



Rapport d'enquête

**Homme à la mer
à bord du navire coquillier MADIANA
le 3 octobre 2022, au large de Saint-Cast**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : avril 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.

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

Navire

Caractéristiques principales du navire

- Nom du navire : MADIANA
- Immatriculation : SM 929095
- Type : coquillier
dragues
- Longueur hors-tout : 11,67 m
- Largeur : 4,54 m
- Jauge brute (UMS) : 20,91
- Puissance propulsive : 179 kW
- Année de construction : 1989 (UK)



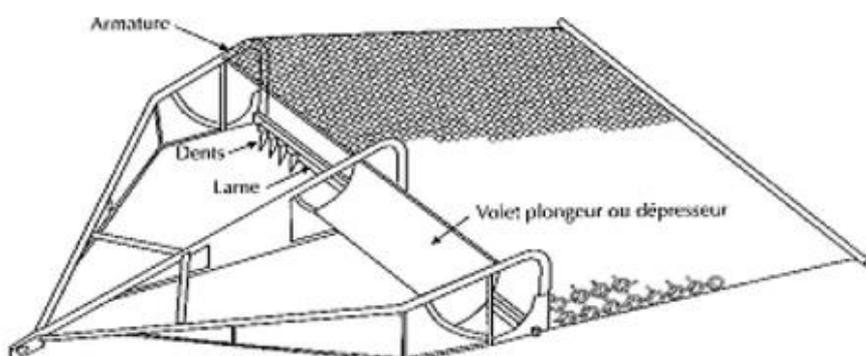
Le navire est armé à la petite pêche (marée de moins de 24 h). Il est en 3^{ème} catégorie de navigation (jusqu'à 20 milles de la côte).

L'armateur a acquis ce navire après le naufrage de son précédent navire le SURYA, survenu le 1^{er} décembre 2021. Il exploite le MADIANA depuis le printemps 2022.

Contexte de la pêche à la coquille

La campagne 2022-2023 de pêche des coquilles Saint-Jacques à la drague sur les secteurs 1, 2 et 3 du gisement de la baie de Saint-Brieuc a démarré le lundi 3 octobre. Sur le secteur 3 sur lequel le MADIANA travaillait ce jour-là, les dragues bretonnes et anglaises sont autorisées.

Pour ce premier jour de la campagne, le navire est gréé en dragues bretonnes.



Source : Le Gall, 2004

Figure 1 : schéma d'une drague unique à volets, dite drague bretonne

Équipage

Le patron-armateur et deux matelots composent l'équipage, ce qui est conforme au permis d'armement qui prévoit un minimum de deux marins (un patron et un matelot).

Le patron-armateur est âgé de 37 ans ; il est titulaire du brevet de capitaine 200 pêche et des certificats de formation professionnelle associés ainsi que du permis de conduire les moteurs marins, tous valides. Il navigue depuis près de 20 ans, soit à la plaisance professionnelle soit à la pêche dont 7 ans comme patron.

Le matelot 1, tombé à la mer, est âgé de 42 ans. Il est titulaire du certificat de matelot pont. Il navigue à la pêche depuis plus de 17 ans.

Le matelot 2 est âgé de 29 ans, il est titulaire du certificat de matelot pont. Il navigue à la pêche depuis un peu moins de 3 ans.

L'ensemble de l'équipage a son aptitude médicale en cours de validité.

Les faits

Heures locales (UTC + 2)

Météo

Météo France : vent sud sud-est force 3, mer 1, T° de la mer : 17°C, T° de l'air : 16°C.

Le 3 octobre 2022 à 7h00, le MADIANA appareille de Saint-Malo pour une marée à la coquille Saint-Jacques.

À 8h30 le navire arrive sur la zone de pêche, l'équipage prépare les dragues.

À 9h00 les dragues sont filées, pour des traits d'environ 20 minutes.

À 13h20 à 0,3 mille dans le sud de la bouée de Banchenou, au large de Saint-Cast, le patron décide après 12 traits de remettre à l'eau le matériel de pêche pour un dernier trait.

La drague bâbord est mise à l'eau, pour cela les matelots doivent soulever l'armature en la saisissant de part et d'autre. Ils la font ainsi basculer par-dessus-bord. Le matelot situé sur l'arrière du pont est précipité à l'eau emporté avec la drague.

Le patron, s'apercevant qu'un matelot est manquant, décide immédiatement de revirer la drague. Il constate que le matelot n'y est pas accroché. Quelques secondes plus tard le matelot 1 est repéré sur l'avant bâbord du bateau à 50 mètres la tête hors de l'eau. Le patron manœuvre pour se rapprocher.

À 13h25 grâce à une longue gaffe, le patron le rapproche du bord. Il enjambe la lisse, se positionne sur le volet plongeur de la drague. Il saisit le corps et le hisse à bord.

Le matelot 1 est inanimé, le second matelot effectue un massage cardiaque ; après quelques temps la victime respire de nouveau.

À 13h27 le patron prend contact avec le CROSS CORSEN.

À 13h29 une mise en relation est établie par téléphone avec un médecin du SAMU. Le massage cardiaque est poursuivi selon les directives du médecin. Les moyens de secours Dragon 50 et SNS 286 sont engagés.

À 13h42 le matelot 1 est transbordé sur la vedette SNS286 qui fait route immédiatement vers Saint-Cast.

À 13h50 le MADIANA fait une route retour vers Saint-Malo.

À 13h54 le matelot 1 est conscient, il est mis sous oxygène.

À 14h03 la SNS 286 arrive dans les passes du port de Saint-Cast, l'hélicoptère Dragon 50 est également arrivé sur la DZ du port avec une équipe médicale.

À 14h06 un VSAV est présent sur le port.

À 14h27 la victime est prise en charge par l'équipe médicale.

À 14h40 conditionnement du blessé avant son transfert.

À 15h18 le matelot est transféré par hélicoptère à l'hôpital de Saint-Brieuc.

Il en ressortira 4 jours plus tard.

Conséquences

Le matelot ne souffre que d'une entorse de la cheville droite. Le BEA mer n'a pas eu confirmation de sa reprise d'activité après son arrêt de travail.

Observations / Analyse

Les enquêteurs ont recueilli les témoignages de l'ensemble de l'équipage. Le matelot 1 considère que c'est un moment d'inattention qui a provoqué l'accident. Il a probablement mis son pied entre la drague et la fune. Lors de la remise à l'eau de la drague, il a été entraîné par-dessus bord.

Il a réussi à dégager sa jambe lorsqu'il était entraîné vers le fond avec la drague. Puis il a tenté de remonter, il n'a plus de souvenir ensuite.

Il ne portait pas d'EPI contre la noyade le jour de l'accident. Il ne souhaite plus en porter depuis le naufrage du Surya en 2021, durant lequel il avait eu à s'extraire de la coque retournée du navire.

Le matelot 2 a vu la jambe du matelot 1 se soulever et il l'a vu partir à l'eau, il a prévenu le patron qui a réagi immédiatement.

Lorsque l'homme à la mer a été ramené sur le pont, il lui a prodigué un massage cardiaque. Il avait suivi la formation médicale de niveau 1 en 2019 au Guilvinec.

Le patron n'a pas vu le matelot tomber à l'eau, il a été prévenu par le matelot 2. Il ne peut donc pas décrire la raison pour laquelle il est tombé à la mer. Il a cependant expliqué aux enquêteurs la procédure complète d'utilisation de la drague bretonne décrite ci-dessous.

- Affaler les coquilles sur le pont :

Un bout est capelé sur une patte d'oie fixée au cul de la drague puis hissé afin de vider les coquilles sur le pont.



Figure 2: hissage de la drague pour déverser les coquilles sur le pont

- Préparation de la mise à l'eau :

Une fois que le tablier est affalé de nouveau, le volet plongeur de la drague repose sur le pavois.



Figure 3: drague posée sur le pavois

La patte d'oie est décapelée du bout de hissage, elle reste amarrée à la drague de façon à ne pas traîner sur le pont, de même la fune est positionnée par-dessus la drague de façon à éviter de se prendre le pied dedans au moment du basculement de la drague à l'eau.



Figure 4: bonne position de la fune avant la remise à l'eau

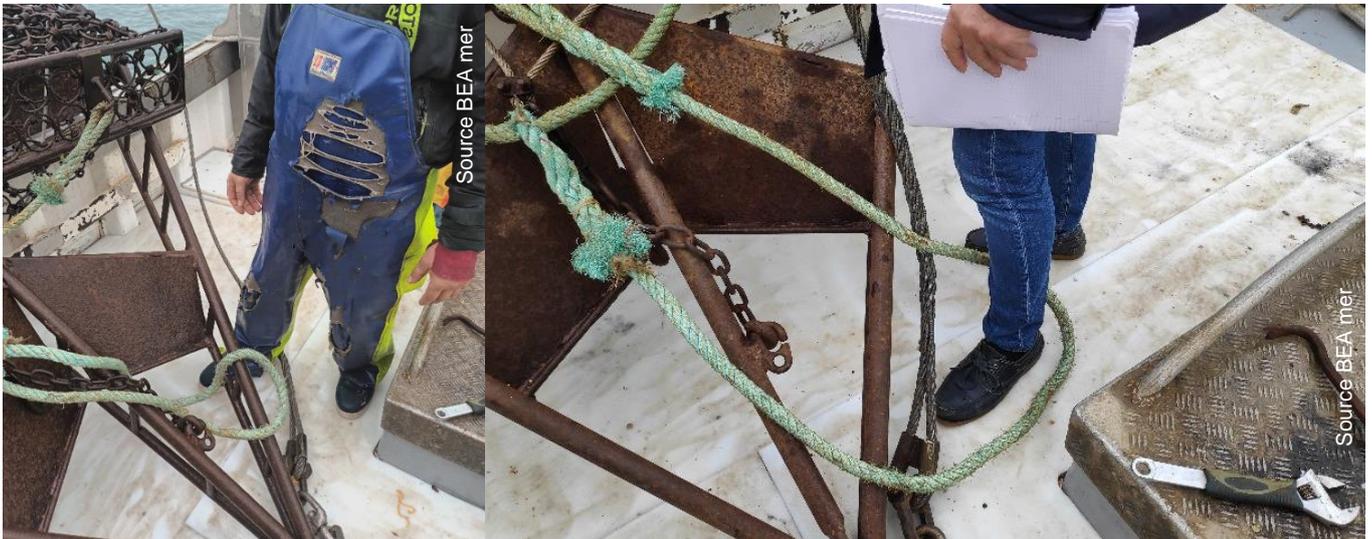


Figure 5: deux exemples de mauvaise position de la fune ou du bout de hissage

- Mettre à l'eau la drague :

Il convient de donner du mou sur la fune, en débrayant le treuil.



Figure 6: préparation avant la remise à l'eau de la drague

L'armature qui repose sur le pont est soulevée à la main par les deux matelots situés de part et d'autre de la drague, de façon à faire basculer l'ensemble à l'eau. Le patron laisse filer à la longueur voulue.

Le patron considère que la mise à l'eau de la drague bretonne présente un risque du fait de la nécessité de l'intervention des deux matelots qui soulèvent la drague manuellement, ce qui n'est pas le cas de la drague anglaise.

Dans certaines zones de pêche, l'utilisation de la drague anglaise est interdite donc seule la drague bretonne peut être utilisée.



Figure 7: dragues jumelées dites dragues anglaises ou dragues à roulettes

Récupération de l'homme à la mer :

La récupération du matelot tombé à la mer s'est bien déroulée, grâce à l'intervention énergique du patron qui a pris appui sur le volet plongeur de la drague, positionnée le long du bord. Le BEA mer rappelle l'obligation rétroactive pour l'ensemble des navires de pêche de 12 à 24 m neufs et existants d'avoir une procédure de récupération d'une personne tombée à la mer depuis le 1er janvier 2023.

Du fait de sa longueur, le MADIANA n'est pas tenu de répondre à cette disposition spécifique. Cependant le BEA mer observe que même pour des navires de taille inférieure à 12m le pavois peut constituer un obstacle critique rendant parfois impossible la récupération d'une personne se trouvant dans l'eau. Si dans le cas du MADIANA le marin a pu être heureusement récupéré, il peut y avoir des cas où l'issue est dramatique (exemple rapport d'enquête navire MAZRA).

Aussi, en concertation avec les professionnels il devrait être envisagé d'étendre ces dispositions aux navires de pêche de moins de 12m

Sauvetage :

Les actions du patron et du matelot 2 ont été rapides et efficaces, ils ont été complémentaires pour gérer cet accident. Elles ont permis de récupérer rapidement l'homme à la mer, de lui prodiguer les premiers soins déterminants, d'alerter le centre de coordination de sauvetage qui a déclenché les moyens appropriés. L'émission AIS du navire a permis au CROSS de suivre sa localisation durant toute la durée de l'opération de sauvetage. Les communications ont ainsi pu être réduites permettant à l'équipage de se concentrer sur la prise en charge de la victime.

Conclusion

La chute à la mer d'un matelot lors de la mise à l'eau de la drague est très probablement liée à une inattention lors de la préparation du matériel.

Cet accident dont les conséquences auraient pu être dramatiques rappelle que les opérations de mise à l'eau des engins de pêche sont particulièrement à risque et qu'un moment d'inattention suffit pour entraîner la chute à la mer d'un marin.

Enseignements

- 1.** **2023-E-01** : à l'initiative du patron, la présence d'un troisième membre d'équipage alors que la décision d'effectif n'est que de deux a permis de sauver le matelot tombé à la mer.
- 2.** **2023-E-02** : l'accident s'est produit le premier jour de la campagne de pêche à la coquille Saint-Jacques, bien qu'expérimenté l'équipage n'était pas parfaitement rodé pour cette reprise d'activité. Le marin est tombé à la mer en fin de marée au moment où la fatigue peut se faire sentir et l'attention se relâcher.
- 3.** **2023-E-03** : la mise en œuvre efficace des gestes de premiers secours acquis lors du médical 1 a permis de sauver le matelot tombé à la mer. Les stages de requalification permettent de maintenir à jour les bonnes pratiques.
- 4.** **2023-E-04** : l'émission AIS par ce navire lors de l'opération de sauvetage s'est avérée utile, le BEA mer rappelle sa recommandation à l'administration 2021-R-08 du rapport INO: 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 4^{ème} catégorie de navigation, pour tenir compte de l'évolution de la 4^{ème} catégorie et de l'indéniable utilité de l'AIS dans bien des cas.
- 5.** **2023-E-05** : l'administration devrait, en concertation avec les professionnels, envisager d'étendre l'obligation de dispositif de récupération de personne à la mer aux navires de pêche de moins de douze mètres.

Liste des abréviations

- AIS** : *Automatic Identification System*
- BEAmer** : Bureau d'enquêtes sur les événements de mer
- CROSS** : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
- DZ** : *Dropping zone*
- EPI** : Equipement de protection individuelle
- VSAV** : Véhicule de secours et d'assistance aux victimes
- VFI** : Vêtement à flottabilité intégrée
- VHF** : *Very High Frequency*

Décision d'enquête

Bureau d'enquêtes sur
les événements de mer

Paris, le 04 Oct. 2022

N/réf. : BEAmer 009

D é c i s i o n

Le Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) ;

- Vu le Code international pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer adopté par l'Organisation Maritime Internationale ;
- Vu la Directive 2009/18/CE relative aux investigations sur les événements de mer ;
- Vu le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 qui concernent les dispositions communes relatives à l'enquête technique et à l'enquête de sécurité après un accident ou un incident de transport ;

D É C I D E

Article 1 : En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant la chute à la mer d'un marin du navire de pêche MADIANA (SM 929095) survenue le 3 octobre 2022, dans le nord de la pointe de Saint-Cast, dans les Côtes d'Armor.

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.

Secrétariat d'État chargé de la mer

BEAmer

Arche Sud
50265 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 RUSIN DE CERVENS
Directeur du BEAmer



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