

RAPPORT D'ENQUÊTE TECHNIQUE

Bureau d'enquête sur les événements de mer



Image SDIS 64

ÉCHOUEMENT PUIS NAUFRAGE DU NAVIRE DE PECHE

CYCNOS

SURVENUS LE 22 DECEMBRE 2023,
SUR LA DIGUE DE SOCOA, BAIE DE SAINT-JEAN-DE-LUZ
(2 VICTIMES)

Rapport publié : septembre 2024

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.

SOMMAIRE

RÉSUMÉ.....	4
INFORMATIONS FACTUELLES.....	5
CONTEXTE.....	5
NAVIRE.....	6
ÉQUIPAGE.....	7
ACCIDENT.....	8
INTERVENTION.....	9
EXPOSÉ.....	11
ANALYSE.....	13
ACCUMULATION DU TEMPS DE TRAVAIL ET QUART DE NUIT.....	14
PREDISPOSITION DES MATELOTS A ASSURER LE QUART.....	14
VIGILANCE DU PATRON QUANT A SON REVEIL.....	15
UTILISATION DES EQUIPEMENTS EN TIMONERIE.....	16
CONCLUSIONS.....	17
ENSEIGNEMENTS.....	18
RECOMMANDATIONS.....	19
ANNEXE.....	20
<i>LISTE DES ABRÉVIATIONS.....</i>	<i>21</i>
<i>DÉCISION D'ENQUÊTE.....</i>	<i>22</i>

RÉSUMÉ

Le navire de pêche CYCNOS faisant route, s'est échoué sur le platier rocheux devant la digue de Socoa (côte basque) dans la nuit du 21 au 22 décembre 2023. Le navire basé à Arcachon, débarquait régulièrement sa pêche en période hivernale au port de Saint-Jean-de-Luz. Le sémaphore de Socoa a reçu son appel de détresse à 1h38. Le navire s'est totalement disloqué par l'effet des vagues déferlant sur la digue.

D'importants moyens de secours ont été déployés pour sauver les trois marins. Le patron a été récupéré et transporté à l'hôpital de Bayonne. Les deux matelots sont portés disparus.

Le BEAmer émet 2 recommandations et 1 enseignement.

INFORMATIONS FACTUELLES

CONTEXTE

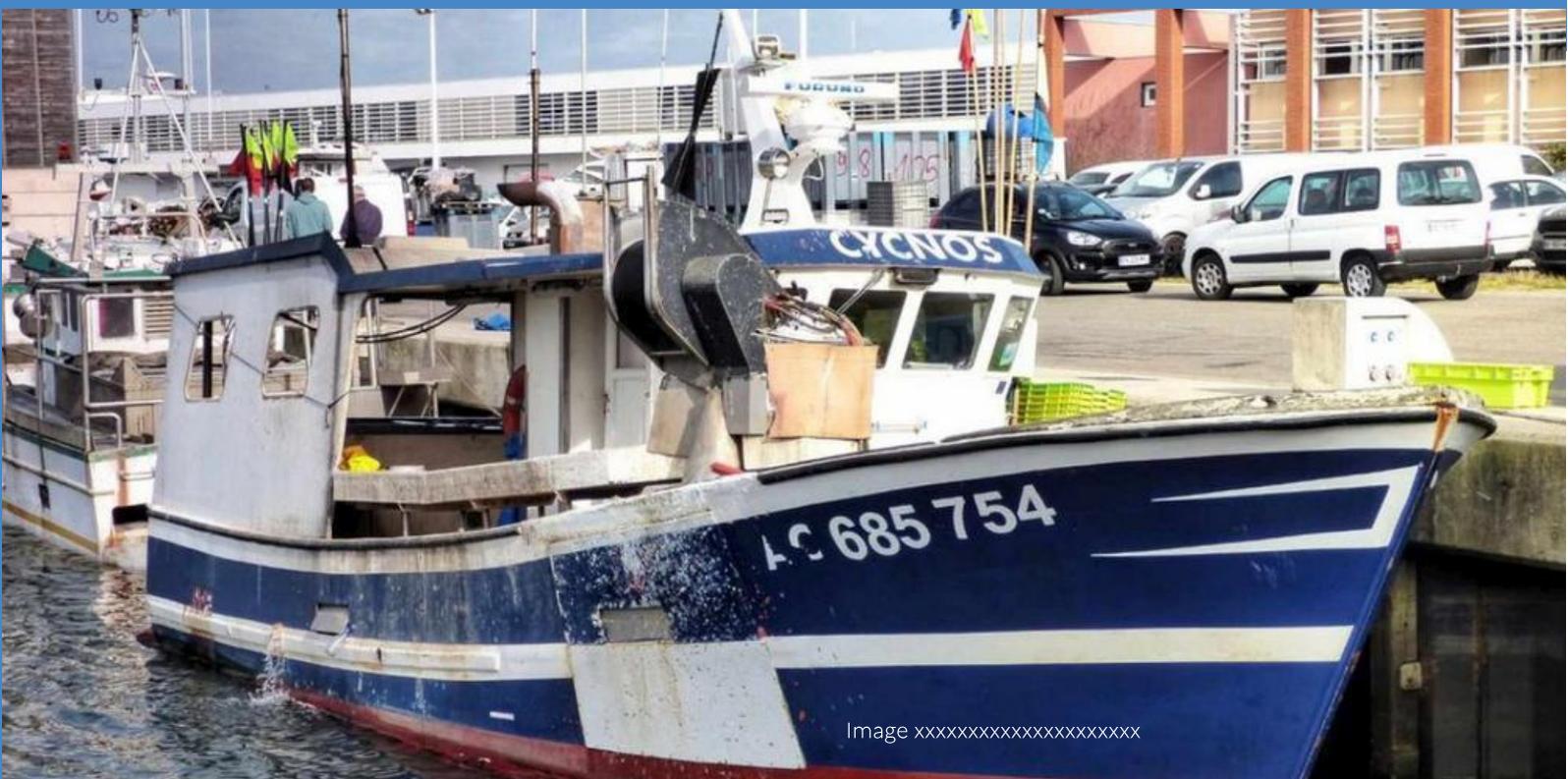
L'armateur a acquis ce navire en 2018. Le patron était à bord depuis le 11 septembre 2023.

Le métier pratiqué : fileyeur avec comme espèces ciblées les lottes et les soles.

Le navire effectue généralement deux marées par semaine de moins de 72 heures, du lundi au jeudi et du jeudi au dimanche.

NAVIRE

→ Nom du navire	:	CYCNOS
→ Immatriculation	:	AC 685754
→ Longueur hors-tout (L)	:	11,98 m
→ Largeur hors-tout (B)	:	4,16 m
→ Propulsion	:	156 kW
→ Jauge brute (UMS)	:	15,12
→ Année de construction	:	1987
→ Type	:	fileyeur
→ Matériau de construction	:	plastique



Le navire était équipé des appareils de navigation suivants :

- carte électronique avec logiciel Time Zéro TZ Professional mis à jour en octobre 2019 avec remplacement du PC ;
- radar FURUNO M1935, il a été remplacé en novembre 2020 ;

Sur ces deux appareils on peut programmer des zones de garde en lien avec la sonde ou une zone géographique. Lorsqu'ils sont bien paramétrés, ils disposent d'une alarme visuelle et sonore qui alertent l'homme de quart lorsque les zones de gardes sont franchies.

- sondeur FURUNO FCV588.

Le navire est en 3ème catégorie (navigation jusqu'à 20 milles de la côte) et est armé en pêche côtière (autorisation de rester en mer jusqu'à 96 heures).

ÉQUIPAGE

Le patron et deux matelots composent l'équipage, ce qui est conforme au permis d'armement qui prévoit, en pêche côtière, un équipage de trois marins.

Le patron est âgé de 37 ans ; il est titulaire du brevet de capitaine 200 pêche, des certificats de formation professionnelle associés, et d'un brevet de mécanicien de 250 kW, tous valides. Il a 16 ans d'embarquement à la pêche dont plus de 4 ans comme patron. Il était le capitaine du CYCNOS depuis le 11 septembre 2023.

Le matelot 1 de nationalité sénégalaise était âgé de 58 ans. Il était titulaire du certificat de matelot pont depuis 2015. Il avait 31 ans d'expérience à la pêche comme matelot. Il avait embarqué à bord du CYCNOS durant un mois, de mi-juin à mi-juillet 2023, puis à partir du 30 novembre 2023 en remplacement d'un matelot blessé le 19 novembre 2023 par une raie.

Le matelot 2 était âgé de 38 ans, également de nationalité sénégalaise. Il a, dans un premier temps, embarqué sur le CYCNOS de novembre 2022 à début juin 2023. Durant cette période, il naviguait sous un numéro de marin qui n'était pas le sien. Cependant les déclarations auprès de l'URSAFF étaient bien faites à son nom. L'armateur a ensuite entamé des démarches en juin 2023 pour régulariser sa situation administrative. Le matelot a donc bénéficié d'une identification provisoire auprès des services des affaires maritimes d'Arcachon le 16 juin 2023.

L'armateur a fait une demande de reconnaissance des qualifications professionnelles du matelot 2 obtenues en Espagne (*marinero pescador*) le 22 juin 2023. Cependant, il n'avait fourni qu'une attestation de réussite à l'examen, or il était nécessaire de fournir le titre de *marinero pescador*. Ce qui a été fait le 14 novembre 2023. Le matelot a navigué sous ce statut provisoire du 18 juin 2023 jusqu'à l'accident. Il a effectué tout d'abord quelques marées sur le POSEIDON, un autre navire de l'armement : 18 au 21 juin, 29 août au 4 septembre, 7 au 10 septembre, puis toutes les marées du CYCNOS du 11 septembre jusqu'au jour de l'accident.

La reconnaissance du titre espagnol a été signée le 16 janvier 2024.

Le patron avait son aptitude médicale expirée depuis le mois d'avril 2023, un rendez-vous était prévu le 18 janvier 2024.

Le matelot 1 avait son aptitude médicale en cours de validité.

Le matelot 2 était en possession d'un certificat d'aptitude médicale délivrée par le service de santé des gens de mer espagnol, valide jusqu'au 13 septembre 2024.

ACCIDENT

Heures locales (TU+1)

Le vendredi 22 décembre 2023

Le **vendredi 22 décembre 2023 vers 01H30 heure locale (TU+1)**, le CYCNOS s'échoue et fait naufrage alors qu'il est en route vers le port de Saint-Jean-de-Luz. Sur les trois marins présents à bord, seul le patron a été récupéré par les sauveteurs, les deux matelots sont portés disparus.

Météo

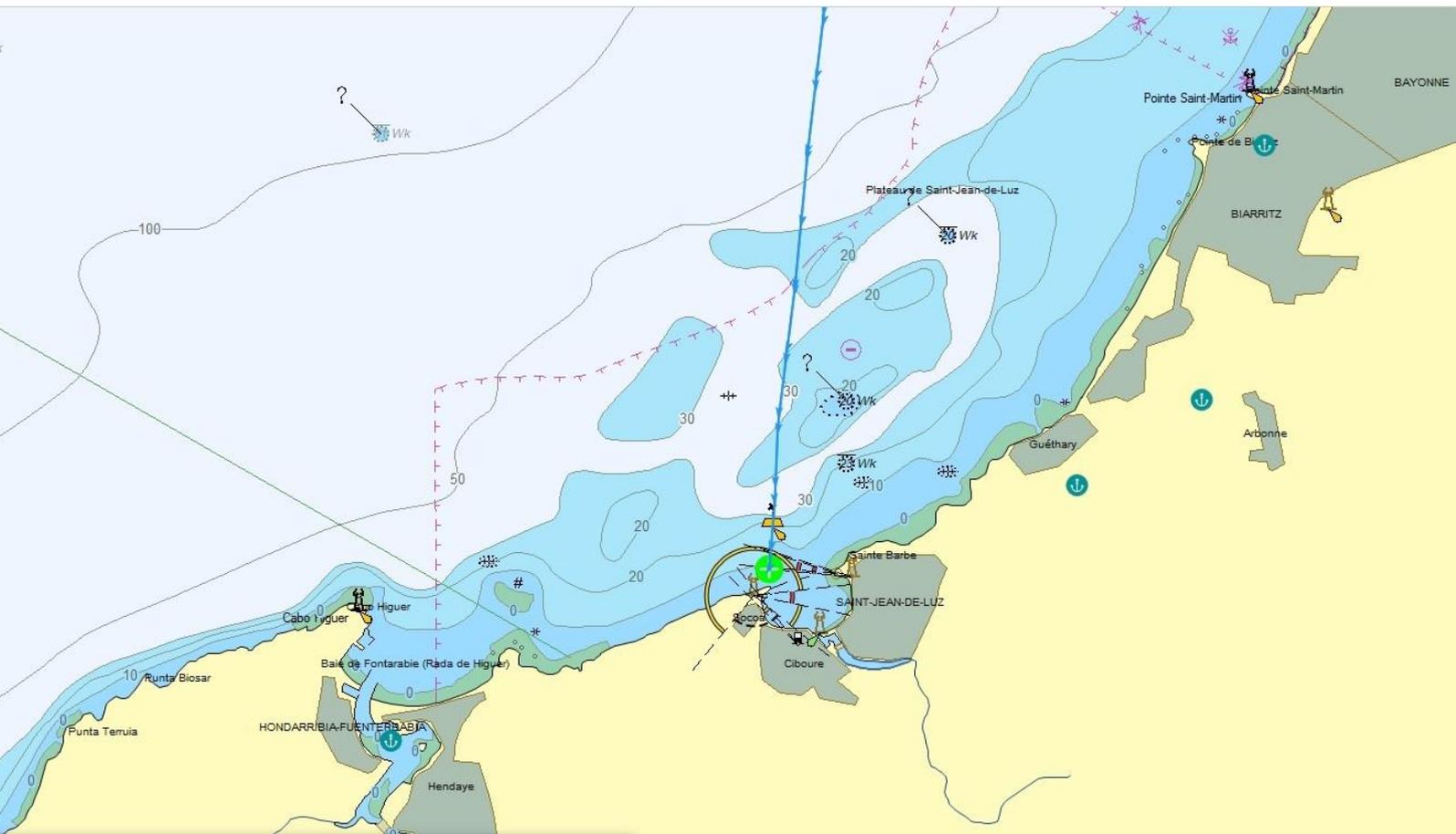
Vent frais d'ouest (6 Beaufort : 22 à 27 nd), mer forte (2,5 à 4 m)

Température eau de mer : 13°C ; température de l'air : 11°C.

Horaires des marées à Saint-Jean-de-Luz le 22 décembre 2023 :

Pleine Mer 00h20 hauteur 3,58 m coefficient 58

Basse Mer 06h15 hauteur 1,36 m



Trajctographie du CYCNOS avant son échouement sur la digue de Socoa (source SEG/EMSA)

INTERVENTION

Le vendredi 22 décembre 2023

À **01h46**, le sémaphore de Socoa relaie un appel radio VHF d'une voix paniquée. Écho AIS du CYCNOS proche de la digue de Socoa. Le sémaphore n'a aucun visuel sur le navire.

À **01h50**, les nombreux appels VHF par le sémaphore restent infructueux.

À **01h59**, engagement d'une patrouille terrestre du SDIS 64 pour une levée de doute.

À **02h08**, premier départ d'une patrouille terrestre du SDIS 64.

À **02h10**, le CROSS Gris-Nez relaie vers le CROSS Étrel la réception du déclenchement de la balise de détresse du CYCNOS.

À **02h13**, engagement du canot tout temps (CTT) SNS 094 Pierre Loti pour recherche et sauvetage.

À **02h15**, le CODIS 64 relaie le compte-rendu de la patrouille présente sur la digue de Socoa : deux personnes à la mer en difficulté (trois en réalité) ; présence de nombreux débris de

navire à proximité de la digue.

À **02h18**, diffusion d'un message MAYDAY RELAY.

À **02h19**, engagement de l'hélicoptère de l'armée de l'air Raffut SAR pour recherche et sauvetage.

À **02h21**, engagement de deux VSAV par le CODIS 64.

À **02h27**, appareillage de la SNS 094, pas d'engagement du semi-rigide en raison des conditions de mer.

À **02h33**, transmission de l'alerte au SMUR par le CODIS 64, engagement de moyens du SMUR.

À **02h35**, VSAV 64 arrivent sur les lieux de l'accident.

À **02h39**, le CODIS 64 engage des moyens nautiques du SDIS 64.

À **02h40**, SNS 094 sur zone, approche impossible en raison des conditions météorologiques.

À **02h47**, engagement des plongeurs du SDIS 64.

À **02h59**, les sauveteurs du SDIS 64 signalent avoir retiré un marin de l'eau (le patron). Il est pris en charge par VSAV.

À **03h04**, récupération d'un plongeur sauveteur du SDIS 64 à bord par la SNS 094. Confirmation d'un équipage de trois marins à bord du CYCNOS.

À **03h05**, le patron sorti de l'eau est conscient, un bilan est en cours par le SMUR présent sur les lieux.

Un sauveteur au contact d'une deuxième victime encore à l'eau. Le sauveteur est en difficulté. Il perd le contact avec la victime n°2 à quelques mètres du CTT SNS 094.

Des recherches sont en cours pour retrouver la troisième victime.

Les conditions de mer sont très défavorables.

À **03h25**, le patron est évacué par VSAV vers le CH de Bayonne.

À **03h32**, décollage de Raffut SAR.

À **04h03**, Raffut SAR arrive sur zone et débute les recherches.

À **05h13**, engagement de l'hélicoptère ECU 64 de la gendarmerie pour recherche.

À **05h35**, fin de recherche par Raffut SAR ; début de recherche par drone du SDIS 64.

À **05h50**, la SNS 094 fait route retour au port pour déposer à terre le sauveteur du SDIS 64.

À **06h08**, la SNS 094 est de retour sur zone.

À **06h35**, décollage ECU 64, puis arrivée sur zone et début de recherche à **06h42**.

À **07h22**, suspension des recherches pour SNS 094 puis retour au port.

De **08h05** à **08h50**, vol du drone du SDIS 64 équipé d'une caméra thermique, rien à signaler.

À **13h33**, fin de recherche pour ECU 64.

À **13h41**, arrêt des recherches par moyens dirigés.



Recherche par ECU 64 en début de matinée le 22 décembre (source armateur)

EXPOSÉ

Le **19 décembre 2023**, le navire appareille d'Arcachon vers midi vers ses lieux de pêche devant Mimizan (40). Il pêche jusqu'au jeudi 21 décembre 18h.

A 18h30, il entame sa route vers Saint-Jean-de-Luz pour être présent à la vente à la criée du vendredi matin.

A 20h30, le patron organise le quart pour la nuit. Les matelots doivent assurer une heure de quart chacun avant de réveiller le patron qui assurera les trois dernières heures de quart jusqu'à l'accostage au port de Saint-Jean-de-Luz / Ciboure.

Le rejeu dans le système de surveillance du sémaphore (Spationav), de la trace AIS du navire, montre qu'il n'y a aucun changement de route à l'approche de la baie de Saint-Jean-de-Luz, ni de changement de vitesse. Le sémaphore n'a pas détecté cette route dangereuse, durant le court laps de temps (quelques minutes) entre le moment où le navire aurait dû effectuer le changement de route pour franchir les digues afin de rentrer dans la baie et l'échouement.

Le navire s'échoue sur le platier rocheux au pied de la digue à proximité du fort de Socoa. Réveillé par le choc, le patron monte en timonerie et tente une ultime manœuvre pour déséchouer le navire. Il n'y parvient pas. À 01h38 le patron tente de communiquer par VHF avec le sémaphore de Socoa sans s'identifier formellement et sans donner sa position. La communication est ensuite perdue.

Le sémaphore ne fait pas immédiatement le lien entre cet appel VHF d'une voix paniquée et la trace AIS du CYCNOS qui, sur les dernières minutes, fait route directe vers la digue.

À 01h46, le sémaphore relaie au CROSS Étrel, l'appel VHF et la présence d'un écho AIS à proximité de la digue. Il n'a plus à ce moment-là de visuel sur le navire.

L'opération de sauvetage débute par des appels VHF du sémaphore (1h50) et une demande de levée de doute par les pompiers (1h59).

À 02h10 le CROSS GRIS-NEZ reçoit le déclenchement de la balise de détresse du CYCNOS.

À 02h15 (soit 37 minutes après l'appel VHF du patron) la patrouille terrestre des pompiers confirme la présence de débris de navire, proche de la digue, et des marins à la mer.

Le patron indique que le radeau de survie s'est bien déployé, il monte à bord mais celui-ci le ramène violemment vers la digue. Afin d'éviter d'être drossé sur les rochers avec le radeau, il décide de retourner à l'eau. Le radeau sera récupéré par la suite.

Les équipes nautiques du SDIS64 réussissent à sauver le patron dans des conditions très difficiles.

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 les accidents, à savoir :

- **Accumulation du temps de travail et quart de nuit ;**
- **Prédisposition des matelots à assurer le quart ;**
- **Vigilance du patron quant à son réveil ;**
- **Utilisation des équipements en timonerie.**

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.

ACCUMULATION DU TEMPS DE TRAVAIL ET QUART DE NUIT

Habituellement, le navire part pour une marée de 72H. Il pêche dans la journée et se met au mouillage la nuit, ce qui permet à l'équipage de se reposer.

Lors de cette marée, le CYCNOS appareille d'Arcachon vers midi le mardi 19 décembre et pêche jusqu'au jeudi 21 décembre dans des conditions de mer parfois difficiles. Il commence son transit vers Saint-Jean-de-Luz à 18h30, afin de pouvoir réaliser la vente en criée le lendemain matin. Cette navigation de nuit, à la place du mouillage habituel, limite, par conséquent, la durée de repos. La fatigue engendrée par le quart de nuit s'ajoute à celle accumulée lors du travail effectué pendant la journée. Il est à noter que les matelots non habitués à la navigation nocturne n'y sont pas physiologiquement préparés (cycle veille-sommeil).

La fatigue accumulée depuis le départ du navire et un temps d'éveil supérieur au rythme habituel, ont pu entraîner l'endormissement du premier matelot de quart en passerelle. La consigne du patron d'être réveillé pour effectuer l'atterrissage sur Saint-Jean-de-Luz n'a donc pas pu être respectée.

PREDISPOSITION DES MATELOTS A ASSURER LE QUART

Les deux matelots du CYCNOS semblaient bien maîtriser le travail sur le pont et la manipulation des appareils de pêche. Bien que l'équipage n'ait que peu d'expérience de travail en commun, le patron les considère comme de bons matelots. En revanche, la tenue du quart en passerelle leur est moins familière et ils y montrent moins d'aisance que sur le pont de travail. Ils n'avaient pas une bonne maîtrise de leur environnement en passerelle.

La connaissance perfectible de la langue française du plus jeune des deux matelots, représentait également une faiblesse pour la sécurité.

Dans l'organisation habituelle des journées de travail, les matelots n'avaient pas à prendre le quart. Le jour de l'accident, le patron fait route de nuit pour être présent à la vente du lendemain matin. Ces circonstances rompant avec la pratique du bord ont conduit le plus jeune des deux matelots à faire du quart. Il avait déjà fait du quart de nuit pour permettre au patron de se reposer un peu, mais toujours sur de courtes périodes d'une heure ou deux.

Aucun matelot n'était détenteur d'un brevet lui permettant de tenir officiellement le quart. La décision d'effectif, attachée au permis d'armement du navire, comme fréquemment, fait reposer sur le seul patron les prérogatives pour exercer la fonction de chef de quart.

VIGILANCE DU PATRON QUANT A SON REVEIL

Les consignes du patron sont claires quant à l'organisation de la navigation de nuit. Chaque matelot devant assurer un quart d'environ une heure, le patron se réservant l'atterrage qui constitue la partie la plus délicate.

En revanche, il fait totalement confiance à ses matelots pour qu'ils le réveillent. Il ne met en place aucun dispositif de secours lui permettant de se réveiller par ses propres moyens (réveil, téléphone portable).

Sur ce petit navire de pêche, à effectif réduit, en cas d'incapacité du patron, les matelots auraient probablement rencontré des difficultés pour alerter ou prendre en charge le retour du navire à quai.

UTILISATION DES EQUIPEMENTS EN TIMONERIE

Le CYCNOS est équipé d'un dispositif automatique d'alarme en cas d'indisponibilité de l'homme de quart (système homme mort) qui permet de s'assurer de l'éveil de celui-ci. Une alarme retentit lorsque le matelot n'acquiesce pas le dispositif dans le temps imparti (toutes les dix à quinze minutes). Le patron a indiqué que l'équipement était en fonction lorsqu'il a quitté la timonerie pour aller se reposer. Il avait réglé la période d'inaction sur quinze minutes, temps au terme duquel une première alarme visuelle se déclenche. Si aucun acquiescement n'est effectué, cette alarme visuelle est suivie quinze secondes après par une alarme sonore ; trois minutes plus tard, c'est l'alarme générale. Le patron n'a entendu aucune alarme, mais indique qu'il avait laissé en place la clé de verrouillage, aussi, si le dispositif a été activé, il a dû être stoppé lors du transit de nuit par un matelot.

Le navire dispose de tous les équipements réglementaires de navigation (radar, sondeur, carte électronique) qui permettent de programmer une zone de garde et des zones de faible profondeur afin d'éviter les échouements. L'entrée dans ces zones, préalablement définies par le bord, provoque une alarme visuelle et sonore. Il n'a pas été fait usage de ces dispositifs de sécurité.

L'inactivation du système de vigilance de l'homme de quart, l'absence de redondance du réveil du patron, l'expérience limitée des matelots dans la tenue du quart, leur manque d'habitude au travail de nuit, associée avec une accumulation de fatigue, sont des facteurs contributifs de l'accident.

CONCLUSIONS

Le vendredi 22 décembre 2023, le CYCNOS s'échoue à proximité de la digue de Socoa et fait naufrage alors qu'il fait route retour vers le port de Saint-Jean-de-Luz pour la vente du matin à la criée.

Le jour précédent, à l'issue de la journée de pêche au large de Mimizan, le patron organise les quarts de nuit, avec pour consigne de le réveiller pour le dernier quart afin de faire lui-même l'atterrage sur Saint-Jean-de-Luz, qui constitue la partie la plus délicate.

Il ne met pas en place de dispositif additionnel lui permettant de se réveiller par ses propres moyens à l'heure prévue. Sans qu'il soit possible d'en déterminer de façon certaine la cause, au moment de l'accident, le dispositif de contrôle de la vigilance de l'homme de quart en passerelle était très probablement inactif.

Sur ce navire, il n'y a pas de pratique régulière du quart de nuit. Le patron confie le premier quart à un matelot qui n'est pas familier avec la navigation de nuit en passerelle et qui accumule la fatigue de la journée. Il s'est probablement endormi. Le patron n'a donc pas été réveillé, le navire, sous pilote automatique, a maintenu son cap jusqu'à s'échouer.

Juste après le premier contact sur le plateau rocheux, le patron s'est précipité en passerelle, il a battu en arrière et a lancé un bref appel par VHF vers le sémaphore de Socoa.

Sur les trois marins présents à bord, seul le patron a pu être sauvé par les secours, lors d'une opération périlleuse. Les deux matelots sont portés disparus.

Cet accident s'ajoute à plusieurs autres événements similaires survenant lors des retours de pêche.

ENSEIGNEMENT

1. **2024-E-20** : les accidents survenant sur la route retour après les opérations de pêche ne sont pas rares. Le *BEA*mer rappelle l'utilité d'un verrouillage du dispositif automatique d'alarme en cas d'indisponibilité de l'officier de quart.

RECOMMANDATIONS

Le BEAMer recommande :

À l'Administration :

1. **2024-R-10** : de prendre en compte, pour l'examen de la proposition d'effectif minimal lors de la demande du permis d'armement d'un navire de pêche armé en pêche côtière et au-delà, la capacité d'un membre d'équipage à assurer le quart et à ramener le navire à bon port en situation d'urgence.

À l'Armateur :

2. **2024-R-11** : de donner des consignes à ses patrons d'utiliser les alarmes disponibles sur les équipements de navigation, en particulier lorsque la veille est assurée par une seule personne pendant que le reste de l'équipage dort.

Le BEAMer n'émet pas de recommandation invitant une personne morale ou physique de respecter la réglementation, celle-ci étant par nature obligatoire.

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

BEAmer	:	Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
CROSS	:	Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
CTT	:	Canot Tout Temps
SDIS64	:	Service Départemental d'Incendie et de Secours des Pyrénées-Atlantiques
SMUR	:	Structure Mobile d'Urgence et de Réanimation
SNSM	:	Société Nationale de Sauvetage en Mer
VSAV	:	Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes



Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer



Paris, le 22 Déc. 2023

Niréf. : BEAmer 12

DÉCISION

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 ;

DÉCIDE

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 relative au naufrage du navire de pêche CYGNOS (AC685754) survenu le 22 décembre 2023 à proximité de Saint-Jean-de-Luz.

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.

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
François-Xavier Ruffin de Courville
Directeur du BEAmer

Secrétariat d'État chargé de la mer

BEAmer
Arche Sud
50000 LA DEFENSE CEDEX
Téléphone : 33 (0) 1 40 01 30 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr



**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

