



Rapport d'enquête

**Abordage des navires RUM N'FISHING et LE YAKUZA'S BOAT
le 04 août 2022 en baie de Fort-de-France (une victime)**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport : septembre 2023

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	Navires	Page	6
2.3	Équipage	Page	9
2.4	Accident	Page	9
2.5	Intervention	Page	11
3	Exposé	Page	12
4	Analyse	Page	16
4.1	Facteurs communs au défaut de détection réciproque	Page	16
4.2	Facteurs spécifiques à chaque navire	Page	20
5	Conclusions	Page	21
6	Enseignements	Page	22
7	Recommandations	Page	22
	Annexes		
A.	Liste des abréviations	Page	23
B.	Décision d'enquête	Page	24
C.	Liste des figures	Page	25
D.	L'extraction des données moteurs du RUM'N FISHING	Page	26

1 Résumé

Le 04 août 2022, aux alentours de 23h07, heure locale, dans la baie de Fort-de-France, à l'issue d'une *after yole*, l'abordage entre LE YAKUZA'S BOAT (navire de plaisance à usage personnel) et le RUM'N FISHING (navire de plaisance à utilisation commerciale) conduit au décès d'un des passagers et au naufrage du YAKUZA'S BOAT.

Le BEA mer émet 5 enseignements et 1 recommandation.

2 Informations factuelles

2.1 Contexte

Le tour de Martinique des Yoles est une manifestation sportive de course à la voile par étapes. Elle se déroule sur une semaine avec une vingtaine d'équipages. Chaque navire en course est accompagné de deux à trois navires d'assistance.

C'était la première édition depuis 2019 et les confinements liés au COVID-19. En 2022, l'épreuve débute par une première étape à partir du François, sur la côte atlantique de la Martinique.



Figure 1- Regroupement de navires dans le cadre d'une after yoles - source : *Quotidien France-Antilles Martinique* - 07/08/2022 - © JMM

Cette manifestation est très populaire. Un nombre très important de navires transportant des spectateurs suit à distance l'épreuve. Selon un des témoins, la grande majorité des navires de plaisance à utilisation commerciale (NUC) de Martinique suit la course.

Chaque étape débute le matin et se termine en début d'après-midi. À l'issue de ces dernières, les spectateurs sur les navires suiveurs se retrouvent à l'occasion de rassemblements semi-improvisés via les réseaux sociaux : les *after yoles*.

Les navires se retrouvent par grappes de 100 à 200 dans des criques à proximité des plages. Ils sont amarrés entre eux bord à bord en une ou plusieurs rangées, les navires aux extrémités étant mouillés (voir Figure 1).

Les personnes passent de navire en navire ou se retrouvent dans l'eau ou sur la plage. Les bords sont équipés de sonorisations très puissantes qui accompagnent les *after yoles*. Chaque participant apporte sa contribution en boisson qui est mise à libre disposition dans une glacière sur chaque navire.

Les regroupements se défont sans organisation apparente et se répliquent dans d'autres lieux.

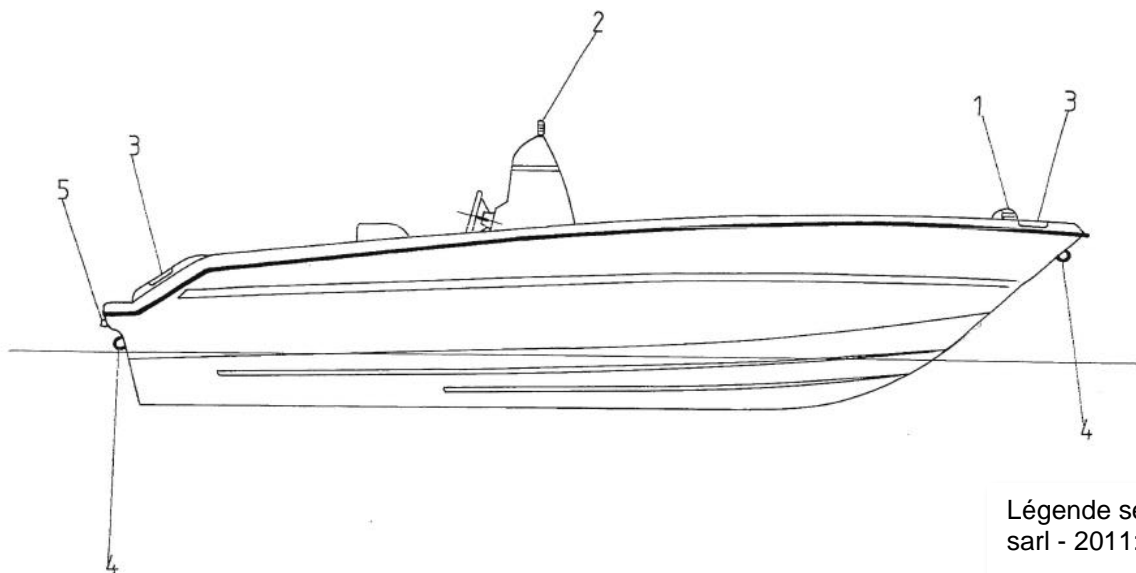
Dans le cas présent, les passagers du YAKUZA'S BOAT partis vers 18h00 de Fort-de-France se sont déplacés sur trois lieux avant de rentrer vers 23h00.

2.2 Navires

Le YAKUZA's BOAT

- Immatriculation : FF F94742
- Longueur hors-tout : 6,95 m
- Largeur : 2,45 m
- Tirant d'eau : 0,46 m
- Propulsion : 1 x hors-bord Mercury 300 ch. soit 222 kW
- Année de construction : 2019
- Charge maximale : 7 / 8 personnes - 680 kg
- Déplacement lège / maxi : 1 050 / 1 850 kg
- Exploitation : plaisance à usage personnel
- Monotype : Fusion 22
- Matériau : PRVT

Vue de côté (02/04/2011)



Chantier FUSION sarl

FUSION 22

Légende selon notice Fusion sarl - 2011:

- 1- Feu de navigation Vert Tribord et rouge Bâbord 112,5°
- 2- Feu de mât Blanc 360°
- 3-Taquets d'amarrage.
- 4- Anneaux de remorquage.
- 5- Vidange cockpit.

Figure 2 - Plan FUSION 22 selon le Manuel du Propriétaire – 2011.
Source : Chantiers Fusion SARL, Sainte Lucie (972)

RUM'N FISHING

- Immatriculation : FF 936469
- Longueur hors-tout : 9,04 m
- Largeur : 2,79 m
- Tirant d'eau : 1,00 m
- Propulsion : 2 x hors-bord Yamaha 250 ch. soit 2 x 184 kW
- Année de construction : 2019
- Charge maximale : 12 passagers et 1 à 2 membres d'équipage – 1 810 kg
- Déplacement léger / maxi : 2 500 / 4 393 kg
- Exploitation : Navire de plaisance à utilisation commerciale (NUC) – 3^e catégorie
- Monotype : Maran 30
- Matériau : PRVT

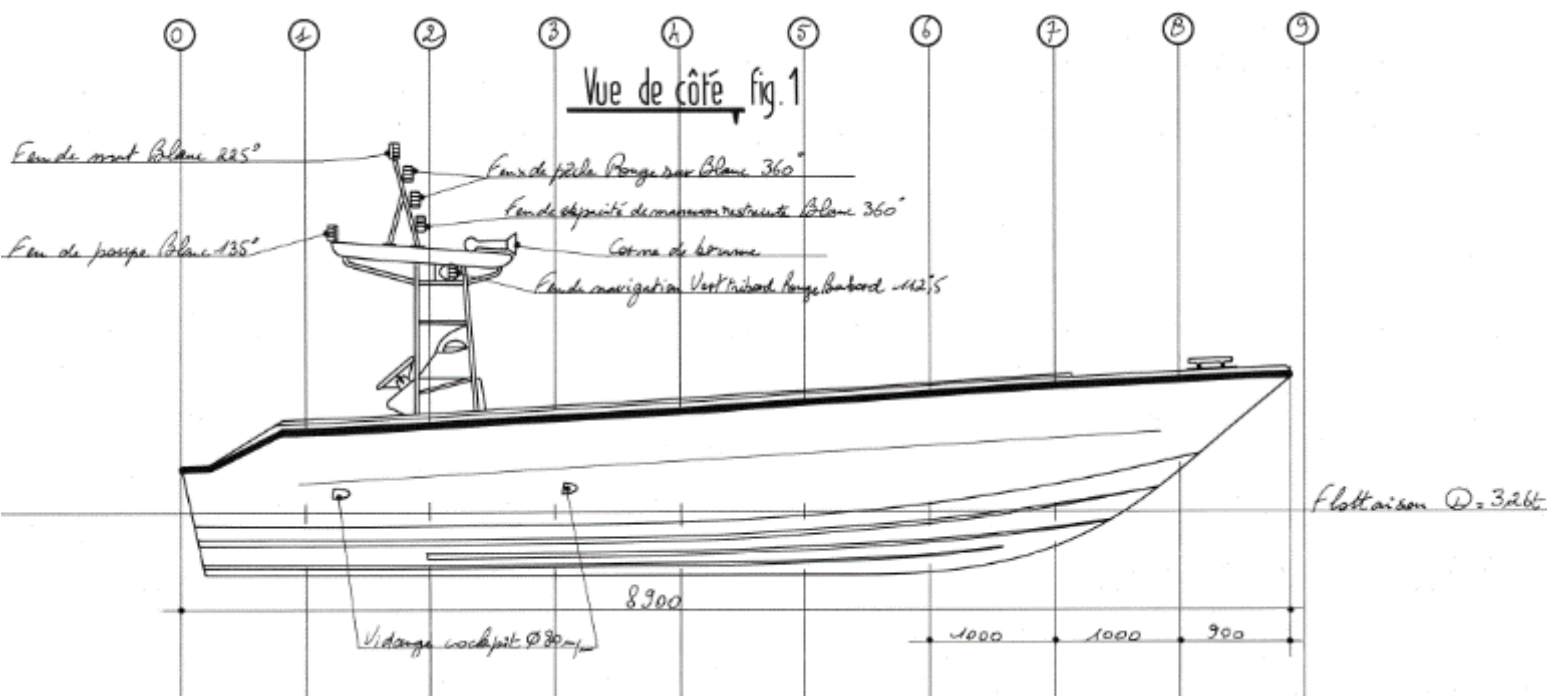


Figure 3 – Plan d'origine du monotype MARAN 30 dont le Rum'N Fishing est issu – Source Chantier Etienne Maran, Le Marin (972)

Ce navire (Figure 4) est exploité au maximum avec 12 passagers et 1 à 2 membres d'équipage avec une vitesse maximale autorisée de 20 nœuds en exploitation, selon les conditions figurant sur son permis de navigation.



Figure 4 - Le Rum'N Fishing – Source : compte Instagram @rum.n.fishing

2.3 Équipage

À bord du YAKUZA'S BOAT, il y a sept personnes :

LE YAKUZA'S BOAT est piloté par son propriétaire, âgé de 27 ans. Il détient un permis plaisance côtier depuis août 2020. Il sort son navire jusqu'à deux fois par mois. Son navire n'a pas de ponton fixe. Il est stocké au sec sur ber la majeure partie du temps.

La victime, âgée de 26 ans, était un ami du propriétaire.

Les 5 autres passagers ne se connaissaient pas tous avant ce jour-là.

À bord du RUM'N FISHING, il y a deux personnes :

Le patron, 32 ans, détient un brevet de capitaine 200 pêche depuis juin 2017 qui arrivait à échéance quinquennale le 29 juin 2022. Il n'a pas procédé à la demande de revalidation auprès de la Direction de la mer de Martinique. Il possède un deuxième navire qu'il utilise en pêche professionnelle. Il exploite le RUM'N FISHING pour des excursions à la journée avec des clientèles de touristes pendant la période de décembre à mai. Il travaille habituellement sur la côte est de la Martinique.

Un passager à titre gratuit était présent à bord. Cette personne est un ami qui l'aide à encadrer les passagers à titre onéreux. En effet, à l'occasion du tour de Martinique des Yoles, LE RUM'N FISHING transporte des passagers qui suivent au large la course.

2.4 Accident

L'accident s'est produit dans la baie de Fort-de-France, à la limite de l'avant-port. Les deux navires se sont abordés peu avant les premières bouées du chenal (Figure 5).

Trois des personnes embarquées sur LE YAKUZA'S BOAT, dont la victime et le propriétaire pilotant le navire, sont projetées à l'eau suite au choc. Ce navire subit une voie d'eau et chavire rapidement. Les passagers sont recueillis à bord de l'autre navire, le RUM'N FISHING.

Un passager du YAKUZA'S BOAT sera porté manquant et retrouvé sans vie, tard dans la nuit, le 05 août 2022.

L'épave du YAKUZA'S BOAT n'a pas été retrouvée.

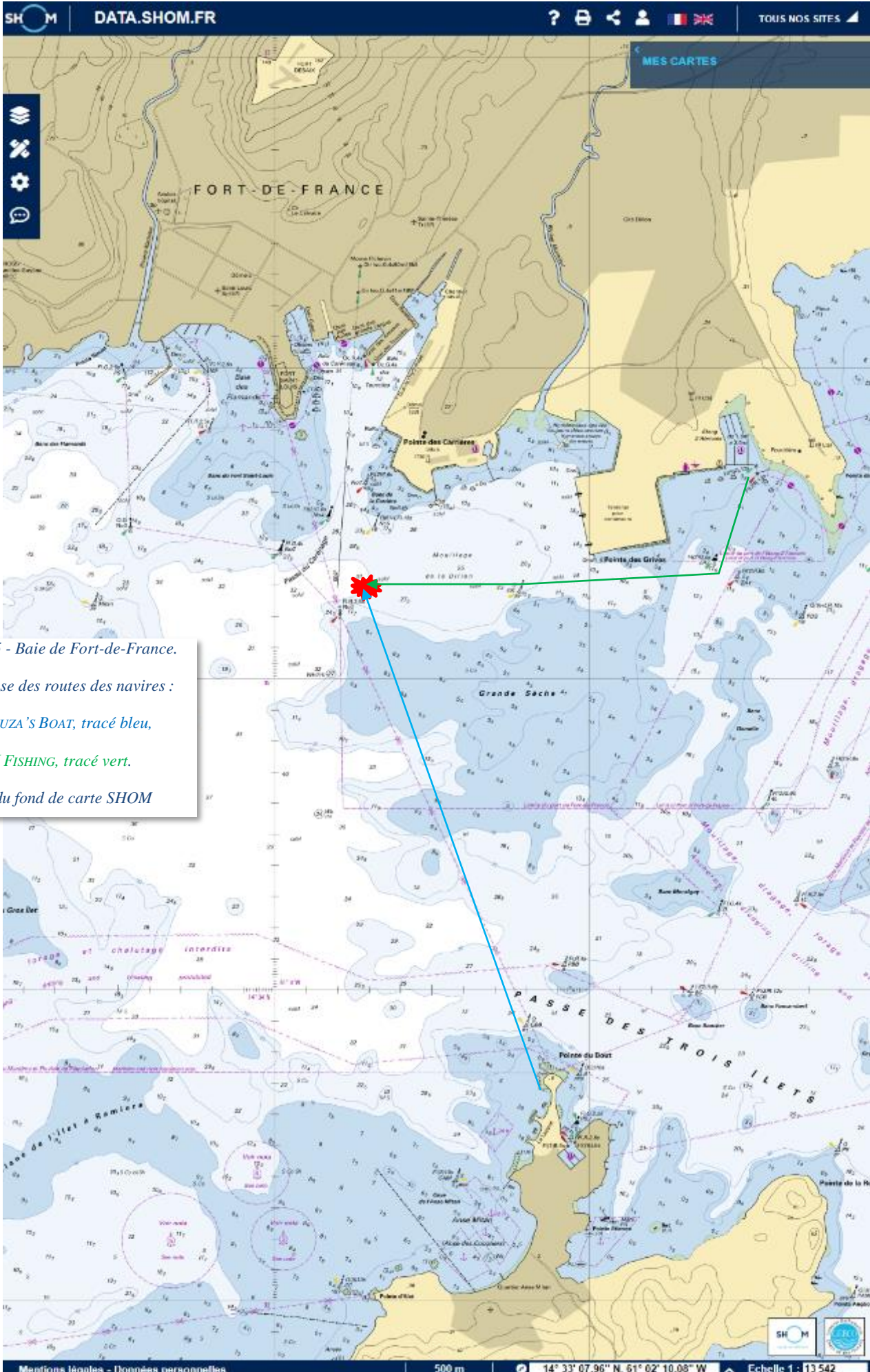


Figure 5 - Baie de Fort-de-France.

Hypothèse des routes des navires :

- LE YAKUZA'S BOAT, tracé bleu,
- RUM'N FISHING, tracé vert.

Source du fond de carte SHOM

2.5 Intervention

Heures TU+4

Jeudi 4 août 2022

À **23h16**, le Samu de Coordination Médicale Maritime de Martinique (SCMM 972) est contacté par téléphone (15) par le patron du RUM'N FISHING.

À **23h18**, le SCMM 972 alerte le CROSS Antilles-Guyane (CROSS AG) par téléphone. Signale six rescapés du YAKUZA'S BOAT à bord du RUM'N FISHING et une personne portée disparue.

Diffusion du premier MAYDAY RELAY, **23h33**, par le CROSS AG.

À **23h34**, engagement de la vedette SNS 472 et de l'hélicoptère DRAGON 972.

Le RUM'N FISHING, accoste sur le ponton de la Française avec tous les rescapés (**23h39**).

Vendredi 05 août 2022

À **00h26**, DRAGON 972 est sur zone et entame la recherche, rejoint une demi-heure plus tard par le SNS 427. DRAGON 972 localise l'épave du YAKUZA'S BOAT, à **00h58**, puis quitte la zone de recherche en raison des conditions de visibilité. La SNS 427 met à l'eau un plongeur pour explorer l'épave. L'investigation est signalée terminée à **01h19**, sans résultat.

Entre **01h40** et **02h08**, engagement des deux semi-rigides NEPTUNE et BN2 de la base navale.

Entre **02h54** et **04h54**, la SNS 427 est déployée sur une autre opération SAR.

À **04h34**, le NEPTUNE signale avoir trouvé le corps de la victime.

À **06h32**, la SNS 427 est à quai avec le corps de la victime. Le SMUR (Service médical d'urgence et de réanimation) confirme sur place le décès de la victime.

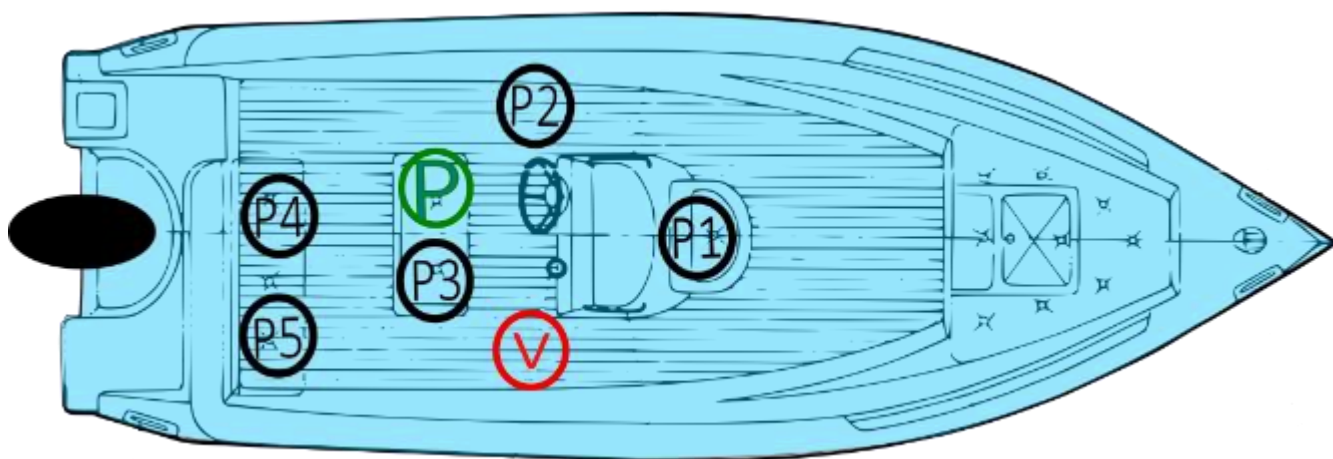
L'opération SAR est déclarée terminée à **07h52**.

3 Exposé

Heures TU+4

Jeudi 04 août 2022

Vers **22h15**, le temps étant pluvieux, le skipper du Yakuza's BOAT décide de quitter l'after yole qui se situe sur la partie occidentale de la Pointe du Bout, au lieu-dit la Piscine, aux Trois Îlets, dans le sud de la baie de Fort-de-France. Vers 23h00 le Yakuza's Boat finit par se désengager des autres navires de l'after yole. Le bateau adopte une route sensiblement au 345°, sa vitesse est très probablement supérieure à 25 nœuds. Les passagers sont disposés selon la figure ci-dessous.



P : position du pilote
V : position de la victime
P 1 à 5 : position des autres passagers

Figure 6 - Dispositions des passagers à bord du Yakuza's Boat

Vers **23h04**, le NUC RUM'N FISHING, quitte la marina de L'Étang Z'abricot pour se repositionner au mouillage de la Française, devant Fort-de-France. Il double la pointe des Grives (terminal pour conteneurs) sur son tribord, passe au nord de la cardinale Nord (marquée GS sur la carte - Figure 7) et suit une route sensiblement à l'ouest (entre 270° et 275°) à une vitesse estimée par le capitaine à une quinzaine de nœuds. Le parcours jusqu'au lieu de l'abordage est de 1,5 mille à partir des passes de la marina.

Peu avant l'accident, LE YAKUZA'S BOAT réduit le régime du moteur à l'approche du port. Un témoin embarqué déclare avoir entendu un bruit de moteur sur la droite. Aucun des témoins interrogés, embarqués sur LE YAKUZA'S BOAT, n'a vu le RUM'N FISHING avant l'accident. De son côté, le patron du RUM'N FISHING aperçoit LE YAKUZA'S BOAT à une distance qu'il estime entre cinquante et soixante mètres, « coupe les gaz » pour casser son erre en avant et tente de venir à droite.

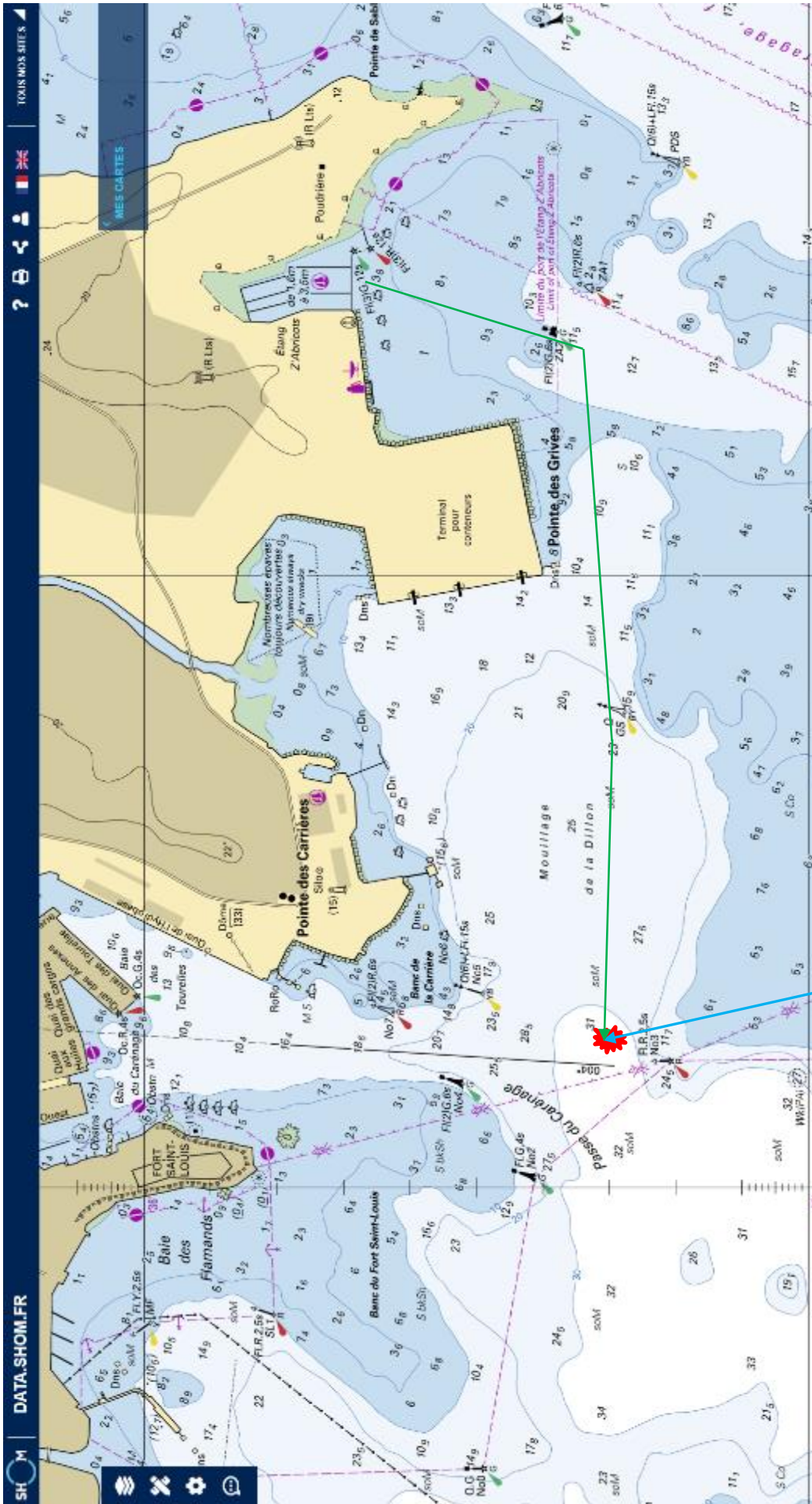


Figure 7 - Hypothèse de localisation de l'accident entre Le Yakuza's Boat et Rum 'N Fishing . Source du fond de carte Service Hydrographique et Océanographique de la marine (data.shom.fr).

À **23h06**, le RUM'N FISHING et LE YAKUZA'S BOAT s'abordent violemment. Le bordé du YAKUZA'S BOAT est entamé par tribord entre la console de pilotage et la banquette du pilote, à l'endroit où se tient la victime.



Figure 8 - L'étrave du Rum'N Fishing, peu de temps après l'accident pris depuis le ponton de la Française. Le revêtement côté bâbord est délaminé, l'anneau de remorquage est déformé sur tribord.



Figure 9 – L'étrave du Rum'N Fishing, côté tribord, quasi intacte.

Celle-ci est éjectée par-dessus bord ainsi que le passager et le pilote situés sur le banc de conduite (respectivement P3 et P sur la Figure 6). Les deux passagers situés sur la banquette arrière sont inconscients et blessés (P4 et P5 sur la même figure). Les deux autres passagers restant à bord se portent à leur secours. À la suite de l'impact, une voie d'eau importante entraîne le chavirage du navire. Les passagers rejoignent à la nage le RUM'N FISHING stoppé à quelques mètres de là. Un passager (P5) atteint au thorax doit être aidé par ses amis pour nager.

Sur le Rum'N Fishing, les dommages sont moindres (v. Figure 8 et Figure 9), les secours sont appelés par téléphone à **23h16** et l'absence de la victime est constatée. Du YAKUZA'S BOAT seul apparaît l'étrave dressée vers le ciel. Les rescapés appellent la victime sans recevoir de réponse. Devant la gravité des blessures affectant trois passagers du YAKUZA'S BOAT, le patron du RUM'N FISHING rallie la plage de la Française qu'il atteint à **23h39**.

À l'arrivée, les pilotes des deux navires seront entendus par la police nationale et testés positifs à l'alcool, avec un taux de 0,12 g/l dans le sang pour le pilote du RUM'N FISHING et 1,08 g/l pour le pilote du YAKUZA'S BOAT.

La victime sera trouvée, sans vie, cinq heures après le déclenchement de l'opération SAR. Elle est vraisemblablement décédée très rapidement suite au choc hémorragique.

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 BEAmer a établi la séquence des événements ayant entraîné l'accident, à savoir :

L'abordage

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 Facteurs communs au défaut de détection réciproque

4.1.1 Les feux de navigation non conformes

Le RUM'N FISHING, au moment de l'accident, présente des feux de côté rouge et vert, un feu de poupe et un feu immergé, non réglementaire, illuminant la vague de poupe du navire.

En tant que navire à propulsion mécanique (NPM) de longueur inférieure à 12 mètres, il doit en outre montrer un feu de tête de mât visible sur 225° ou un feu visible sur tout l'horizon (VTH) à la place du feu de tête de mât et du feu de poupe (selon les configurations NPM < 50 m et NPM < 12 m de la Figure 8).

Sans ce feu de tête de mât combiné au feu de côté, LE YAKUZA'S BOAT ne peut déterminer l'inclinaison¹ du RUM'N FISHING et donc ne peut évaluer la route effectuée par ce dernier. Le RUM'N FISHING peut aussi être confondu avec les feux arborés par un navire à voile, en général plus lent.

¹ Inclinaison : angle entre la ligne de foi du navire observé et le relèvement par l'observateur.

Selon la cinématique relative du YAKUZA'S BOAT et du RUM'N FISHING (Figure 6), avec les hypothèses de vitesse respectives, LE YAKUZA'S BOAT voit le feu rouge du RUM'N FISHING sur son tribord à cinq quarts² de l'avant du travers.

Les feux de navigation

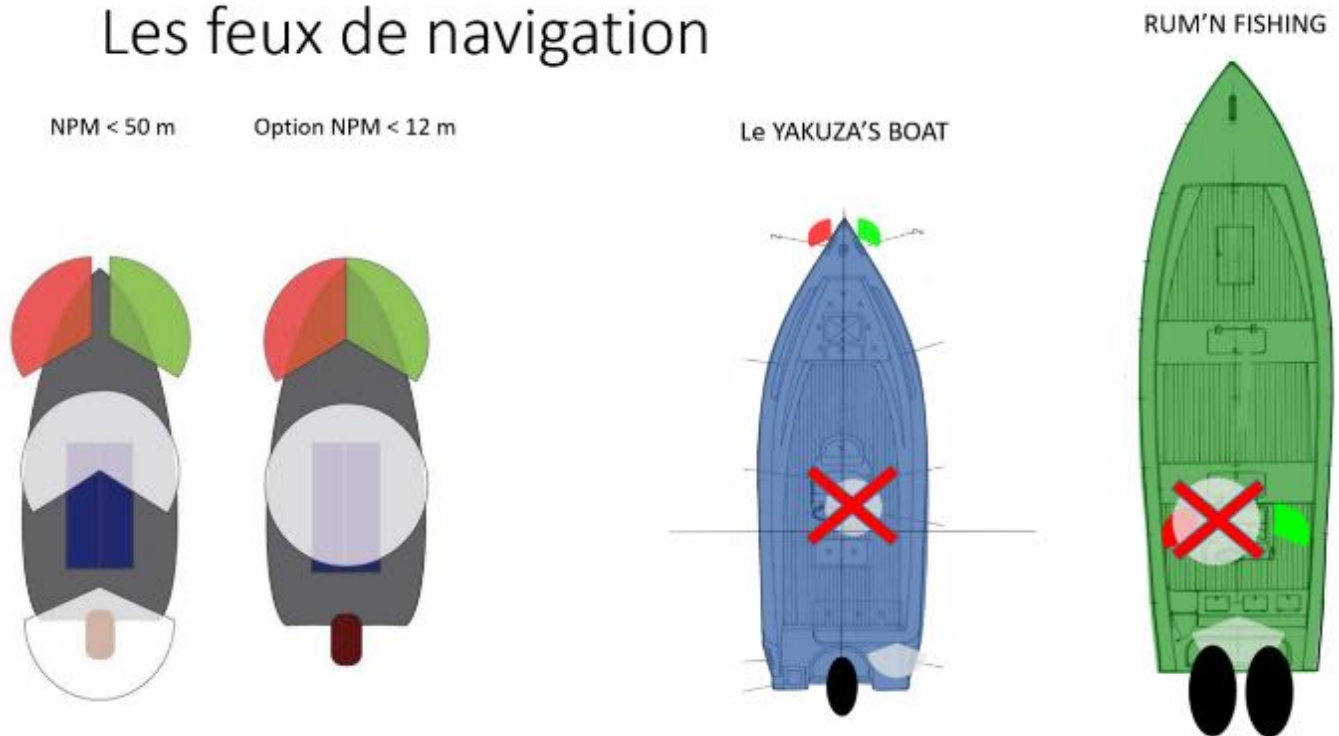


Figure 10 - Option de feux de navigation pour les navires à propulsion mécanique et configuration des deux navires d'après les témoignages

LE YAKUZA'S BOAT était soumis aux mêmes obligations de feux de navigation (2 feux de côté, un feu de tête de mat, un feu de poupe ou en lieu et place de ces deux derniers un feu visible sur tout l'horizon).

Selon les témoignages, le feu de tête de mât ou le feu visible sur tout l'horizon n'était pas allumé. Tout comme pour le RUM'N FISHING, l'absence de ce feu a empêché une détection précoce du YAKUZA'S BOAT. Ceci a retardé une prise de décision de la manœuvre de dernier recours du Rum'N Fishing, navire privilégié. En effet, c'est la combinaison du feu de tête de mât et des feux latéraux qui permet de nuit de déterminer l'inclinaison du navire porteur des feux, sa route relative, et donc à terme la manœuvre à effectuer.

*L'absence de feux de navigation conformes sur les deux navires est un **facteur contributif** de l'accident.*

² Quart ou quart de vent ou rumb, mesure d'angle de 11° 15' soit un quart de 45°.

4.1.2 La navigation de nuit et la vision

Le passage à la vision nocturne exige une acclimatation de 20 à 30 minutes avant d'être optimum.

L'œil acclimaté à la vision de nuit peut plus facilement être ébloui par une lumière vive. Dans le cas présent, la durée de la traversée, entre la Pointe du Bout et le lieu de l'accident, pour LE YAKUZA'S BOAT est inférieure à 4 minutes, ce qui est trop peu pour que la vision nocturne soit performante.

De plus, la vision de nuit est moins performante pour la vision centrale, la perception des couleurs (en particulier pour la couleur rouge) et l'estimation des distances. En la circonstance, le feu latéral bâbord (rouge) du RUM'N FISHING a pu être noyé dans l'arrière-plan lumineux du terminal conteneur et de la ville.

Pour le RUM'N FISHING, l'adaptation à la vision nocturne est aussi trop réduite (environ 6 minutes) et compliquée par la proximité avec l'arrière-plan lumineux du port de commerce sur tribord.

*L'absence de préparation et d'adaptation de la vision nocturne est un **facteur contributif** de l'accident.*

4.1.3 La vitesse et la vision périphérique

Le BEA mer après recueil des témoignages et extraction des données des moteurs du Rum'n Fishing, seules disponibles, a pu estimer les vitesses des deux navires qui justifient les hypothèses cinématiques des navires (v. Annexe D et Figure 11) et l'analyse suivante.

La vitesse est un facteur de rétrécissement de la vision périphérique. Pour une vitesse entre 21 et 37 nœuds, le champ de vision horizontal se réduit de 100° à 75°. Pour une vitesse allant de 0 à 20 nœuds le champ se réduit de 150 à 100°.

Vitesse (km/h – nœuds)	Champ horizontal de vision	Demi champ horizontal
A l'arrêt	150°	75°
40 km/h – 21 nœuds	100°	50°
70 km/h – 37 nœuds	075°	37,5°
100 km/h – 53 nœuds	045°	22,5°
130 km/h – 70 nœuds	030°	15°

Tableau 1-La sécurité routière <https://www.securite-routiere.gouv.fr/dangers-de-la-route/la-vitesse-et-la-conduite>

Du point de vue du YAKUZA'S BOAT, si l'on admet l'hypothèse d'une vitesse d'au moins 30 nœuds (voir Figure 11) et si le pilote du Yakuzas conserve le regard dans l'axe de la ligne de foi, focalisé sur sa destination, le RUM'N FISHING est situé dans le gisement 048° tribord du YAKUZA'S BOAT. À cette vitesse le champ horizontal est de 085°, le demi champ est à 042,5°. Pour LE YAKUZA'S BOAT, le RUM'N FISH est en périphérie, au-delà de la limite du champ de vision.

Avec une hypothèse de vitesse plus modérée (autour de 25 nœuds) pour le RUM'N FISHING, le champ de vision horizontal à cette vitesse est réduit à environ 095°.

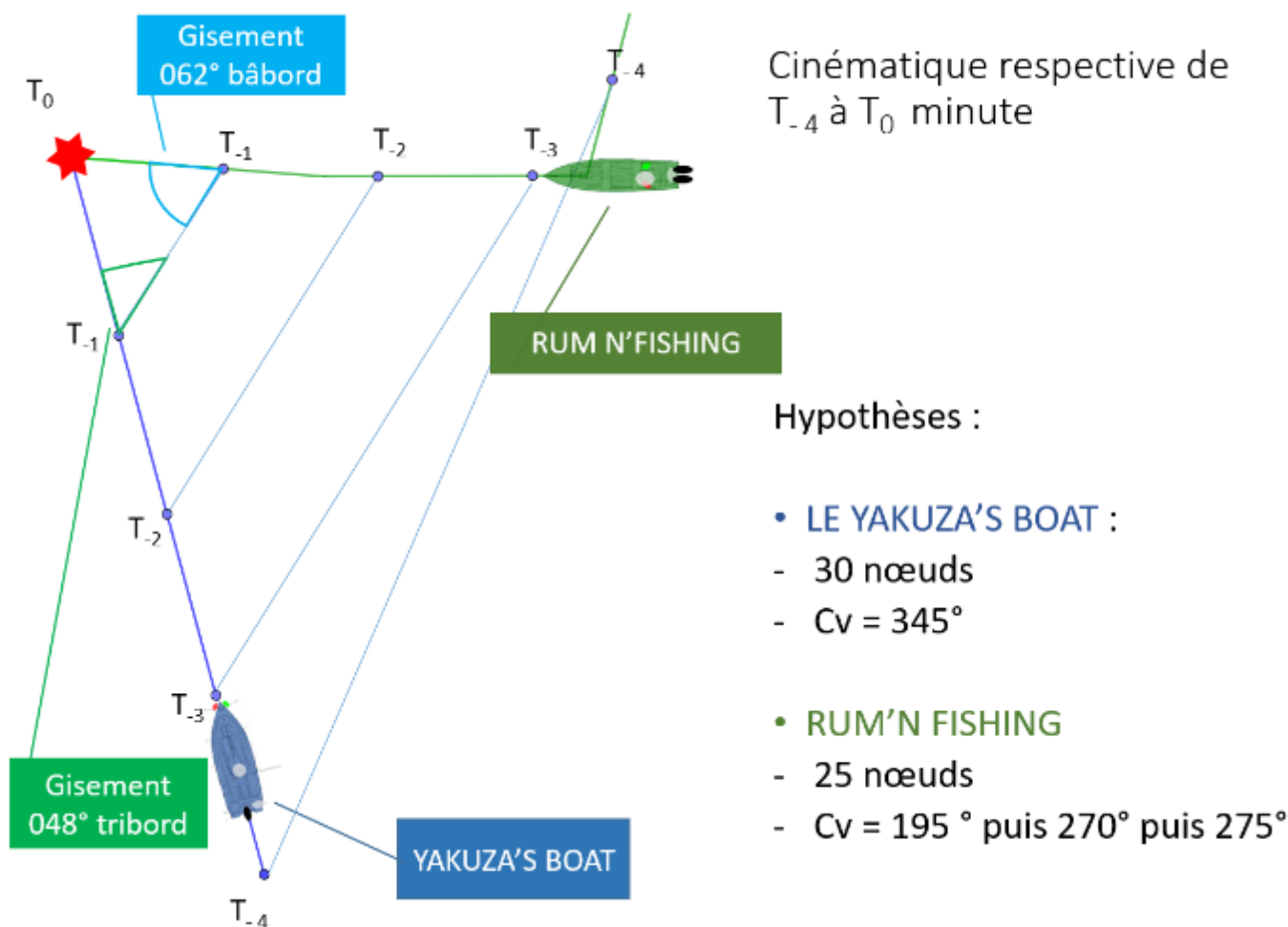


Figure 11 - Hypothèse de cinématique respective du Rum'N Fishing et du Yakuzas Boat.

Si le pilote du RUM'N FISHING assure une veille visuelle centrée sur la ligne de foi, avec les hypothèses cinématiques précédentes (voir Figure 11), LE YAKUZA'S BOAT est hors de son champ de vision horizontal. En effet, LE YAKUZA'S BOAT est dans le gisement 062° bâbord du RUM'N FISHING, au-delà du demi champ horizontal, soit 047°.

Ceci expliquerait pourquoi le pilote du RUM'N FISHING déclare d'une part n'avoir pas vu les feux de navigation du YAKUZA'S BOAT avant qu'il se trouve entre cinquante et soixante mètres de lui et d'autre part, le fait que sa manœuvre fut tardive.

La règle 6 du RIPAM énonce que la vitesse de sécurité doit tenir compte notamment de l'arrière-plan lumineux.

*La vitesse élevée adoptée est un **facteur contributif** de l'accident compte tenu de l'environnement nocturne et de l'arrière-plan lumineux.*

4.2 Facteurs spécifiques à chaque navire

D'après les informations obtenues de Météo France, l'averse qui touchait le sud de la baie de Fort-de-France, n'était pas assez importante pour limiter la visibilité au départ des Trois Îlets et de ce fait a été écartée des facteurs contributifs de l'accident.

4.2.1 L'alcoolémie : la vision, la prise de risque et la décision.

L'alcoolisation avec un taux supérieur à 0,5 g/l de sang a des effets négatifs sur la prise de décision et favorise la prise de risque. La décision est plus lente et la prise de risque est accrue.

L'alcoolémie supérieure à 1 g/l de sang affecte la vision en rétrécissant la vision périphérique, la vision des couleurs (en particulier le rouge), la sensibilité à l'éblouissement et l'estimation des distances³.

La combinaison du rétrécissement de la vision périphérique par l'alcoolémie et de la diminution de la vision centrale par la vision nocturne amoindrit grandement la capacité à assurer une veille efficace pour éviter l'abordage.

La combinaison de l'alcoolisation du pilote du YAKUZA'S BOAT et la proximité de l'arrière-plan lumineux du port de commerce concourent à l'inadaptation à la vision nocturne.

*L'alcoolisation d'un des pilotes de navire en cause est un **facteur contributif** de l'accident.*

³ Institut national de la santé et de la recherche médicale (INSERM), *Alcool : Dommages sociaux Abus et dépendance* (INSERM, 2003), https://www.ipubli.inserm.fr/bitstream/handle/10608/154/expcol_2003_alcool.pdf?sequence=1.

4.2.2 Le manque d'expérience et la méconnaissance du règlement pour prévenir les abordages en mer

Le propriétaire du YAKUZA'S BOAT était titulaire du permis de navigation côtier qui s'obtient avec 8h30 de formation au total dont 3h30 de formation pratique sur bateau-école. Aucune exigence de formation en navigation de nuit n'est mentionnée dans cette formation.

Le propriétaire utilisait son navire une à deux fois par mois à la belle saison

Le propriétaire du YAKUZA'S BOAT déclare ignorer la vitesse adoptée pendant le transit et il pense être privilégié alors que le RUM'N FISHING est situé sur son tribord.

Sa veille visuelle est passive, focalisée sur la destination et non pas active, c'est-à-dire mobile de deux quarts sur l'arrière du travers bâbord à deux quarts sur l'arrière du travers tribord, en passant par la ligne de foi.

*Le manque d'expérience et la méconnaissance des règlements pour prévenir l'abordage en mer est un **facteur contributif** de l'accident.*

5 Conclusions

L'abordage du YAKUZA'S BOAT et du RUM'N FISHING est le fruit d'une combinaison de facteurs concourant à une veille réciproquement défailante.

Sur les deux navires, l'inadaptation à la vision nocturne et la non-conformité des feux de navigation sont des facteurs contributifs de l'accident

Le manque d'expérience de la navigation nocturne, l'alcoolisation, la forte motorisation et le défaut de prudence quant à la veille et à la vitesse adaptée dans cet environnement ont également concouru à la survenue de l'accident.

6 Enseignements

1. **2023-E-25** : Compte tenu de la vitesse, l'utilisation de navires de forte puissance doit être faite avec une extrême prudence en particulier par les skippers inexpérimentés.
2. **2023-E-26** : La navigation de nuit modifie radicalement les conditions de veille, et en particulier l'appréciation des situations d'abordage.
3. **2023-E-27** : Le NUC bien qu'étant limité à une vitesse de 20 nœuds en exploitation disposait d'une motorisation lui permettant d'atteindre une vitesse de l'ordre 47 nœuds (90 km/h).
4. **2023-E-28** : Les conditions d'attribution des permis côtiers pourraient mieux prendre en compte la préparation à la navigation de nuit.
5. **2023-E-29** : La consommation de produits psychoactifs affecte négativement les capacités cognitives de façon particulièrement dangereuse lors de la conduite de navires rapides.

7 Recommandation

Le **BEA**mer recommande :

À l'**Administration maritime de Martinique** :

1. **2023-R-07** : de procéder à une campagne de contrôle des feux de navigation des navires de plaisance, ainsi que des navires de plaisance à utilisation commerciale (NUC).

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
- NUC** : Navires de plaisance à utilisation commerciale. Navires de plaisance destinés au transport de passagers, de faible capacité, inférieur à 12 m pour un navire à propulsion mécanique.
- NPM** : Navire à propulsion mécanique, selon la définition de la règle 3 du règlement international pour prévenir l'abordage en mer (Londres 1972).
- PVRT** : Polyester résine verre textile
- RIPAM** : Règlement international pour prévenir les abordages en mer
- SCMM 972** : Samu de Coordination Médicale Maritime de Martinique
- SMUR** : Service médical d'urgence et de réanimation

Décision d'enquête



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer



Paris, le 08 Août 2022

N/réf. : BEA MER 006

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 ;
- VU le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 qui concernent les dispositions communes relatives à l'enquête technique et à l'enquête de sécurité après un accident ou un incident de transport ;

D E C I D E

Article 1 : En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant une collision entre le navire professionnel (navire à utilisation commerciale) "RUM N' FISHING" (FF 936469) et le navire de plaisance "LE YAKUZA'S BOAT" survenue le 4 août 2022, dans la baie de Fort-de-France en Martinique, bilan un mort et sept blessés.

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

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

Liste des figures

Figure 1- Regroupement de navires dans le cadre d'une after yoles - source : Quotidien France-Antilles Martinique - 07/08/2022 - © JMM	4
Figure 2 - Plan FUSION 22 selon le Manuel du Propriétaire – 2011.	6
Figure 3 – Plan d'origine du monotype MARAN 30 dont le Rum'N Fishing est issu – Source Chantier Etienne Maran, Le Marin (1972)	7
Figure 4 - Le Rum'N Fishing – Source : compte Instagram @rum.n.fishing	8
Figure 5 - Baie de Fort-de-France.....	10
Figure 6 - Dispositions des passagers à bord du Yakuza's Boat.....	12
Figure 7 - Hypothèse de localisation de l'accident entre Le Yakuza's Boat et Rum'N Fishing . Source du fond de carte Service Hydrographique et Océanographique de la marine (data.shom.fr).	13
Figure 8 - L'étrave du Rum'N Fishing, peu de temps après l'accident pris depuis le ponton de la Française. Le revêtement côté bâbord est délaminé, l'anneau de remorquage est déformé sur tribord.	14
Figure 9 – L'étrave du Rum'N Fishing, côté tribord, quasi intacte.	14
Figure 10 - Option de feux de navigation pour les navires à propulsion mécanique et configuration des deux navires d'après les témoignages	17
Figure 11 - Hypothèse de cinématique respective du Rum'N Fishing et du Yakuza's Boat.	19
Figure 12 - Enregistrements du régime moteur du moteur bâbord	26
Figure 13 - Enregistrements du régime moteur du moteur tribord.	27

L'extraction des données moteurs du Rum'N Fishing

Les moteurs du RNF sont dotés d'un système d'enregistrement des paramètres moteurs sur les dernières minutes. Selon le témoignage du pilote du RNF le moteur bâbord s'est arrêté à l'issue de l'abordage. Le RNF a rejoint La Française sur son unique moteur tribord. Ceci est cohérent avec la constatation de la chute de la batterie du moteur bâbord.

Partant de son constat, il est raisonnable d'émettre l'hypothèse que les données enregistrées sur le moteur bâbord sont celles qui précèdent immédiatement l'accident.

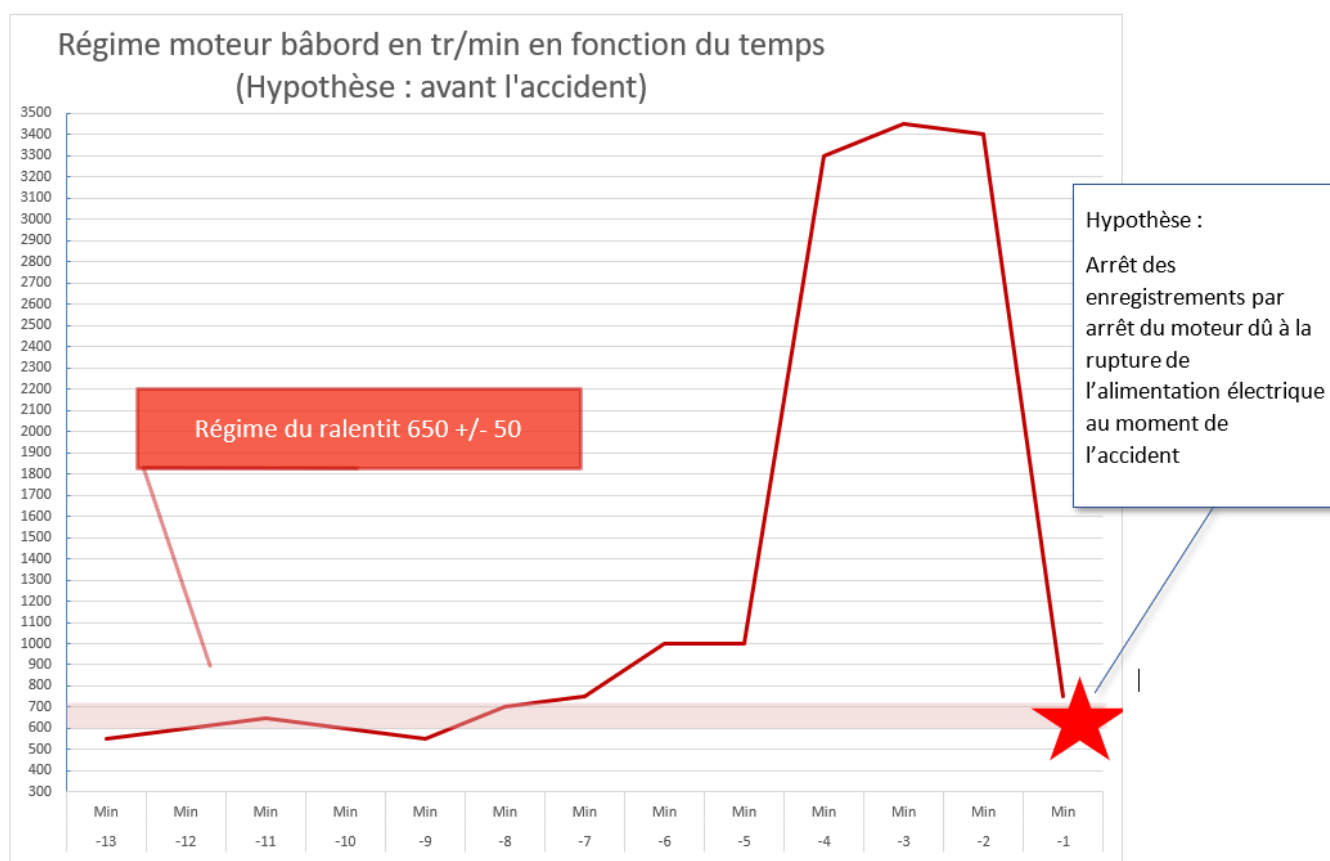


Figure 12 - Enregistrements du régime moteur du moteur bâbord

Il ressort de l'analyse des données que le moteur identifié comme moteur bâbord tournait entre 3300 et 3450 tr/min, de la minute moins 4 à la minute moins 2. A la minute moins 1, le régime est à 750 tr/min ce qui est très proche du régime du ralenti (entre 600 et 700 tr/min) selon le fournisseur.

La réduction à la minute moins un correspondrait au moment où le pilote a cassé son erre, selon ses déclarations.

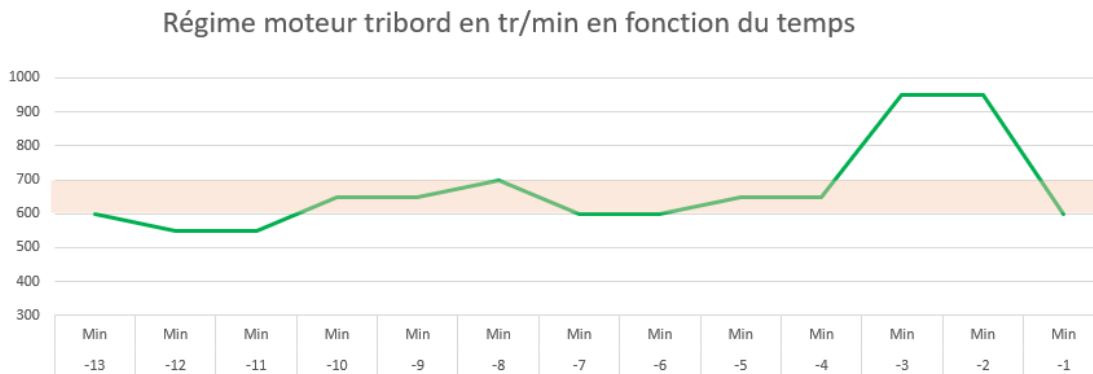


Figure 13 - Enregistrements du régime moteur du moteur tribord.

Concernant le moteur tribord (voir figure ci-dessus) les données enregistrées sont celles qui précèdent le transfert du navire et sa mise sous scellées bien après l'accident.



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



Intertek