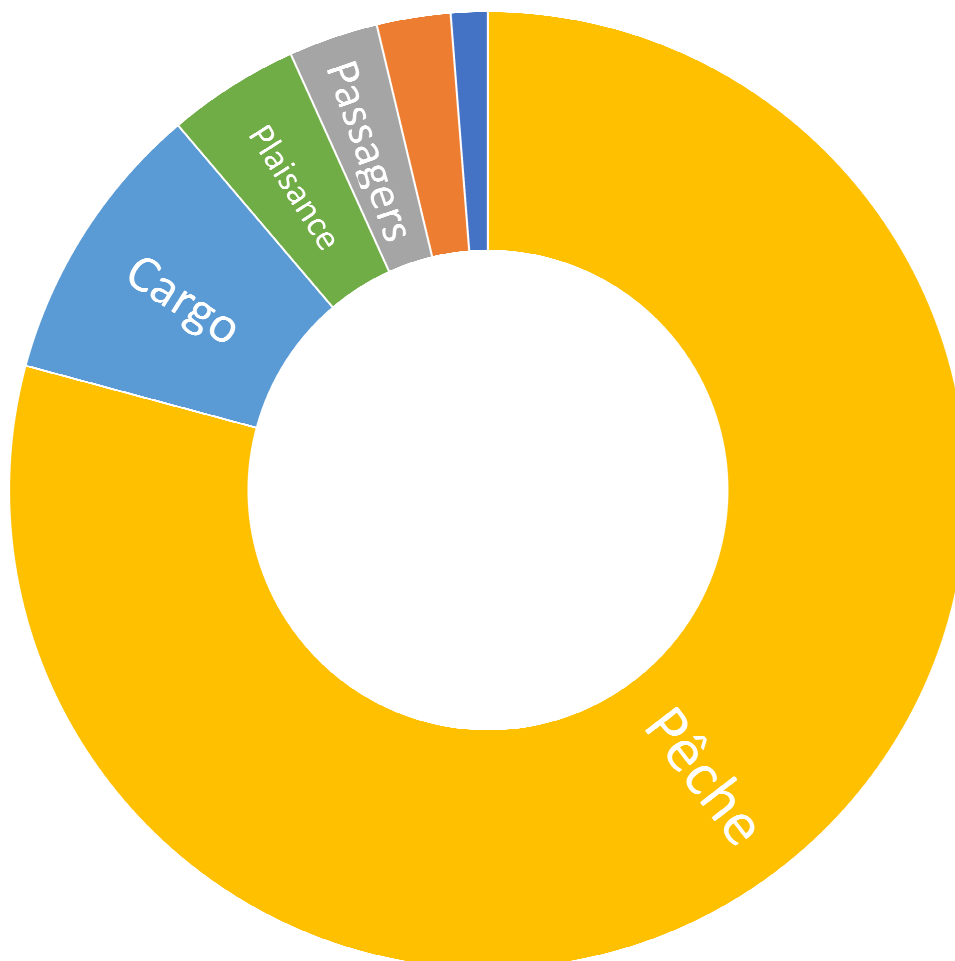
La flotte de commerce se divise en plusieurs branches : celle des navires de charge avec le transport de marchandises (navires citernes et navires de charge comme les porte-conteneurs ou les cargos), celle des navires de service maritime et portuaire (câbliers, offshore, navires de recherche et tous les navires de service portuaire et côtier) et celle des navires à passagers.

Les événements intervenus sur des navires conchylicoles sont répartis avec la flotte des navires de pêche.

Pour les navires de plaisance à usage personnel sont recensés : les accidents aux personnes graves ou mortels et les collisions avec des navires professionnels. Les événements qui concernent les NUC (les navires de plaisance à utilisation commerciale qui embarquent des passagers, grands yachts avec équipage) sont également comptabilisés. Toutefois, lorsqu'il n'y a pas d'opération organisée par un CROSS, le BEAmer n'a pas de visibilité réelle concernant les accidents des navires de plaisance exploités commercialement pour des activités nautiques (sports tractés etc...) ou la formation.

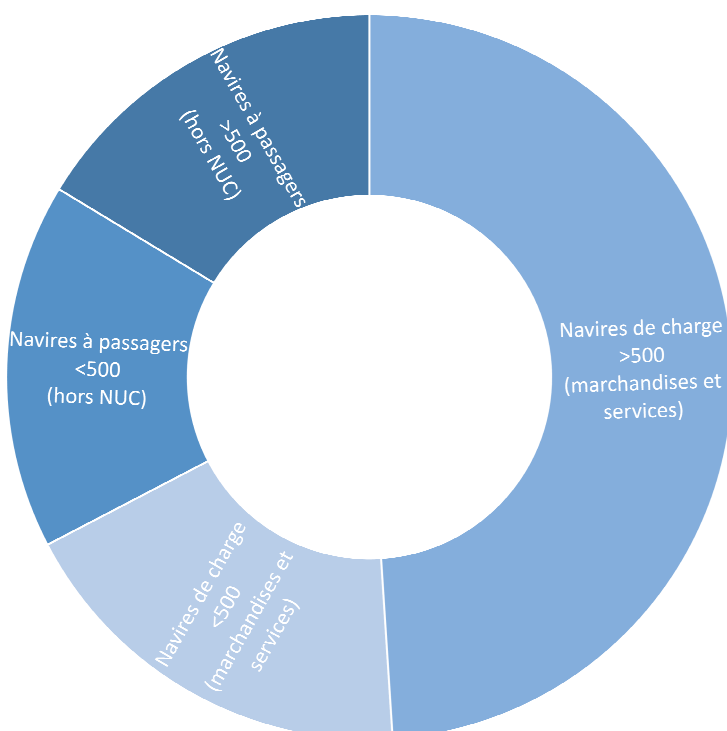
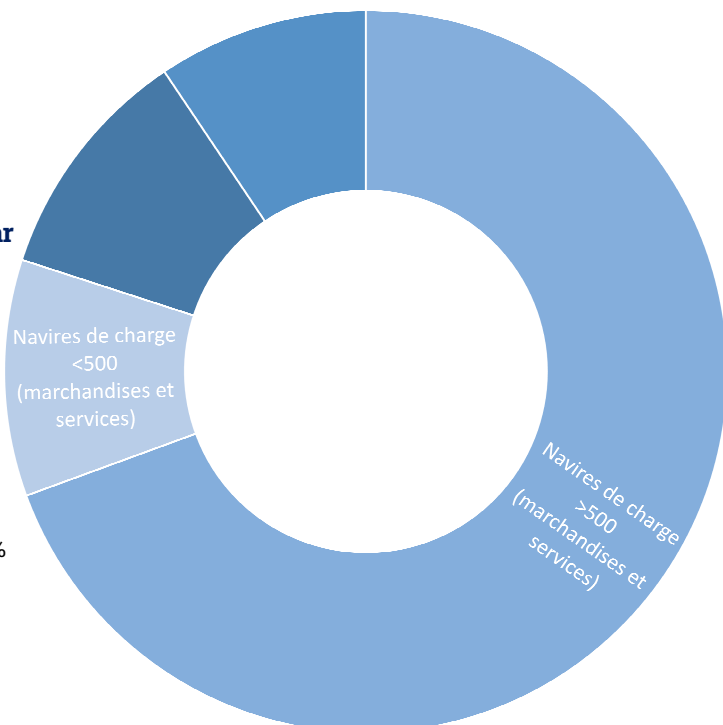
// Répartition des événements de mer enregistrés en 2021 par le BEAmer suivant le type d'activité

Transport de marchandises (cargos)	54	10 %	dont 20 avec le pavillon français
Navires de service maritime et portuaire	14	2 %	dont 13 avec le pavillon français
Navires à passagers	17	3 %	dont 16 avec le pavillon français
Navires de pêche	445	79 %	dont 440 avec le pavillon français
Navires de plaisance à utilisation commerciale (NUC)	7	1 %	dont 6 avec le pavillon français
Navires de plaisance (accidents graves et mortels)	25	5 %	dont 22 avec le pavillon français
Total	562	100 %	dont 517 avec le pavillon français



// Répartition des événements de mer enregistrés en 2020 par le BEA mer au commerce

Navires à passagers de plus de 500 UMS (navires de croisière et navires rouliers à passagers)	9	11 %
Navires à passagers de moins de 500 UMS	8	9 %
Navires de charge > 500 UMS	59	69 %
Navires de charge < 500 UMS	9	11 %
Total	85	100 %



Ces chiffres incluent également 36 navires étrangers dans les eaux sous juridiction française lors de l'événement (pertes de propulsion, accidents de personnes et collisions notamment). Pour les navires de commerce battant pavillon français, la répartition des événements de mer est la suivante :

Navires à passagers français de plus de 500 UMS (navires de croisière et navires rouliers à passagers)	8	17 %
Navires à passagers français de moins de 500 UMS	8	17 %
Navires de charge français > 500 UMS	24	48 %
Navires de charge français < 500 UMS	9	18 %
Total	49	100 %

// Répartition des accidents survenus à bord des navires à passagers de plus de 500 UMS

9 événements de mer ont été comptabilisés sur les grands navires rouliers à passagers (5), sur les navires de croisière (2) et sur les navires inter-iles (2).

Nature des accidents

Abordage	1	11 %
Avarie de propulsion	2	22 %
Panne électrique	1	11 %
Accident du travail maritime	5	56 %

// Répartition des accidents à bord des navires à passagers de moins de 500 UMS

8 événements de mer ont été comptabilisés sur les navires à passagers moins de 30 m de longueur.

Nature des accidents

Abordage	2	25 %
Avarie de propulsion	3	36 %
Heurt	1	13 %
Incendie	1	13 %
Voie d'eau	1	13 %

// Répartition des accidents survenus à bord des navires de charge de plus de 500 UMS

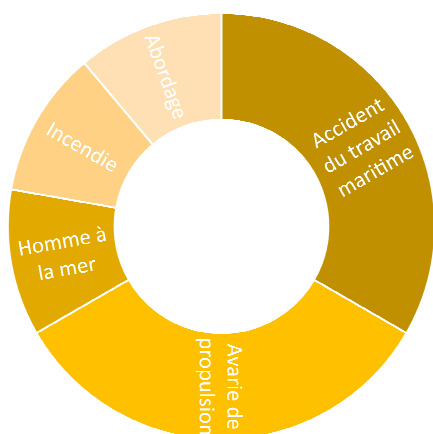
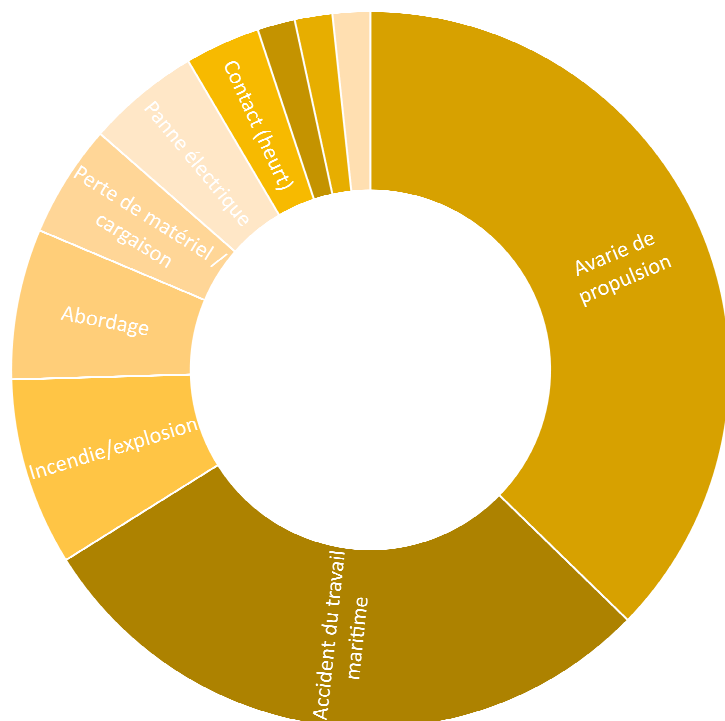
Type de navire

Cargos	24	41 %
Porte-conteneurs	12	20 %
Navires citerne	18	30 %
Navires de service maritime	5	9 %

Total 59 100 %

Nature des accidents

Panne électrique	3	5 %
Avarie de barre	1	2 %
Perte de matériel / cargaison	3	5 %
Abordage	4	7 %
Incendie / explosion	5	8 %
Heurt	2	3 %
Echouement	1	2 %
Avarie de propulsion	22	37 %
Homme à la mer	1	2 %
Accident du travail maritime	17	29 %



// Répartition des accidents survenus à bord des navires de charge de moins de 500 UMS

En 2020, il y a eu 9 accidents sur des navires français de services maritime et portuaire.

Nature des accidents

Abordage	1	11 %
Incendie	1	11 %
Avarie de propulsion	3	33,5 %
Homme à la mer	1	11 %
Accident du travail maritime	3	33,5 %

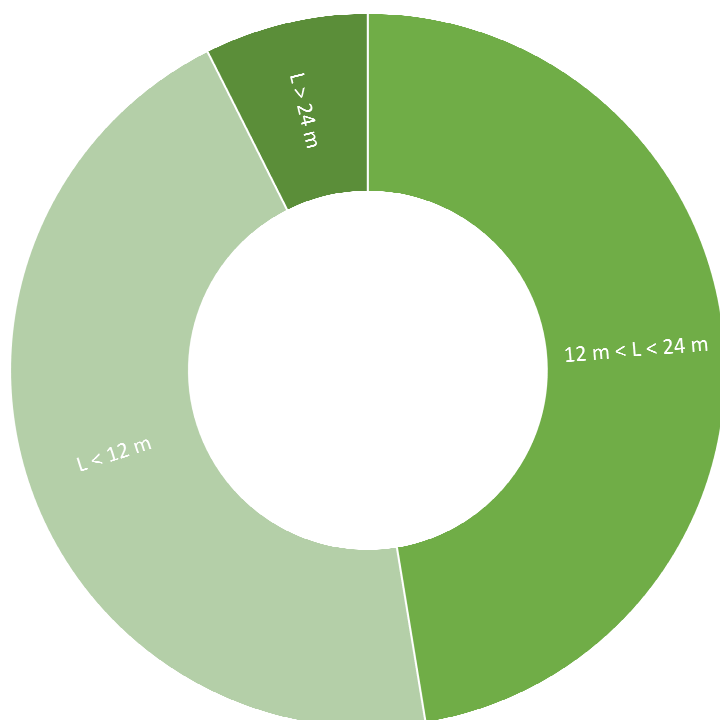
// Répartition des accidents survenus à bord des navires de pêche

L > 24 m	(212 navires)	35	8 %
12 m < L < 24 m	(713 navires)	209	47 %
L < 12 m	(4965 navires)	201	45 %

Total 445 100 %

Si la proportion d'accidents par flottille change peu le nombre d'accidents a encore augmenté cette année (445 pour 392 en 2020 et 263 en 2019).

Pour tous les segments de flotte, c'est toujours sur les chalutiers que le taux d'accidents est le plus élevé.



En données brutes, les chalutiers sont encore les navires où il y a également le plus d'accidents :

Nombre d'accidents de navires de pêche de plus de 24 m par type

Senneur	6	17 %
Chalutier	14	40 %
Caseyeur	1	3 %
Fileyeur	3	9 %
Autre	11	31 %

Nombre d'accidents de navires de pêche de moins de 24 m et de plus de 12 m par type

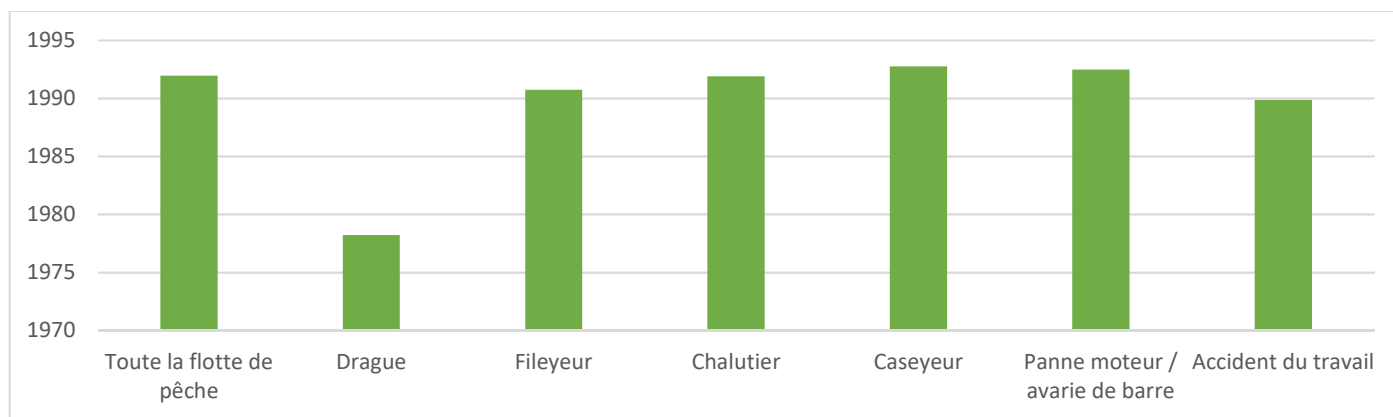
Senneur	10	6 %
Chalutier	122	58 %
Caseyeur	5	2 %
Fileyeur	29	14 %
Ligneur	5	2 %
Drague	8	4 %
Autre	30	14 %

Nombre d'accidents de navires de pêche de moins de 12 m par type

Chalutier	58	29 %
Caseyeur	29	14 %
Fileyeur	54	27 %
Ligneur	11	6 %
Drague	6	3 %
Autre	43	21 %

A la pêche, il y a eu 6 décès ou disparitions en 2021. Ces drames concernent un naufrage lors d'une opération de remorquage d'assistance, la disparition d'un navire et deux hommes tombés à la mer.

// Moyenne d'âge des navires de pêches au regard des accidents et des types de navire



La moyenne d'âge des navires de pêche ayant subi un événement de mer en 2021 est supérieure à 30 ans.

// Nature des accidents survenus à bord des navires de pêches selon leur longueur

Navires de pêche de plus de 24 m

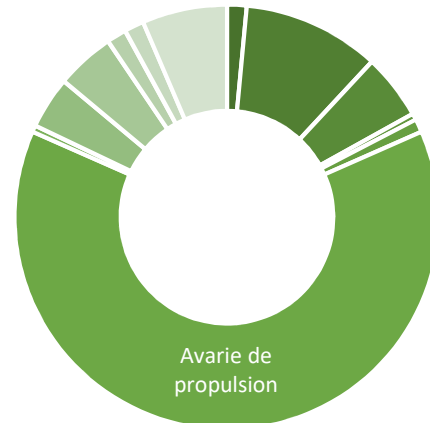
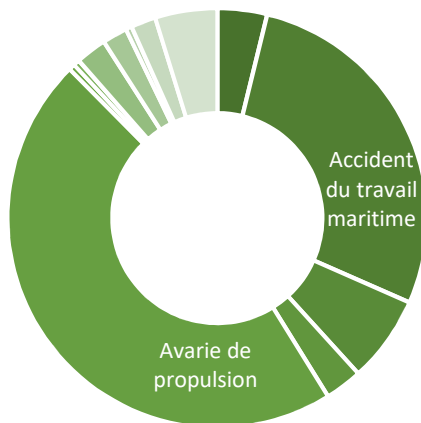
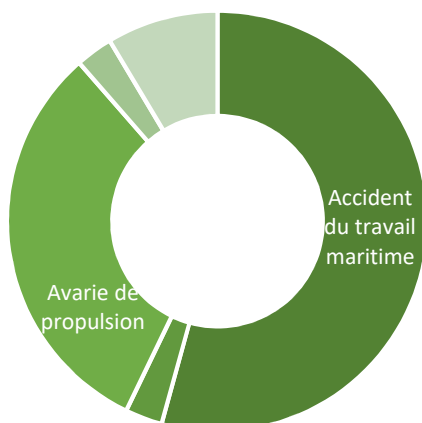
Accident du travail	19	54 %
Avarie de barre	1	3 %
Avarie de propulsion	11	31 %
Echouement	1	3 %
Incendie	3	9 %

Navires de pêche de moins de 24 m et de plus de 12 m

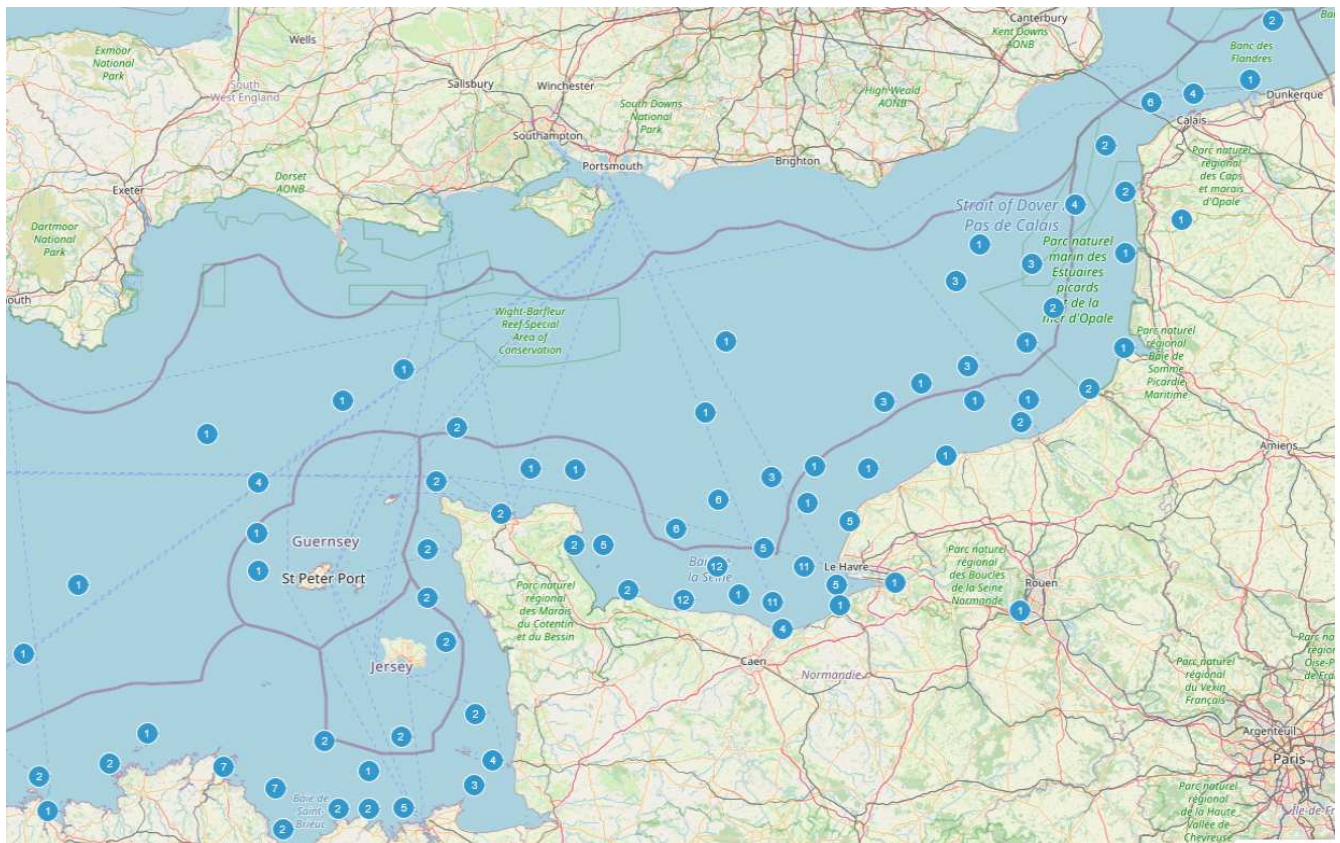
Abordage	8	4 %
Accident du travail	58	27 %
Avarie de barre	14	7 %
Avarie électrique	6	3 %
Avarie de propulsion	97	46 %
Chavirage	1	0,5 %
Contact (heurt)	1	0,5 %
Echouement	5	2,5 %
Incendie	4	2 %
Perte d'équipement	4	2 %
Voie d'eau	10	5 %
Homme à la mer	1	0,5 %

Navires de pêche de moins de 12 m

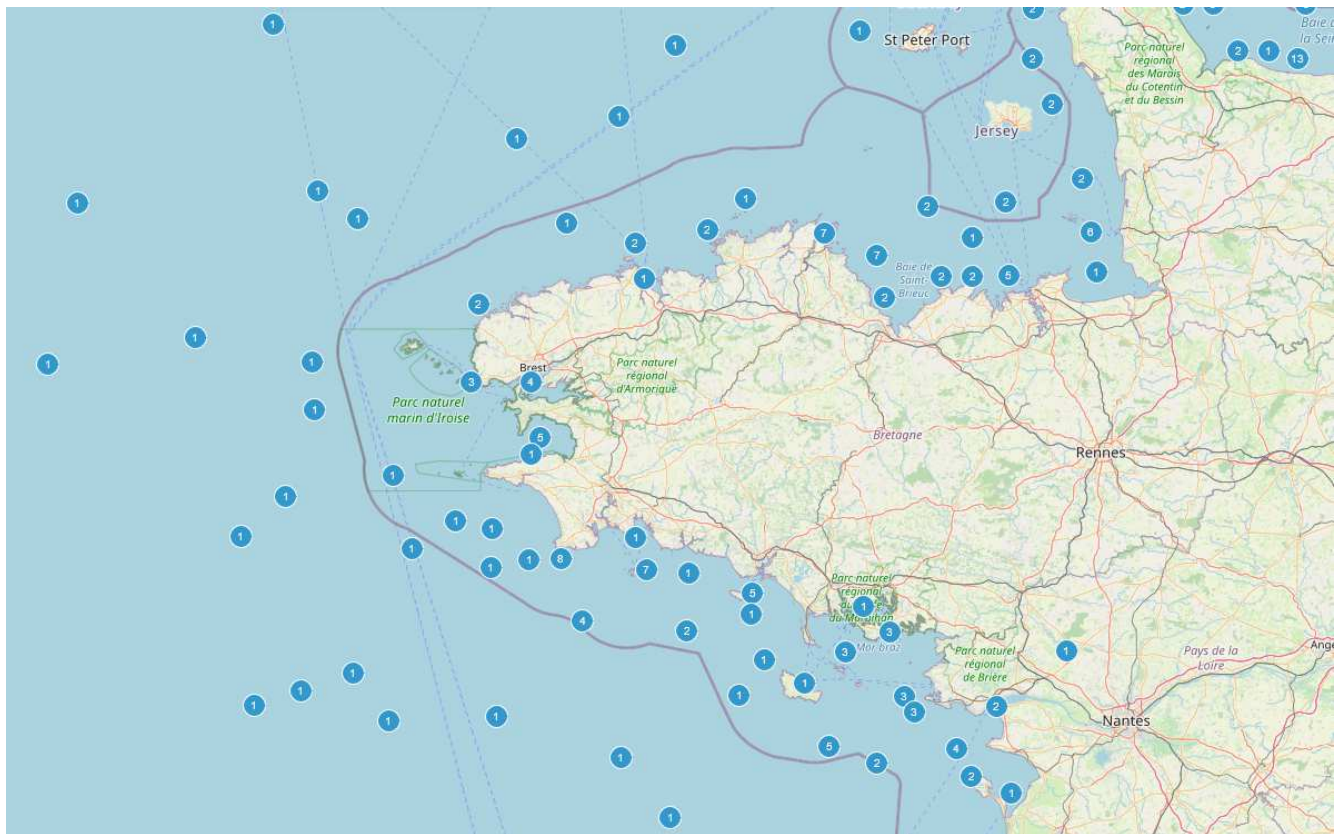
Abordage	3	1,5 %
Accident du travail	21	10,5 %
Avarie de barre	10	5 %
Disparu	1	0,5 %
Avarie électrique	2	1 %
Avarie de propulsion	127	63 %
Chavirage	8	4 %
Contact (heurt)	1	0,5 %
Echouement	9	4,5 %
Homme à la mer	3	1,5 %
Incendie	3	1,5 %
Voie d'eau	13	6,5 %



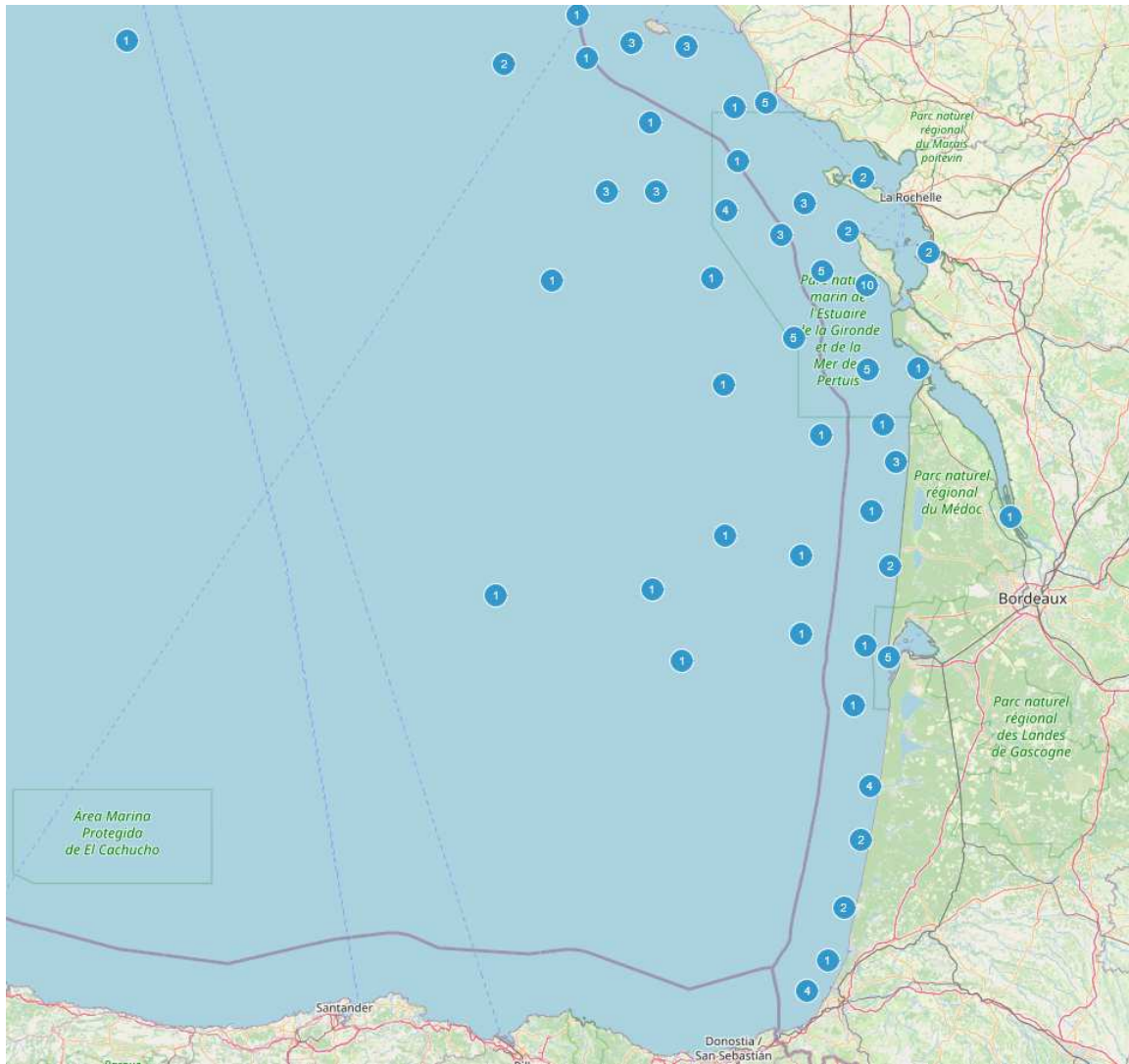
// Mer du Nord / Manche Est



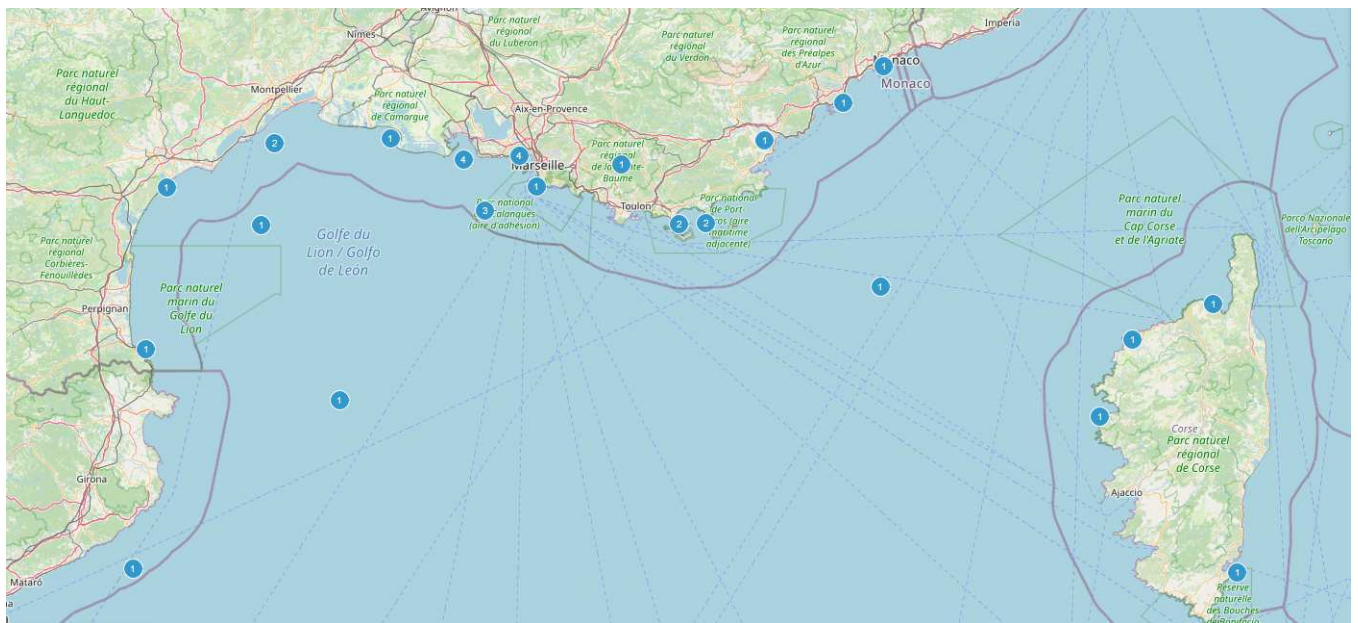
// Manche Ouest – Mer Celtique



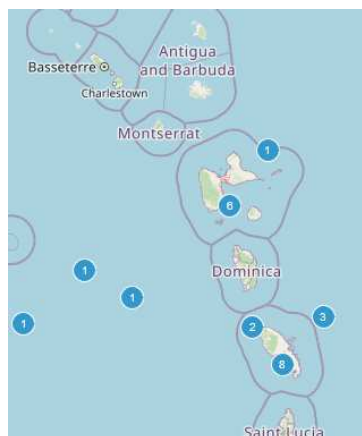
// Golfe de Gascogne



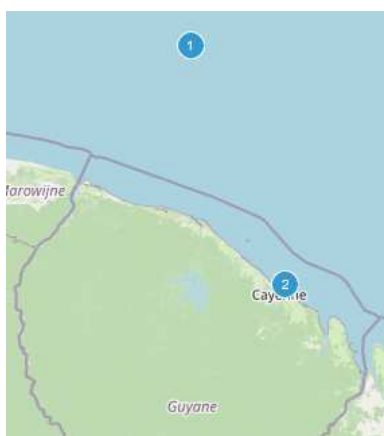
// Méditerranée



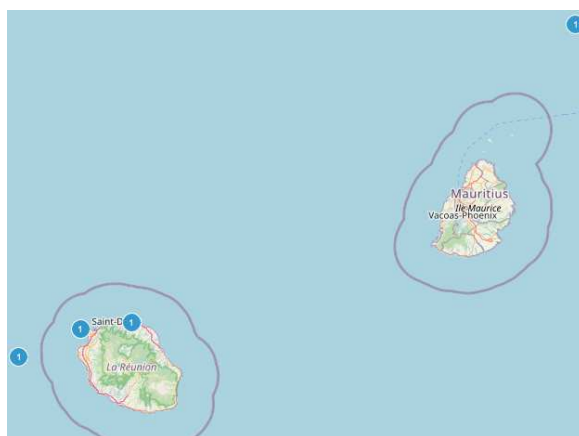
// Antilles



// Guyane



// La Réunion



// Monde



BILAN DES ENQUETES TECHNIQUES

// Le travail d'enquête

L'année dernière, 13 enquêtes techniques ont été ouvertes. 2,3 % des événements enregistrés par le BEA mer en 2021 ont donné lieu à l'ouverture d'une enquête technique.

ÉVÉNEMENT	NATURE
BREIZ	Naufage d'un chalutier/coquiller pendant une opération de remorquage d'assistance le 14 janvier 2021 au large de Lion-sur-Mer, Calvados.
ANNA MAMM MARI	Chute à la mer et récupération d'un marin d'un fileyeur le 15 février 2021 au large de l'île de Ré.
ALEXIS II / LS JAMIE	Abordage entre un navire de pêche, pavillon belge, et un chimiquier, pavillon Gibraltar, le 31 mars 2021 dans les eaux territoriales française au large de Dunkerque.
VAN STAR	Chute d'un pilote lors de sa montée à bord sur d'un vraquier le 22 avril 2021, en Seine.
CHRISTOS XXIV / VARZUGA	Rupture de remorque entre un remorqueur et un pétrolier prévu être recyclé le 3 mai 2021 en Manche.
SEXTANT	Chute à la mer d'un marin d'un chalutier le 18 juin 2021 dans le nord-ouest d'Aurigny.
MANGA REVA / L'OCARINA	Abordage entre deux navires de pêche le 13 juillet 2021, au large du Guilvinec.
BLANDA 3 / POUPOUN	Abordage entre un navires de pêche, pavillon espagnol, et un voilier de plaisance le 15 juillet 2021, dans les eaux territoriales espagnoles.
PING TAI RONG 49	Echouement d'un navire de pêche, pavillon chinois, le 23 juillet 2021 sur l'atoll Anuanurunga, archipel des Tuamotu en Polynésie française.
FOLY	Explosion puis incendie du navire de plaisance à moteur le 28 août 2021 au Port-Saint-Pierre de Hyères.
L'AMI SINCERE	Chute à la mer d'un marin d'un caseyeur le 8 septembre 2021 au large d'Arromanches.
ANDRE MICHEL 1	Heurt d'un pont par un navire de charge fluvio-maritime le 2 octobre 2021 sur le canal de Donzère-Mondragon dans le Drôme.
COTE D'OPALE	Lors d'un heurt d'un ferry avec un « pieu » du quai, accident du travail maritime impliquant un marin le 21 novembre 2021 dans le port de Calais.

Répartition par accident et type de navire des enquêtes techniques ouvertes en 2021 (13 enquêtes qui impliquent 17 navires).

TYPES D'ACCIDENTS / TYPES DE NAVIRES	ABORDAGE	RUPTURE DE REMORQUE	CHAVIREMENT	ÉCHOUEMENT	HOMME A LA MER	INCENDIE / EXPLOSION	A LA DERIVE / SANS PROPULSION	CONTACT / HEURT	VOIE D'EAU	TOTAL
COMMERCE (navires à passagers, de charge et de servitude)	1	1	-	-	1	-	1	2	-	6
PECHE	4	-	1	1	3	-	-	-	-	9
PLAISANCE (qu'elle soit commerciale ou non)	1	-	-	-	-	1	-	-	-	2
TOTAL	6	1	1	1	4	1	1	2	-	17

Parmi les enquêtes en cours, 12 enquêtes ont pu être achevées en 2021 dont 3 en collaboration avec des bureaux d'enquête de pays tiers. Les rapports correspondants publiés et mis en ligne sur le site :

www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

ÉVÉNEMENT	NATURE
LE MORDU	Naufrage d'un navire de pêche, le 6 décembre 2019, au large du Saint-Pierre-en-Port en Seine Maritime.
VISION / MINX (Leader Royaume-Uni)	Abordage entre un yacht, pavillon Gibraltar, et un yacht, pavillon du Royaume-Uni, aux abords de Sainte-Marguerite, devant Cannes.
ARAMIS	Heurt de deux ponts par un navire fluvio-maritime sur un canal de dérivation du Rhône.
JORDJY II	Naufrage d'un chalutier le 24 janvier 2020, dans le nord-ouest de Groix, l'équipage embarqué dans un radeau de sauvetage sera récupéré par la SNSM.
AR AVEL DRO	Chute à la mer d'un marin à bord d'un navire de pêche le 21 avril 2020 au large d'Erquy.
LE MARIE LOUIS	Voie d'eau entraînant le naufrage d'un chalutier le 7 mai 2020 au large de l'île d'Yeu, l'équipage sera récupéré par un hélicoptère de la Marine nationale.
CB 20 / LA CASSIDAIGNE	Abordage d'une vedette de servitude par un canot de lamanage dans l'avant-port de Lavéra survenu le 7 octobre 2021.
BE BOP	Echouement suivi du naufrage d'un voilier dans le Golfe d'Ajaccio le 25 septembre 2021.
ALEXIS II / LS JAMIE (Leader Belgique)	Abordage entre un navire de pêche, pavillon belge, et un chimiquier, pavillon Gibraltar, le 31 mars 2021 dans les eaux territoriales française au large de Dunkerque.
INO	Chavirage d'un navire de pêche survenu le 20 novembre 2021 dans les passes du Bassin d'Arcachon.
ELANDRA BALTIC (Leader Iles Marshall)	Chute à la mer d'un marin à bord d'un tanker pavillon Iles Marshall, le 13 avril 2020, dans les eaux territoriales françaises, aux abords du port de Fos-sur-Mer.
ANNA MAMM MARI	Chute à la mer et récupération d'un marin d'un fileyeur le 15 février 2021 au large de l'île de Ré.

ÉVÉNEMENT	ENSEIGNEMENTS
LE MORDU	Le respect des capacités de chargement autorisé est indispensable, et son non-respect est d'autant plus risqué que les conditions météorologiques sont mauvaises. Une surcharge peut s'avérer fatale.
	Le port du VFI aurait aidé les marins à mieux résister aux conditions difficiles après leur chute à la mer.
ARAMIS	Afin de lever toute ambiguïté sur la transmission des données du navire, une procédure pour la mise à disposition formelle des tirants d'eau et tirants d'air au conducteur fluvial pourrait être mise en place.
	La mise en place d'un contrat type entre l'armateur, l'affréteur et le conducteur fluvial permettant de préciser le service attendu à bord par ce dernier, avec l'identification des devoirs réciproques et du partage des rôles du capitaine et du conducteur, est à encourager.
JORDJY II	Les jours suivants des travaux importants et une sortie de chantier, la vigilance concernant une entrée d'eau doit être accrue.
AR AVEL DRO	Une vigilance accrue lors des opérations de filage, même sur les navires à intervention humaine limitée, est primordiale, puisqu'à bord des caseyeurs, la principale cause de mortalité est la chute à la mer provoquée, par l'entraînement par-dessus bord du marin par la filière (brochure IMP).
LE MARIE LOUIS	Lorsqu'une voie d'eau survient sur un navire de pêche, avant même la recherche de son origine, la mise en œuvre, qui est très rapide, d'un moyen d'assèchement, doit faire partie des priorités du bord.
	Un entraînement régulier à la mise en œuvre des équipements de sécurité, comme les moyens d'assèchement, permet une réactivité appropriée en cas de voie d'eau.
	L'intégrité de l'étanchéité du compartimentage est un élément déterminant pour permettre le maintien de la flottabilité du navire lorsqu'un compartiment est envahi.
CB 20 / LA CASSIDAIGNE	Au cours des périodes de faible trafic (notamment de navires de plaisance), les patrons des embarcations qui pratiquent régulièrement une zone de navigation ne sont pas incités à réduire leur vitesse.
	A défaut de signalement par VHF, la présence d'un autre navire dans l'avant-port aurait pu être détectée par l'utilisation de l'AIS.
	Les conditions d'utilisation des gyrophares en mer devraient être précisées par l'administration maritime.
	Le port systématique du gilet autogonflant par les lamaneurs a grandement facilité le sauvetage du patron du canot CB20.
	Même à bord d'un navire muni d'une échelle, la récupération d'un homme à la mer, inconscient et blessé, est une opération difficile.
BE BOP	Une formation en école de voile et de croisière permet d'acquérir de façon sûre les savoirs nécessaires à la gestion d'une croisière en toute sécurité.
	Lorsque du mauvais temps est prévu, il est contre-indiqué de mettre au mouillage un navire dans une zone exposée aux éléments.
	Le déploiement en Corse du système WOALEN permettra d'optimiser la mobilisation des membres d'équipage de la station SNSM d'Ajaccio.

INO	L'efficacité d'un EPI contre la noyade est garantie uniquement lorsqu'il est porté correctement.
	Bien que non prévu à cet effet, le dispositif installé à demeure permettant à une personne tombée à la mer de remonter à bord, a permis au patron rescapé de se hisser sur la coque du navire retourné.
	Sur les petits navires utilisés dans ces conditions particulières, les chantiers pourraient, en collaboration avec leurs bureaux d'études et les armateurs, rechercher des solutions techniques pour permettre à un homme à la mer de se hisser et se tenir sur une coque retournée.
	Si l'installation des caisses à essence au-dessus du pont réduit le risque d'explosion et d'incendie, elle peut nuire en revanche à la stabilité du navire. Le navire respectait cependant les critères réglementaires dont la forme par ailleurs limitait sa stabilité aux grands angles.
ANNA MAMM MARI	Quel que soit le motif, on ne doit jamais accéder au parc à filets pendant l'opération de filage.
	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.

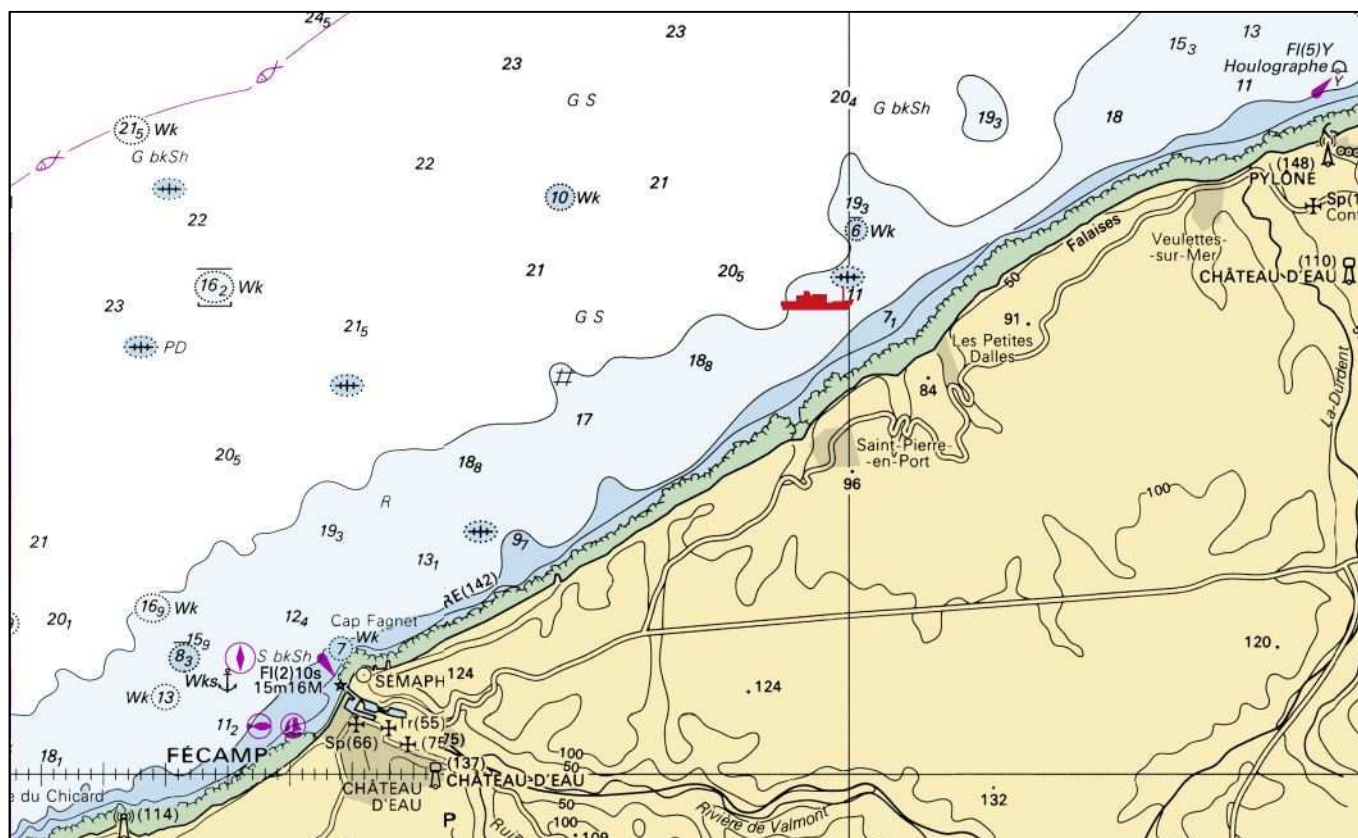
De 2017 à 2021, le BEAmer à émit 148 enseignements. Sur 5 ans, 9 % des enseignements concernent le port d'EPI contre la noyade ou de brassière de sauvetage et 8%, les exercices de sécurité ou la familiarisation à bord.

// LE MORDU

Navire armé en petite pêche, naviguant en 3ème catégorie (navigation au cours de laquelle le navire ne s'éloigne pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche), LE MORDU est habituellement armé par deux hommes d'équipage et, lors de l'événement, il effectue une campagne de pêche à la crevette aux casiers.



Le 6 décembre 2019, le patron et le matelot du navire ont effectué une sortie dans le but de ramasser tous les casiers à crevettes encore à l'eau avant l'arrivée du mauvais temps. Les casiers restant ont été embarqués en pontée, conduisant à une charge très importante et probablement une surcharge du navire, affectant sa manœuvrabilité, sa stabilité et son enfoncement. Une vague ou un groupe de vagues arrivant par le travers combiné au vent ont probablement submergé et fait chavirer le navire en un instant sans que l'équipage ait le temps de réagir. Le patron et le matelot se sont retrouvés dans une mer formée et froide, sans VFI ou brassière. Après réception du signal de la balise de détresse, plusieurs moyens terrestre, maritime, et aérien ont été engagés. Le patron a été récupéré inanimé et est décédé. Le matelot est porté disparu.



Data.shom – Position de l'épave

// JORDJY II

Le JORDJY II est un chalutier pêche arrière qui pratique toute l'année la pêche à la langoustine. Le gréement utilisé est composé de chaluts jumeaux, gréement habituel pour le type de pêche pratiqué. La zone de pêche exploitée se situe entre la pointe de Penmarc'h et l'île d'Yeu. Le jeudi 23 janvier 2020 avant l'aube, le navire appareille de Lorient pour une marée de deux jours.



Photo : Ouest-France - archives Bertrand Tardiveau

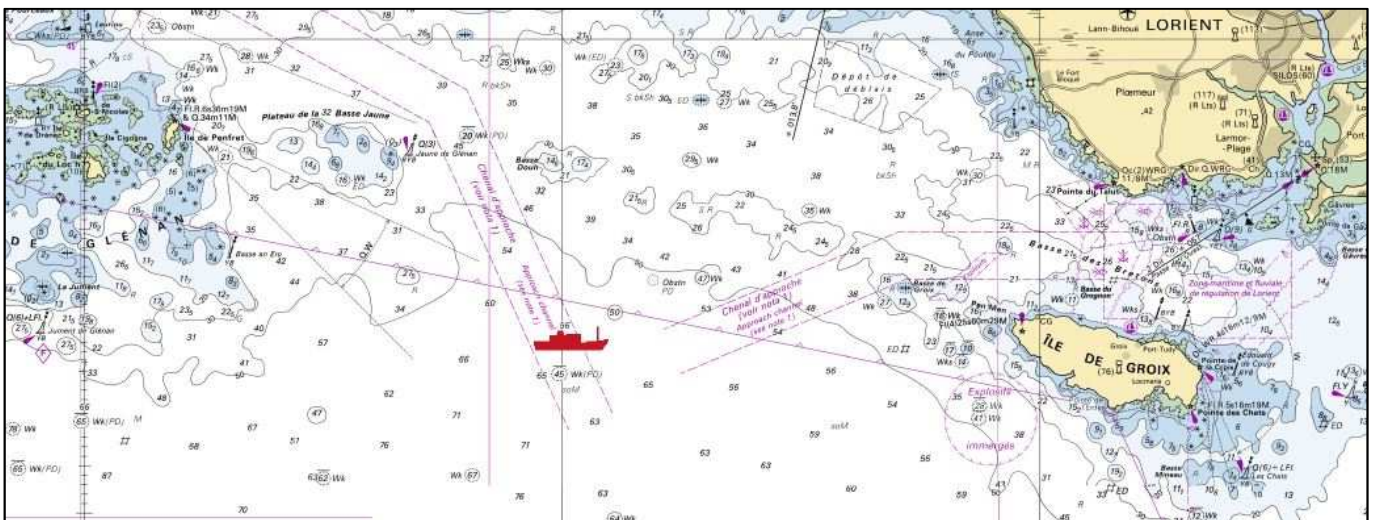
Pendant le dernier trait de la marée, dans le nord-ouest de l'île de Groix, le navire prend soudainement de la gîte sur bâbord et s'enfonce dans le même temps par l'arrière. Il se stabilise en position verticale, seule la partie avant émergeant de l'eau.

Le patron et l'équipage arrivent à embarquer dans un radeau de sauvetage, ils seront récupérés quelques heures après par un canot SNSM et transférés à l'hôpital. Plusieurs plongées seront effectuées sur l'épave, les appareils de pêche seront récupérés mais le navire ne sera pas renfloué.

Au vu des témoignages recueillis et des investigations réalisées sur l'épave, le BEA mer a envisagé plusieurs hypothèses ayant pu provoquer le naufrage du JORDJY II :

- une croche molle ayant retenu le navire et provoqué son chavirement ;
- une entrée d'eau ayant conduit à une accumulation dans les fonds qui n'a pas été détectée par le patron, une action sur la barre a pu provoquer un transfert de poids par carène liquide et une perte de stabilité.

À défaut d'éléments suffisamment robustes aucune d'entre elles ne peut être définitivement établie. Le naufrage a été si soudain que l'équipage n'a tenté aucune action.



// ARAMIS

Le samedi 28 septembre 2019, le navire fluvio-maritime ARAMIS, battant pavillon lituanien remonte le Rhône, sur ballast, en provenance de Naples et à destination de Villefranche-sur-Saône (69) où il va effectuer un chargement de bois. Le conducteur fluvial a embarqué à Port-Saint-Louis-du-Rhône le 27 septembre en début d'après-midi, où il prend la conduite du navire.

Après une halte une partie de la nuit, amarré à un duc d'albe près d'Avignon, le navire appareille samedi 28 septembre vers 4h00 et poursuit sa montée.

Vers 9h10, l'ARAMIS s'apprête à passer sous le pont routier de la RN7 situé au PK 174.680 sur le canal de dérivation de Donzere-Mondragon. Le navire heurte alors le tablier du pont routier avec sa timonerie dont le haut s'arrache et tombe dans le canal. Puis il vient heurter, avec le gaillard d'avant sur bâbord, la pile en rive droite du pont ferroviaire situé 200 m plus loin. L'équipage parvient à immobiliser le navire 700 m après le pont. En début d'après-midi, le navire est déplacé à l'aide d'un pousseur pour être mis en sécurité au niveau d'un appontement situé 2 km plus en amont.



Différentes hypothèses ont été analysées pour expliquer le heurt du toit de la timonerie contre le tablier du pont de la RN7. Le navire, avec sa timonerie abaissée, était passé sans encombre sous les ponts précédents d'une hauteur libre équivalente. L'hypothèse d'une augmentation subite du niveau d'eau dans le canal, liée à l'exploitation hydro-électrique ou celle d'un déballastage conséquent sur le navire augmentant le tirant d'air a été écartée. Il n'a pas été non plus retenu d'élément matériel défectueux comme cause de l'accident. Lequel résulte donc probablement de l'oubli par le conducteur d'abaisser la timonerie.

Plusieurs facteurs ont pu contribuer à ce défaut d'attention. Le conducteur a assuré la navigation sur le fleuve depuis sa prise de conduite à Port-Saint-Louis-du-Rhône. Les quelques heures de repos durant la nuit, à proximité d'Avignon, ne lui ont peut-être pas permis d'échapper à une atténuation momentanée de sa vigilance. Les dimensions du navire proches des limites de la voie de navigation, rendent cruciale la connaissance en continu des valeurs de tirant d'eau et tirant d'air. Il n'y a pas notamment d'indication claire à bord du niveau auquel se trouve la timonerie.

Une amélioration de l'information concernant les hauteurs libres sous les ouvrages permettrait également de mieux attirer l'attention du conducteur. Ces améliorations sur la visibilité des dangers favoriseraient l'implication de l'équipage maritime dans la sécurité de la navigation sur le fleuve.

L'organisation actuelle à bord des navires fluvio-maritimes lors de la remontée des fleuves engendre une lourde responsabilité au seul conducteur fluvial.

Après avoir été interrompue jusqu'à 18h00, la navigation fluviale a repris moyennant un alternat pour le passage des ponts, pour être rétablie lundi 30 septembre vers 17h30. Le conducteur fluvial et le capitaine du navire ont été légèrement blessés. Le navire a été remorqué le 25 octobre jusqu'au port de Portes-lès-Valence, où les réparations ont été effectuées.

// AR AVEL DRO

Le lundi 20 avril 2020 vers 22 heures, l'AR AVEL DRO appareille du port d'Erquy pour une marée de pêche aux bulots. Vers 4h40 le matin du 21 avril, alors que l'avant dernière filière de la marée est filée, un des deux matelots est entraîné à la mer, son pied engagé dans une boucle formée dans la patte de grappin de la filière. Le matelot ne peut pas se dégager. Il est immergé et n'a pu se maintenir à la surface, retenu par le poids de la filière mouillée par 45 mètres de fond. Il ne sera remonté à bord qu'après une dizaine de minutes.

Les premiers soins sont effectués par l'équipage pendant toute la durée du retour vers le port d'Erquy. Le matelot est pris en charge par les pompiers dès son arrivée au port mais il est déclaré décédé.

En dépit du soin apporté à la conception du navire pour limiter les manipulations à risque lors du filage, le matelot chargé de cette tâche a eu le pied pris dans une boucle formée par l'orin de la patte de grappin qui a entraîné sa chute à la mer.

L'action probablement tardive du matelot dans la manipulation du grappin ayant entraîné son positionnement dans une zone de danger a été identifiée comme le facteur contributif de l'accident.



En tournant le dos au pont de travail pendant l'opération de filage, le matelot en train de mettre la pêche en sac n'a pas eu la possibilité d'attirer l'attention de son collègue sur un éventuel danger. Le patron concentré sur sa route à suivre et ayant une visibilité réduite du pont de travail n'a pas pu voir les actions entreprises par le matelot entraîné hors du navire.

La victime a été retrouvé équipé de sa salopette de ciré et de ses bottes. Les membres d'équipage portent un EPI contre le risque de noyade dès qu'ils sont sur le pont. La victime portait le sien au début de la marée mais cet EPI contre le risque de noyade a été retrouvé sur le treuil de l'avant du pont de travail. Ni le patron, ni l'autre matelot n'ont vu la victime enlever son EPI contre le risque de noyade avant l'accident. Cependant, dans cette situation particulière où le marin est entraîné au fond, le port de son EPI contre le risque de noyade n'aurait certainement pas permis de le maintenir à la surface. L'équipage ne porte pas de couteau, seul élément qui permettrait éventuellement de se dégager de la filière. Le port du couteau a été abandonné car celui-ci constituait une gêne pour l'équipage en s'accrochant ici et là.

// LE MARIE LOUIS



LE MARIE LOUIS est un chalutier de 20 m, âgé de 35 ans, qui pratique la pêche à la langoustine avec des chaluts de fond jumeaux. Le navire a fait naufrage le 7 mai 2020 en milieu de journée par beau temps à 40 milles dans l'ouest de l'île d'Yeu en raison d'une importante voie d'eau dans le compartiment machine.

L'origine de la voie d'eau vient probablement d'une défaillance sur des éléments situés en amont des pompes du circuit eau de mer : soit sur la traverse eau de mer, soit au niveau des prises d'eau de mer, soit au niveau du presse-étoupe, soit sur la coque elle-même.

Après l'apparition des premières anomalies liées à la voie d'eau, le patron a été amené à prendre une série de décisions qui ne se sont pas avérées efficaces pour la détection et la lutte contre la voie d'eau mais ont permis par la suite que l'abandon se déroule au mieux.

Focalisé sur l'idée d'une panne électrique, il n'agit pas sur la recherche de voie d'eau. Il mène seul ses investigations, sans alerter son mécanicien. Lorsque les alarmes de montée d'eau se déclenchent, il reste convaincu qu'il s'agit d'une avarie électrique et écarte toujours la possibilité d'une voie d'eau. Lorsqu'il voit les gerbes d'eau en machine, la présence d'eau anormale dans ce compartiment est avérée. Cependant, sous-estimant l'ampleur de l'envahissement, il ne dispose pas le circuit d'assèchement en machine. Le patron a voulu dans un premier temps remonter son train de pêche avant de stopper le moteur principal et de rechercher l'origine de la voie d'eau.

La voie d'eau a été détectée tardivement en dépit des moyens disponibles : alarmes et caméra en machine.

Aucune tentative efficace de lutte contre la voie d'eau n'a été entreprise, l'équipage tentant dans un premier temps de récupérer le matériel de pêche. L'envahissement étant rapide, le patron a décidé l'abandon du navire : le déclenchement de l'alerte, l'équipement des membres d'équipage, la mise en œuvre de la drôme de sauvetage et l'embarquement des équipements de détresse s'est parfaitement déroulé. L'équipage embarqué dans les radeaux de survie, a été récupéré grâce à l'intervention rapide des moyens engagés.



Photo : Marine Nationale



Pendant l'été 2020, le BE BOP effectue une croisière sur les côtes du sud de la Corse et dans la région du golfe d'Ajaccio. Le 24 septembre, le couple propriétaire du voilier, accompagné d'un ami, prend un mouillage dans le sud du golfe d'Ajaccio. Une tempête étant annoncée, l'équipage fait une demande auprès des ports d'Ajaccio pour être accueilli à l'abri. Les ports indiquant ne pas avoir de places disponibles, l'équipage du voilier décide de maintenir son mouillage sur bouée dans l'anse Sainte-Barbe. Pendant la nuit, l'amarrage les reliant à la bouée casse et le skipper met en route vers le nord pour s'écarter des dangers. Il dérive vers l'est et heurte un écueil sur lequel le voilier se disloque.

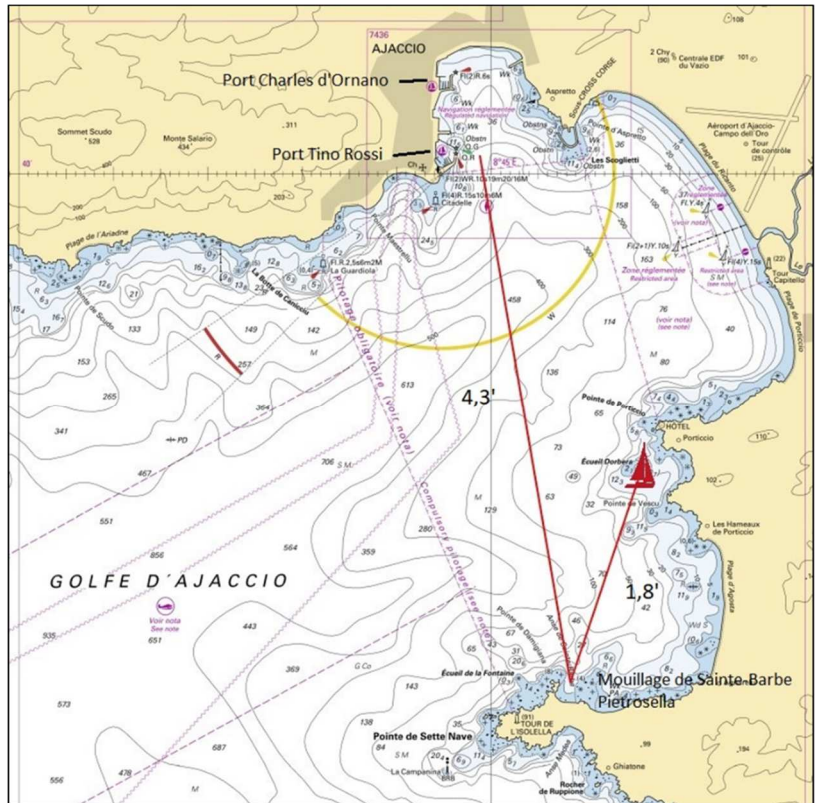
L'équipière rejoint la côte à la nage où elle sera prise en charge par les secours. Le skipper et l'équipier seront retrouvés décédés par les sauveteurs engagés dans les opérations de secours

Faute d'être accepté dans un port, parmi différentes options, le skipper a fait le choix de se rester au mouillage sur bouée. Cependant, ce mouillage de « beau temps » était inadapté aux conditions météo à venir et le skipper n'en avait pas conscience. Le voilier, après avoir rompu son amarrage sur la bouée de passage du mouillage de Sainte-Barbe, a tenté de se diriger vers le nord mais a heurté l'écueil de Dorbera où il s'est disloqué. Le skipper et l'équipier ont été retrouvés décédés sans brassière de sauvetage et l'équipière a pu regagner la côte à la nage.

L'absence d'informations sur le mouillage de Sainte-Barbe et ses limitations par la mairie de Pietrosella, est un facteur contributif de l'accident.

Le manque de préparation du skipper dans la gestion d'une situation d'urgence telle que la rupture d'un mouillage est un facteur contributif de l'accident.

L'absence de brassière de sauvetage dans un moment critique a certainement contribué à la noyade du skipper et de l'équipier.



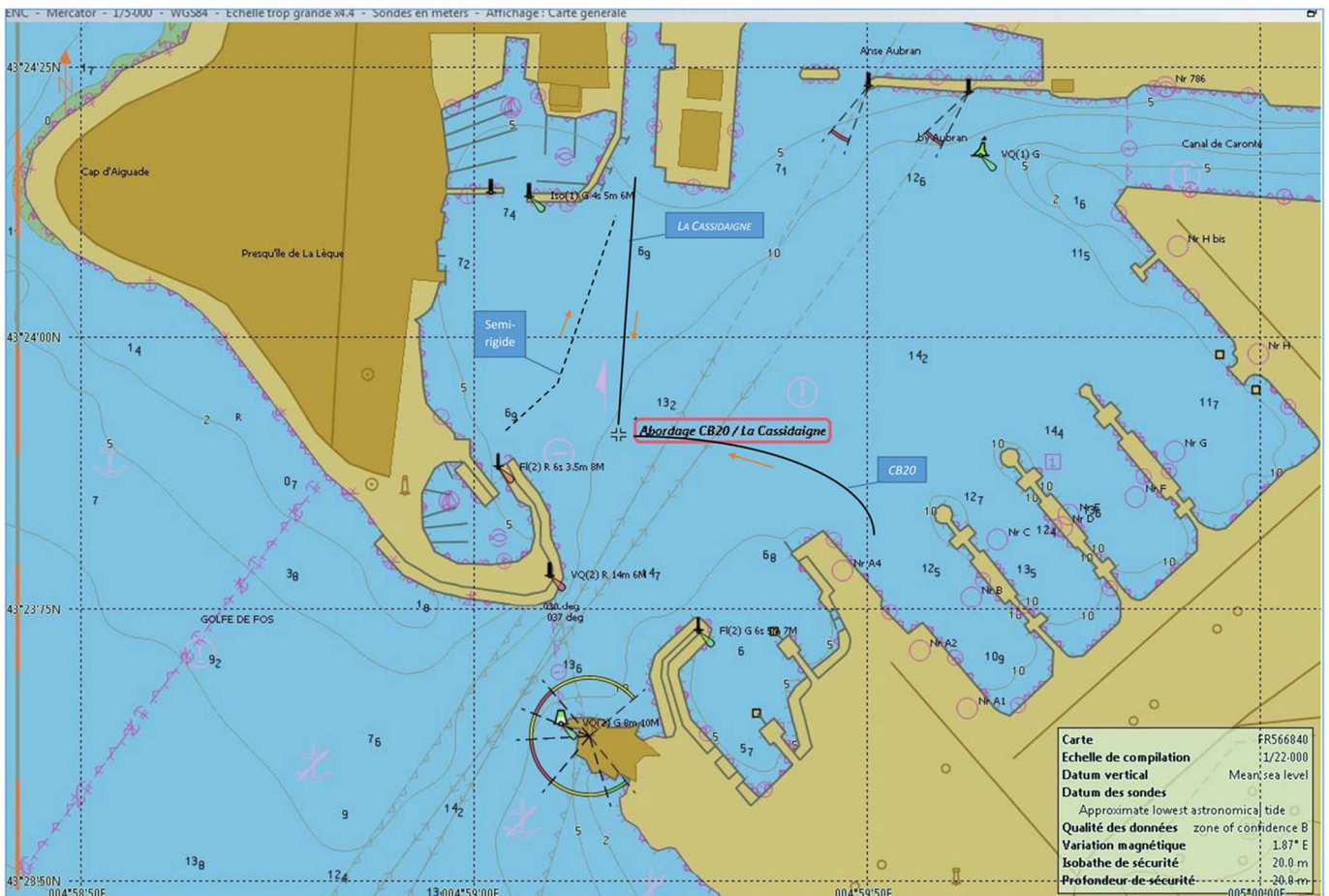
Data.shom - Carte de la zone de l'événement

// CB 20 / LA CASSIDAIGNE

Le mercredi 7 octobre 2020 vers 21h40 le canot de lamanage CB20, armé par deux hommes d'équipage quitte le port pétrolier de Lavéra à destination du port de La Lèque, situé à 0,5 mille (environ 900 mètres). Au même moment, la vedette de servitude LA CASSIDAIGNE, également armée par deux hommes d'équipage, appareille de l'entrée du chenal de Caronté pour effectuer une opération de transport de personnel, à bord d'un navire se trouvant au mouillage ouest du Golfe de Fos. Les conditions météo sont favorables.

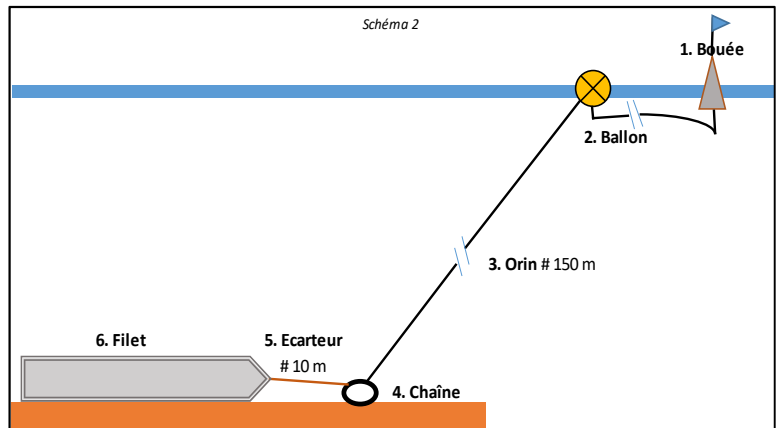
En moins d'une minute le canot CB20 a pratiquement atteint sa vitesse de croisière, d'environ 20 nœuds. Il se dirige vers l'ouest, en prenant un immeuble de grande hauteur comme amer remarquable pour l'approche du port de La Lèque. LA CASSIDAIGNE se dirige vers le sud à environ 10 nœuds. Alors que les deux navires sont à moins de 300 mètres l'un de l'autre, les deux équipages portent leur attention sur le gyrophare d'une embarcation de la gendarmerie maritime, qui fait route vers l'entrée du canal de Port-de-Bouc. Une vingtaine de secondes plus tard le canot CB20 aborde LA CASSIDAIGNE par le travers bâbord. Sous la violence du choc, le canot coule rapidement par l'avant et les deux marins se retrouvent à la mer. Ils sont tous deux blessés, dont un grièvement. Seule la superstructure de LA CASSIDAIGNE est endommagée, le navire reste manœuvrable par le patron qui est également blessé. LA CASSIDAIGNE porte immédiatement secours aux deux naufragés et parvient à les récupérer en quelques minutes.

L'accident aurait pu être évité si au moins un des deux navires (le canot CB20 ou LA CASSIDAIGNE) avait signalé à la vigie son intention de traverser l'avant-port, attirant ainsi l'attention de l'autre navire. Après une opération nécessitant une vigilance accrue (l'amarrage d'un grand navire), le risque de baisse d'attention est avéré au cours de la phase qui suit, notamment si celle-ci est routinière (trajet de courte durée) et s'effectue dans des conditions favorables (par beau temps, bonne visibilité et peu de trafic) ; l'équipage du canot CB20 était vraisemblablement dans cette situation. Au regard de la soudaineté et de la gravité de l'accident, l'équipage de LA CASSIDAIGNE et le matelot du canot CB20 ont eu, après la collision, des réactions rapides et appropriées.



// ANNA MAMM MARI

Le 14 février 2021 à 21h07, le ANNA MAMM MARI, fileyeur de 17,25 m armé par six hommes d'équipage, 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, vers 17h00, les deux premières bordées d'une nouvelle série sont à l'eau. Vers 17h20 un matelot pénètre dans le parc à filets. Un de ses collègues, qui est juste au-dessus sur le pont supérieur, s'en rend compte et lui crie « Descends de là ! ».



Dans les secondes qui suivent son pied droit est pris dans un orin, entre la chaîne et le filet de la 3ème 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 et place son équipage à la manœuvre de récupération d'un homme à la mer.

Dans sa chute, le matelot a entraîné le début de la 4ème bordée qui file également à la mer. Celle-ci est rapidement coupée par un membre d'équipage, tandis que les autres se placent au pied du vireur avec une gaffe et qu'un autre marin monte sur le pont supérieur muni d'un petit grappin.

Le patron contacte un fileyeur se trouvant à proximité, pour qu'il assure la liaison avec le CROSS; il peut ainsi se concentrer sur l'urgence de la manœuvre de récupération de l'homme à la mer. L'alerte est donnée à 17h27.

Le ballon de la bordée de filets est attrapé du premier coup et l'orin de 150 mètres est viré. Une partie du filet de la 4ème bordée apparaît, bientôt suivie par le corps inanimé du marin secouru, dont le pied droit est pris par plusieurs tours dans le cordage.

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

À bord, l'équipage parvient à allonger le marin secouru 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 il 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. 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.

Après une période de soins et de convalescence, le marin 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.

// INO

Le vendredi 20 novembre 2020 le fileyeur INO appareille du port d'Arcachon vers 7h00, il part relever ses filets mouillés à l'extérieur du bassin (côté océan) au sud des passes. Les deux hommes d'équipage récupèrent les produits de la pêche et remettent à l'eau les engins. Ils vont ensuite mouiller deux nouveaux filets devant Biscarosse. Vers 13h00 le patron met cap au nord pour rejoindre les passes d'entrée du bassin d'Arcachon.

Mais une fois arrivé devant la passe balisée, les conditions de celles-ci s'avèrent très mauvaises en raison du courant de marée descendante et de la houle déferlante par le travers. Le patron décide alors de poursuivre vers la pointe de cap Ferret pour emprunter la passe dite du « petit trou ».

Vers 13h30 le navire est en approche de la zone des brisants, le patron stoppe pour évaluer la situation. Lorsqu'il voit une série de vagues déferlantes, il est déjà trop avancé, une première vague pousse le navire et le met en travers de la houle. La deuxième vague fait chavirer le INO.



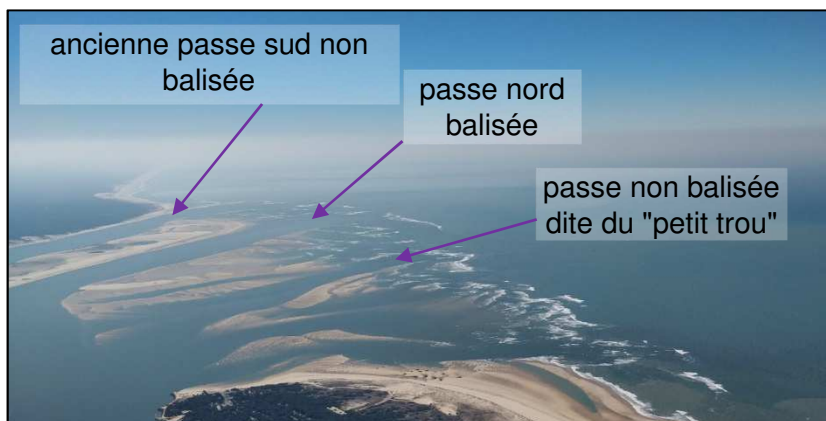
Les deux marins se retrouvent à l'eau. Le patron qui a réussi à se hisser sur la coque sera secouru deux heures plus tard. Le matelot est porté disparu.

Le patron s'est ainsi présenté à l'entrée d'une passe non balisée, empruntée par les navires à faible tirant d'eau et qu'il considérait comme plus sûre ce jour-là. Une série de vagues se déclenchant plus au large que les précédentes a piégé le navire dans les déferlantes. L'axe du soleil a gêné la veille visuelle du sémaphore qui n'a pas aperçu le navire retourné.

Cet accident s'inscrit dans une longue liste d'événements dans ce passage connu comme étant dangereux.

Du fait du caractère très mouvant des bancs de sables notamment en période hivernale, les professionnels doivent s'adapter pour maintenir leur activité.

En raison de la configuration de la zone avec déferlantes et faible fond, le dispositif automatique d'alerte (balise) a mis du temps à se déclencher.



Le radeau lui n'a jamais été libéré. Dans ces zones particulières les moyens classiques sont peu opérants.

Pour atténuer les conséquences liées aux risques lors d'une traversée des passes, des adaptations en matière d'organisation de la surveillance de la navigation et d'équipement seraient nécessaires.



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*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 internet : www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

